

Кудиевский А.В.¹, Головаха М.Л.¹, Шишка И.В.², Масленников С.О.¹

¹Запорожский государственный медицинский университет, г. Запорожье, Украина

²КУ «Запорожская областная клиническая больница» ЗОС, г. Запорожье, Украина

Роль женщины в дорожно-транспортном травматизме (аналитический обзор)

Резюме. Травматизм является одной из важнейших медико-социальных проблем современности для большинства стран мира. Травматизм во всем мире неуклонно растет, нанося обществу огромный социальный и экономический ущерб. Значительную долю в его структуре составляют дорожно-транспортные травмы, относящиеся к наиболее тяжелым видам травматизма. Транспортные происшествия являются единственной внешней причиной смерти, входящей в семь ведущих причин по критерию «Глобального бремени болезней» (The Global Burden of Disease: 2004 update. — Geneva: World Health Organization, 2008). По данным Всемирной организации здравоохранения, в мире от травм, полученных в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), каждый день погибает в среднем 3 тыс. человек, а получают травмы или становятся инвалидами около 40 млн человек в год (Всемирный доклад предупреждения дорожно-транспортного травматизма. — Женева, 2014). Травматизм в связи с его предотвратимостью является важным и вполне реальным резервом снижения смертности населения страны. На протяжении более 40 лет кафедра травматологии, ортопедии и военно-полевой хирургии Запорожского государственного медицинского университета занималась изучением вопросов дорожно-транспортного травматизма. По результатам исследований сделан ряд предложений по профилактике и организации своевременной квалифицированной и специальной медпомощи пострадавшим при ДТП. В последние годы мы поставили себе цель изучить роль женщины за рулем в структуре дорожных происшествий и дорожно-транспортного травматизма. По данным нашего анализа случаев ДТП (12 706) по г. Запорожью и участку трассы Харьков — Симферополь в пределах 240 км по Запорожской области отмечены наиболее характерные ДТП, совершаемые водителями-мужчинами и водителями-женщинами. Считается, что самое низкое число аварий — в Японии, потому что женщин-автомобилистов в этой стране около 35 %. Японцы уверены, что это и снижает показатель аварийности на дорогах. При анализе 12 школ и курсов по подготовке водителей-автомобилистов в Запорожской области мы отметили, что среди курсантов, за исключением претендующих на категорию профессионалов, установлен закономерный рост количества женщин, желающих приобрести водительские права. Если в 1980 году соотношение мужчин и женщин на курсах было 10 : 1, то уже в 2000 г. — 10 : 4, а в 2015 г. — 10 : 7. Как отмечают инструкторы, женщины осваивают теоретическую часть правил дорожного движения значительно лучше, чем мужчины, но также значительно отстают в усвоении практики вождения. Остается надеяться, что, когда удельный вес женщин за рулем достигнет 35 %, как в Японии, количество и тяжесть дорожно-транспортных травм значительно снизятся и в Украине.

Ключевые слова: женщина за рулем; дорожно-транспортный травматизм

Травматизм является одной из важнейших медико-социальных проблем современности для большинства стран мира. Травматизм во всем мире неуклонно растет, нанося обществу огромный социальный и экономический ущерб. Значительную долю в его структуре составляют дорожно-транспортные травмы, относящиеся к наиболее тяжелым

видам травматизма. Транспортные происшествия являются единственной внешней причиной смерти, входящей в семь ведущих причин по критерию «Глобального бремени болезней» (The global burden of disease: 2004 update. — Geneva: World Health Organization, 2008) [3, 9]. Более 2/3 всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях

(ДТП) составляют люди трудоспособного возраста. Гибель и инвалидизация наиболее активной группы населения ведут к существенному социальному и экономическому спаду, что отражается на процессах развития страны и ее конкурентоспособности на международном уровне. По данным Всемирной организации здравоохранения, в мире от травм, полученных в ДТП, каждый день погибает в среднем 3 тыс. человек, а получают травмы или становятся инвалидами около 40 млн человек в год (Всемирный доклад предупреждения дорожно-транспортного травматизма. — Женева, 2014) [3, 9]. Травматизм в связи с его предотвратимостью является важным и вполне реальным резервом снижения смертности населения страны.

На протяжении более 40 лет кафедра травматологии, ортопедии и военно-полевой хирургии Запорожского государственного медицинского университета занималась изучением вопросов дорожно-транспортного травматизма. По результатам исследований сделан ряд предложений по профилактике и организации своевременной квалифицированной и специальной медпомощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях. Результаты исследований публиковались в профильных журналах для медицинских работников в виде статей, инструкций, методических рекомендаций [4, 5, 8]. В последние годы мы поставили себе цель изучить роль женщины за рулем в структуре дорожных происшествий и дорожно-транспортного травматизма, для того чтобы подтвердить или опровергнуть мифы о способностях женщины управлять средством передвижения повышенной опасности. Результаты наших исследований, мы полагаем, представляют интерес не только для работников здравоохранения, службы безопасности дорожного движения, но и для широкого круга общественности.

