

направлений переоборудования техники и закреплённых на их базе имущества.

**Вывод:** Имея один образец автомобильного шасси для штабных машин, имеющихся на вооружении. Можно будет перебрасывать на эту базу различные кузова. Такие кузова можно будет закупить на отечественных предприятиях, переоборудовать из имеющихся кузовов, а так же спроектировать свой кузов для штабной машины из морского контейнера.

### **Литература**

1. Приказ МО РБ №1085 от 04.12.2011 г. «Об утверждении Инструкции о порядке организации автотехнического обеспечения Вооруженных Сил».
2. Приказ МО РБ №41 от 25.10.2004 г. «Об утверждении Инструкции о порядке технического обслуживания и ремонта вооружения и военной техники в Вооруженных Силах Республики Беларусь в мирное время».
3. Нормы расхода моторесурсов автомобильной техники в Вооруженных Силах и транспортных войсках в мирное время : приказ Министерства обороны Респ. Беларусь, 01.01.2012 г., № 990.
4. Техническое обслуживание автомобилей МАЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // [www.remkam.ru](http://www.remkam.ru).

УДК 628.18

### **Исследование и оптимизация методики профессионального отбора водителей и специалистов ремонтников**

Лаппо М. П.

Научный руководитель Азарьков И. С.

Белорусский национальный технический университет

В условиях ускоряющихся глобальных, социальных и научно-технических изменений, как в народном хозяйстве нашей страны, так и в военной сфере возникает необходимость активизации человеческого фактора в системе «человек – военная техника». Более полная реализация мощностных потенциальных ресурсов человеческой личности может быть достигнута путём профессионального отбора лиц с оптимально развитыми способностями для той или иной специальности, рационального распределения и педагогической коррекции обучающихся.

Профессиональный отбор – это система мероприятий, позволяющих определить пригодность человека к обучению и дальнейшей профессиональной деятельности по конкретной специальности. Различают относи-

тельные и абсолютные специальности. Относительными может овладеть каждый человек. Абсолютные специальности представляют особые, более высокие требования, и поэтому они не всем доступны. Именно к абсолютным специальностям особенно необходимо определять пригодность человека, что является задачей профессионального отбора.

Большинство ДТП происходит из-за ошибок водителей. Часто допускают ошибки водители со слабой профессиональной подготовленностью, при управлении автомобилем в состоянии пониженной работоспособности в результате их утомления, болезненного состояния, а также при несоответствии их психофизиологических качеств требованиям водительской деятельности. Особенно снижается надежность водителя, а следовательно, и увеличивается вероятность ошибок при сочетании этих неблагоприятных факторов. Мужественный, эмоционально устойчивый водитель, с быстрыми и точными реакциями, хорошими оперативными качествами внимания, мышления и памяти даже в состоянии сниженной работоспособности, в неожиданно возникшей опасной ситуации будет действовать более адекватно и правильно, чем водитель, не имеющий таких качеств. Установлено, что большинство опасных ошибок совершают водители из-за неспособности своевременно и правильно отреагировать на неожиданное изменение дорожной обстановки, что нередко определяется их ограниченными психофизиологическими возможностями.

Исходя из этого: психофизиологический отбор на любом этапе должен проводиться не изолированно, а в тесном взаимодействии с медицинским отбором, с учетом личностных и социологических особенностей человека и его профессиональных характеристик. Выбор средств и методов для психофизиологического отбора определяется целями каждого этапа отбора, которые далеко не однозначны, да и сам состав контингента, подлежащего обследованию, на каждом этапе различен. Поэтому нельзя предъявлять одинаковые требования к лицам, которые только собираются овладеть управлением автомобиля, и к опытным водителям, отбираемым к более сложным видам профессиональной деятельности.

Высокие скорости движения, рост интенсивности дорожного движения накладывают определённые требования на водителя, обеспечивающий перевозочный процесс в вооруженных силах Республики Беларусь. Поэтому повышение безопасности дорожного движения при одновременном сохранении производительности и должного технического состояния военной автомобильной техники не возможно без своевременного выявления и отстранения от управления механическим транспортным средством лиц со сниженными функциями, не способных в полной мере обеспечить эффективность выполнения поставленных задач.

