

УДК 629.113

Е.А.Васильева (3 курс, ФУИТ), Т.Т.Каверзнева, к.т.н., доц.

РАБОЧЕЕ МЕСТО ВОДИТЕЛЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

При аттестации рабочего места (РМ) водителя автотранспортного средства проблемным вопросом является оценка классности «рабочей позы». По действующим в настоящее время гигиеническим критериям (Руководство Р 2.2.755-99 Гигиенические критерии оценки и классификация условий труда по показателям вредности и опасности факторов производственной среды, тяжести и напряженности трудового процесса) допустимым классом считается периодическое, до 25 % времени смены, нахождение в неудобной/фиксированной позе; вредным - соответственно до 50 % времени. Причем, неудобными считаются: поза при работе с повернутым туловищем; с неудобным размещением конечностей и др., а фиксированной - когда при работе невозможно изменить взаимное положение различных частей тела относительно друг друга. Встает вопрос, считать ли время «ожидания», когда руки и ноги водителя лежат на органах управления без движения, за время, относящееся к неудобной/фиксированной позе или нет. На наш взгляд, именно так и следует поступать, поскольку при этом водитель находится в состоянии ежесекундной собранности, готовности к изменению дорожной ситуации. Возникающие у профессиональных водителей проблемы с опорно-двигательным аппаратом подтверждают именно эту точку зрения. Конечно, управлять автомобилем проще в хорошую погоду при езде по ровной дороге с хорошим покрытием, без дорожных пробок, без оживленной трассы и т.д., но ведь водителям не предскажешь, будет ли у них поездка легкой или нет. Условия эксплуатации поездки могут быть каждый день разные. Немаловажную роль играет и техническое состояние автотранспортного средства. Поэтому мы считаем целесообразным все время езды полагать временем управления и, соответственно, временем пребывания водителя в неудобной/фиксированной позе. Вообще, не представляется возможным учет такого фактора влияния на напряженность позы, как опыт водителя. Всем известно, что новичок после управления автомобилем устает гораздо больше, чем опытный водитель. Помочь водителю улучшить свое самочувствие при процессе вождения могут специальные пояса, стационарные массажные приспособления на кресле, которые, раздражая нервные окончания в поясничной зоне, увеличивают приток крови и снижают риск простудных и ревматических заболеваний.

Если водитель также занимается ремонтом своего автомобиля, то правильно оценить тяжесть его труда очень сложно. Для получения объективной картины нужно иметь данные о ремонтных работах за год, чтобы подсчитать среднюю трудоемкость этих работ и учесть таким образом техническое состояние машины. Кстати говоря, техническое состояние автомобиля может всегда резко измениться.

Фактор «стереотипные рабочие движения» (количество за смену) оценивается третьим пунктом нормативного документа, причем стереотипные движения учитываются отдельно при локальной нагрузке (с учетом мышц кистей и пальцев рук) и при региональной нагрузке (при работе с преимущественным участием мышц рук и плечевого пояса). Для водителя воздействие на рычаг переключения скоростей происходит с преимущественным участием мышц рук и плечевого пояса, а воздействие на рулевое колесо - с преимущественным участием мышц кистей и пальцев рук (локальная нагрузка). Подсчитать количество этих стереотипных движений за смену представляется возможным лишь приблизительно, поскольку здесь также прослеживается зависимость от дорожных условий.

Профессия водителя относится к профессиям с повышенным риском, он сам может стать причиной аварийной ситуации (в результате своих неправильных действий или технических неполадок) или оказаться жертвой. Поэтому его эмоциональная нагрузка по всем трем пунктам оценивается классом 3.2, т.е. значимость ошибки велика (может возникнуть опасность для жизни), степень риска для собственной жизни «вероятна» и степень ответственности за безопасность других лиц «возможна». Очень важно, в каком эмоциональном состоянии водитель садится за руль. Если он чем-то сильно расстроен (находится в подавленном состоянии), обозлен (находится в агрессивном состоянии), то вероятность риска аварий увеличивается. Поэтому нужно приветствовать проведение всевозможных мероприятий, направленных на сглаживание эмоционального возбуждения водителя; при этом надо учитывать его индивидуальные наклонности. Например, правильный подбор музыки позволяет водителю спокойнее реагировать на дорожные пробки.

Наша задача – находить новые решения.