Как свидетельствует «Всемирная энциклопедия», в 1885 году Карл Бенц построил свой первый автомобиль (и в январе 1886 года защитил его патентом), машина была трехколесной и довольно неустойчивой на ходу, но тем не менее бегала целых 15 км/ч, а под капотом у нее «сидело» целых 0,9 лошадиной силы. Вот такое усовершенствованное чудо Карл Бенц выставил в 1888 году на Мюнхенской промышленной выставке. И получил большую золотую медаль [1]. Никто, в том числе и средства массовой информации, не воспринимали автомобиль всерьез. Механическая игрушка, забавный курьез — и только. Так бы оно и было, если бы не водительские таланты Берты Бенц, жены конструктора. Следует заметить, что женщин часто обвиняют в отсутствии некоего «водительского гена». Мол, только мужчина может получить настоящее удовольствие от процесса вождения, а женщине, сколько бы она ни утверждала обратное, подобное недоступно. После того как Берта Бенц совершила исторический автопробег по маршруту

Мангейм — Пфарцхейм, люди увидели, что автомобиль — это не просто забавный курьез, а очень даже полезный механизм. Мужчины совершают автопробеги в спортивных целях, изредка — в агитационных (как в «Золотом теленке»), но то, что автопробег может быть направлен на демонстрацию практичности, придумала женщина — фрау Берта Бенц. А вот первое ДТП в мире совершил мужчина, для него процесс вождения в первую очередь был удовольствием, а уж затем — всем остальным. В результате он подтянул приводной ремень, и скорость самодвижущегося экипажа возросла вдвое (с 2 миль в час до 4). И Эдселл был уверен, что он, как опытный водитель, справится с любой ситуацией. В результате — ДТП со смертельным исходом. Причины ДТП в далеком 1896 году были такие же, как и сейчас, — превышение скорости, отвлечение внимания, недостаток опыта [1].

По данным нашего анализа случаев ДТП (12 706) по г. Запорожью и участку трассы Харьков — Симферополь в пределах 240 км по Запорожской области отмечены:

1. Наиболее характерные ДТП, совершаемые водителями-мужчинами [6, 7]:

- удар об отбойник, препятствие;
- съезд на пешеходный тротуар;
- наезд на пешехода, велосипедиста, мотоциклиста;
- лобовое столкновение, при обгоне или сужении дороги;
- авария при перестроении.

2. Наиболее характерные ДТП, совершаемые водителями-женщинами:

- удар припаркованного автомобиля;
- столкновение на парковке;
- удар другого автомобиля при движении задним ходом;
- столкновение при съезде с второстепенной дороги;
- удар после начала движения с парковочного места;
- удар о стену;
- удар неподвижного автомобиля (в пробке);
- авария во время разворота.

Существующее мнение, что женщины водят автомобили хуже мужчин, весьма сомнительно. Во многих странах есть женские автоклубы, устраиваются показы и гоночные туры с участием женщин. Франция организовала международный автопробег ретро-машин КОЗДК-2007. В составе участников был полностью женский экипаж. Еще одним ярким примером может служить международный женский автопробег Якутия — Кыргызстан — Казахстан — Якутия, общая длина которого составляет 18 888 км. Женщина теперь не только рекламирует новые модели машин, но еще и благополучно их водит.

Существует мнение о том, что женщины за рулем постоянно отвлекаются на рекламные щиты,

в зеркало заднего вида не смотрят, пытаются подкраситься, рассеяны, невнимательны. И это еще не полный перечень ярлыков, которыми обвешивают автомобилисток. Действительно, женщины обладают большой эмоциональностью, а в критических ситуациях, которые нередко бывают на дорогах, это может усугубить сложившуюся ситуацию. Также самооценка у женского пола часто может быть занижена по сравнению с мужчинами. Такая самокритичность может повлиять на принимаемые решения в ходе движения на дорожных магистралях.

Статистика говорит, что в год женщина проезжает в среднем 5–7 тысяч километров, мужчина, в свою очередь, — в 4 раза больше. Профессиональные водители не учитываются. Это говорит о том, что дамы быстрее утомляются, что в значительной степени снижает их работоспособность. В осеннюю и зимнюю пору автолюбительницы менее активны, а вот в летний период заметно чувствуется их значительная активность на дорогах.