Исходя из всего вышеперечисленного, **целью исследования ставится: повышение безопасности движения, поддержанием высокой боевой готовности подразделений и частей к выполнению задач по предназначению методами профессионального отбора водителей и специалистов ремонтников.**

Методики, используемые для профессионального отбора, должны обладать достаточно высокой информативностью, адекватностью и прогностичностью. Информативность – это способность методики давать наиболее полные и всесторонние сведения о состоянии исследуемой функции. Адекватность – соответствие данных, полученных с помощью используемой методики, тем данным, которые можно было бы получить при исследовании этой функции в условиях реальной действительности. Прогностичность – это обеспечение максимального и правильного вероятностного прогнозирования успешного обучения и надежной водительской деятельности обучаемых лиц.

В настоящее время широкое применение находят методы психофизиологического отбора, проводимые с помощью профессиональных ЭВМ, что позволяет, во-первых, не создавать разнообразные сложные приборы, а во-вторых, широко тиражировать методики отбора по всей стране. **Вариант оптимизации существующей методики отбора будет строиться на закупке и применении аппаратно-программных комплексов симуляции дорожного движения для оценки профессиональной пригодности водителя, которые будут включать имитационно-тестовые задания, представляющие собой модели различных ситуаций на дороге и задания, созданные под специфику вооружённых сил Республики Беларусь.**

Опыт показывает, что всем эти требованиям лучше всего удовлетворяют аппаратные методики, использующие группу приборов и методик в комплексе характеризующих основные психофизиологические качества, от которых зависит успех в обучении будущей профессиональной деятельности. Так, в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (далее – МАДИ) разработан комплекс, состоящий из 4-х приборов («Внимание», «Реакциометр МАДИ-2», «Готовность оператора», тахистоскоп), удовлетворяющий перечисленным требованиям.

Прибор «Внимание» позволяет исследовать скорость переключения и объём внимания. Основными критериями для оценки качеств внимания является время выполнения задания и количество ошибок.

Прибор «Реакциометр МАДИ-2» используется для измерения времени реакций водителя, в том числе времени латентного и моторного периодов.

Прибор «Готовность оператора» позволяет оценить не только долговременную память, но и готовность памяти при предъявлении сигналов в нарастающем, навязанном темпе. Этот прибор и метод позволяют исследовать

довать способность испытуемого извлекать из памяти информацию (на экран прибора), необходимую для выполнения рабочих операций в условиях дефицита времени, что особенно важно в деятельности водителя.

Прибор тахистоскоп применяется для проверки подготовленности водителей. С помощью этого прибора испытуемому предъявляются цветные слайды с различными дорожными ситуациями, с временем экспозиции 0,5–1,5 с. Испытуемый должен считать себя водителем и быстро принимать решение. Счётчики регистрируют время каждой реакции и неправильное нажатие кнопок. Оценка психофизиологической пригодности и непригодности должна быть интегральной, с учётом результатов испытаний по всем методикам, а также с учётом других данных, полученных в результате медицинского освидетельствования, наблюдения, бесед, изучения документов и т.д.

#### **Заключение:**

Безопасное управление автомобилем и своевременные реакции на отвлекающую информацию зависят не только от уровня профессионального мастерства, но и от резервных возможностей его нервной системы. Эти резервные возможности могут быть исследованы методом включения дополнительной, резервной информации, на которую водитель должен реагировать соответствующими действиями и одновременно безопасно управлять автомобилем. В МАДИ разработана методика и сконструирован прибор, который может быть установлен как на автомобильном тренажере, так и на автомобиле. Результаты проведенных модельных экспериментов показали заметные различия в резервных возможностях опытных и неопытных водителей. Это свидетельствует о возможности использования установки как одного из методов отбора водителей к наиболее сложным видам деятельности. В этих же целях может быть использован аппаратно-технический комплекс с предъявлением испытуемым на ограниченное время различных дорожных ситуаций и объективной оценкой принимаемых ими решений.

УДК 628.18

### **Разработка пункта ежедневного технического обслуживания автомобилей стационарного и полевого парка**

Лис А. Н.

Научный руководитель Кузнецов Д. И.

Вооружение и техника составляют материальную основу боевой мощи Вооруженных Сил Республики Беларусь. На укомплектование частей