Прекрасный пол в большей степени, чем мужчины, подвержен стрессу. Женщины остро и болезненно реагируют на конфликты в семье и на работе — этот факт негативным образом может сказаться на реакции женщины за рулем. Положительные качества автолюбительниц — быстрое приспособление к разным ситуациям. Чувствительная женская натура помогает быстро реагировать. Женская наблюдательность помогает быстрее заметить дорожный знак, светофор, указатель. Женщинам свойственно держать свой автомобиль в правой полосе движения, без причин не занимать другой ряд, держаться всегда своей полосы, ездить аккуратно и плавно. К тому же женщины практически не лихачат, не устраивают гонки на автострадах. Исключением стали женщины за рулем, попавшие в ДТП, которые зарегистрированы ГАИ, и названные в средствах массовой информации «білявками», которые находились в состоянии алкогольного опьянения, нарушали правила дорожного движения и при этом игнорировали замечания сотрудников дорожно-патрульной службы. Пока это редкое явление.

Женщины гораздо реже мужчин злоупотребляют алкоголем и гораздо реже садятся в нетрезвом состоянии за руль. По статистике, из 240 ДТП с серьезными последствиями только одно происходит с участием женщины-водителя.

Считается, что самое низкое число аварий — в Японии, потому что женщин-автомобилистов в этой стране около 35 %. Японцы уверены, что это и снижает показатель аварийности на дорогах.

При анализе 12 школ и курсов по подготовке водителей-автомобилистов в Запорожской области мы отметили, что среди курсантов, за исключением претендующих на категорию профессионалов, установлен закономерный рост количества жен-

щин, желающих приобрести водительские права. Если в 1980 году соотношение мужчин и женщин на курсах было 10 : 1, то уже в 2000 г. — 10 : 4, а в 2015 г. — 10 : 7. Как отмечают инструкторы, женщины осваивают теоретическую часть правил дорожного движения значительно лучше, чем мужчины, но также значительно отстают в усвоении практики вождения. Остается надеяться, что когда удельный вес женщин за рулем достигнет 35 %, как в Японии, количество и тяжесть дорожно-транспортных травм значительно снизится и в Украине.

Автомобиль создан как для мужчин, так и для женщин. Женских машин не бывает. На сегодняшний день еще ни одна автомобильная компания в мире не взялась за разработку автомобиля исключительно для женщин с учетом их характерологических и психологических особенностей. Автомобиль — вещь универсальная для всех.

Выводы

1. Дорожно-транспортный травматизм зависит не столько от того, кто за рулем — мужчина или женщина, сколько от сознательности и внимательности самого водителя, состояния дорог, количества полос движения, метеоусловий и прочего.

2. Мы надеемся, что увеличение удельного веса женщин за рулем обязательно приведет к снижению количества ДТП с тяжелыми последствиями в Украине.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии какого-либо конфликта интересов при подготовке данной статьи.

Список литературы

1. Большая советская энциклопедия: В 30 т. — Т. 21. — М.: Советская энциклопедия, 1975.
2. Бруйников В., Чистомин Г.В. Дорожно-транспортный травматизм. — Харьков, 1980. — 357 с.
3. Всемирный доклад предупреждения дорожно-транспортного травматизма. — Женева, 2014.
4. Кудиевский А.В., Веляда Д.А. Хронология дорожно-транспортного травматизма: Сборник работ молодых ученых. — Запорожье, 2014. — С. 11-12.
5. Первая помощь. Справочник для всех / Под ред. Ю.Ю. Ботниченко. — СПб.: Норинт, 2004.
6. Постановления Кабинета Министров Украины: № 111 от 11.03.2013 и № 136 от 06.03.2013.
7. Правила дорожно-транспортного движения. — Киев: Арий, 2014. — 64 с.
8. Шалаев С.В., Шкатова Е.Ю. и др. Медицина катастроф: Учебное пособие. — Ижевск, 2006.
9. The global burden of dislase. — Geneva: World Health Organization, 2008.

Получено 21.01.2017 ■

Кудієвський А.В.¹, Головаха М.А.¹, Шишка І.В.², Масленніков С.О.¹

¹Запорізький державний медичний університет, м. Запоріжжя, Україна

²КУ «Запорізька обласна клінічна лікарня» ЗОР, м. Запоріжжя, Україна

Роль жінки в дорожньо-транспортному травматизмі (аналітичний огляд)

Резюме. Травматизм є однією з найважливіших медико-соціальних проблем сучасності для більшості країн світу. Травматизм у всьому світі неухильно зростає, наносячи суспільству величезний соціальний і економічний збиток. Значну частку в його структурі становлять дорожньо-транспортні травми, що належать до найбільш тяжких видів травматизму. Транспортні пригоди є єдиною зовнішньою причиною смерті, що входить у сім провідних причин за критерієм «Глобального тягаря хвороб» (The Global Burden of Disease: 2004 update. — Geneva: World Health Organization, 2008). За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, у світі від травм, отриманих у дорожньо-транспортних пригодах (ДТП), кожен день гине в середньому 3 тис. людей, а отримують травми або стають інвалідами близько 40 млн осіб на рік (Всесвітня доповідь запобігання дорожньо-транспортному травматизму. — Женева, 2014). Травматизм у зв'язку з його передбачуваністю є важливим і цілком реальним резервом зниження смертності населення країни. Протягом більше 40 років кафедра травматології, ортопедії та військово-польової хірургії Запорізького державного медичного університету займалася вивченням питань дорожньо-транспортного травматизму. За результатами досліджень зроблено ряд пропозицій щодо профілактики та організації своєчасної кваліфікованої та спеціальної меддопомоги постраждалим при ДТП. Останнім часом ми по-

ставили собі за мету вивчити роль жінки за кермом у структурі дорожніх пригод і дорожньо-транспортного травматизму. За даними нашого аналізу випадків ДТП (12 706) по м. Запоріжжю та ділянкам траси Харків — Сімферополь у межах 240 км по Запорізькій області відзначені найбільш характерні ДТП, що здійснюються водіями-чоловіками і водіями-жінками. Вважається, що найнижча кількість аварій — в Японії, тому що жінок-автомобілістів в цій країні близько 35 %. Японці впевнені, що це і знижує показник аварійності на дорогах. Аналізуючи 12 шкіл і курсів із підготовки водіїв-автомобілістів Запорізької області, ми відзначили, що серед курсантів, за винятком тих, хто претендує на категорію професіоналів, установлене закономірне зростання кількості жінок, які бажають придбати водійські права. Якщо в 1980 році співвідношення чоловіків і жінок на курсах було 10 : 1, то вже у 2000 р. — 10 : 4, а у 2015 р. — 10 : 7. Як відзначають інструктори, жінки освоюють теоретичну частину правил дорожнього руху значно краще, ніж чоловіки, але також значно відстають у засвоєнні практики водіння. Залишається сподіватися, що, коли питома вага жінок за кермом досягне 35 %, як в Японії, кількість і тяжкість дорожньо-транспортних травм значно знизяться і в Україні.

Ключові слова: жінка за кермом; дорожньо-транспортний травматизм

A.V. Kudievsky¹, M.L. Golovakha¹, I.V. Shishka², S.O. Maslennikov¹

¹Zaporozhye State Medical University, Zaporizhzhia, Ukraine

²Zaporizhzhia Regional Clinical Hospital, Zaporizhzhia, Ukraine

Place of woman in traffic accidents (analytical overview)

Abstract. Injuries are one of the most important medical and social problems of modern time for the majority of countries in the world. Injury rate around the world has been steadily increasing, causing a huge public social and economic damage. Traffic injuries (RTIs) are a significant proportion in its structure, being the most severe injuries. Traffic accidents are the only external cause of death, and one of the seven leading causes by the Global Burden of Disease (The Global Burden of Disease: 2004 update Geneva, World Health Organization, 2008). According to WHO, all over the world daily 3,000 people die from accident-associated injuries and injured or nearly 40 million become disabled per year (World Report on Road Traffic Injury Prevention, Geneva, 2014). Injuries, being preventable, are an important and very real reserve for reducing population mortality. For over 40 years the Department of Traumatology, Orthopedics and Military Surgery in Zaporozhye State Medical University has been studying the issues of road traffic injuries. The research results offer a number of proposals for the prevention and timely organization of qualified and specialized medical care. In recent years, we have set the goal to study the role of a woman-driver in the structure of road accidents

and road traffic injuries. According to our data of the analysis of accident cases (12,706) in Zaporizhzhia and sections of the route Kharkiv — Simferopol in the range of 240 km from Zaporizhzhia region there were determined the most typical accidents provoked by male and female drivers. Japan is considered to have the lowest rate of traffic accidents. This is related to the fact, in particular, that female drivers are about 35 %, and the Japanese believe that this also reduces the rate of accidents on the roads. The analysis of 12 schools and courses for driving training in Zaporizhzhia region demonstrated a regular increase in the number of women who wish to acquire a driver's license among the students, with the exception for the candidates for a professional category. If the ratio of men and women on the courses in 1980th was 10 : 1, whereas in 2000 it was 10 : 4, and in 2015 — 10 : 7. To the instructors' opinion, the women learn the theoretical part of the traffic code much better than the men, but are also far behind in learning the practical driving. We hope that when the proportion of female drivers 35 % as in Japan the number and severity of road traffic injuries will significantly reduce in Ukraine as well.

Keywords: female driver; traffic injury