

- Рис. 29.* Время адаптации после ослепления как функция возраста и пола. (Burg, 1967a)
- Рис. 30.* Величина поля зрения в зависимости от возраста и пола (Burg, 1968)
- Рис. 31.* Зависимость ответа о восприятии предупреждающего знака ограничения скорости езды до 70 км/час от возраста водителей (Häkkinen, 1965)
- Рис. 33.* Темп реакции в зависимости от возраста; у = процент испытуемых в каждой возрастной группе, исполнивших данный лимит, — — — темп реакции при экспозиции 1,0 с, выше 50 % правильных реакций, — — — темп реакции при экспозиции 0,6 с, выше 40 % правильных реакций, темп реакции при экспозиции 0,4 с, выше 20 % правильных реакций (Maier, 1961)
- Рис. 34.* Сенсомоторная координация в зависимости от возраста; у = процент испытуемых в каждой возрастной группе, у которых не отмечалось никаких нарушений сенсомоторной координации (Maier, 1961)
- Рис. 35.* Изменение интеллекта в зависимости от возраста. Гамбургский тест уровня интеллекта по Векслеру — Gesamtskala (Wechsler, 1966)
- Рис. 36.* Изменения производительности в тесте прогрессивных матриц по Равену в зависимости от возраста. Кривые отвечают соответствующим перцентиллам (Foulds, Raven, 1948)
- Рис. 37.* Результаты испытаний по теории езды; у = процент успешных кандидатов (Maier, 1961)
- Рис. 38.* Результаты испытаний по практике езды; у = процент успешных кандидатов (Maier, 1961)
- Рис. 39.* Изменения производительности в 10-ой части теста «Символы» (тест Векслера—Беллеву), выраженные в абсолютных единицах, в зависимости от возраста (Whiteman, Jastak, 1957)

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
I. Специфичность аварий у пожилых людей	11
1. Анализ статистики	12
2. Примеры отдельных аварий	26
II. Изменения способностей пожилых людей и безопасность транспорта	37
1. Физические функции	38
2. Функции органов чувств	40
3. Психомоторные функции	49
4. Умственные функции, функции памяти и внимания	55
5. Личность и компенсация ограничения функций	62
III. Отношения, занимаемые пожилыми людьми, их знания и умения что касается безопасности на транспорте	65
1. Общая проблематика	66
2. Возможности и средства для изменения занимаемых отношений, знаний и умений	67
IV. Организация переоценки годности пожилых водителей	69
V. Методы «настройки» психического состояния до езды и во время езды	73
Словарь	92
Резюме	93
Литература	110

Die Pflicht, sich regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen zu unterziehen, besteht für andere Führerscheinbesitzer jeweils bei Erreichung des 60., 65. und 68. Lebensjahres, ab dem 68. Lebensjahr jedes zweite Jahr. Der ärztliche Befund ist dem Verkehrsinspektorat spätestens innerhalb von 6 Monaten vorzulegen.

Trotz allem muß die Frage, ob eine absolute obere Altersgrenze für die Fahreignung besteht, verneint werden. Aber das Altersproblem weist darauf hin, daß individuelle Untersuchungen der Fahreignung notwendig sind wie auch besondere Aufmerksamkeit oder spezielles Training für ältere Fahrer.

INHALT

Einleitung	6
I. Charakteristik der Unfälle älterer Personen	11
1. Analyse von Statistiken	12
2. Unfallbeispiele	26
II. Veränderungen von Fähigkeiten bei älteren Leuten und Verkehrssicherheit	37
1. Physische Funktionen	38
2. Sensorische Funktionen	40
3. Psychomotorische Funktionen	49
4. Intelligenz, Gedächtnis, Aufmerksamkeit	55
5. Persönlichkeit und Kompensationsmöglichkeiten	62
III. Einstellungen, Kenntnisse und Geschicklichkeit älterer Leute in Beziehung zur Verkehrssicherheit	65
1. Allgemeine Probleme	66
2. Möglichkeiten und Methoden der Beeinflussung von Einstellungen, Kenntnissen und Geschicklichkeit	67
IV. Organisation von Eignungsprüfungen für ältere Kraftfahrer	69
V. Methoden der Relaxation und Aktivierung	73
Zusammenfassung	102
Literatur	110

more effective. Television audiences expressed positive appreciation of the programme "traffic and older people".

V. chapter concerns methods of relaxation and activation.

IV. Ability testing of older drivers

In some countries the validity of driving licence has to be renewed. Heavy truck drivers are required to submit to check-up at three-year intervals after 40 years age and annually after 60 years, as well as when taking a new position, after 3—4 week illness, after an accident which caused absence from work for several days or more, or when their supervisor considers it necessary.

In the interest of traffic safety it is desirable that heavy truck drivers have their eyes examined every six years up to 65, and then annually. The results of these examinations should be decisive for the renewal of the driving licence. Considering the great numbers of light motor vehicles, it is difficult to arrange periodical check ups. However, it is possible (Japan).

According to the Austrian regulations, persons over 55 years applying for a driving licence the first time have to pass a psychological examination in addition to a medical one.

In East Germany the professional drivers licensed for the public transportation of persons are checked every two years; other professional drivers every fifth year on reaching the age of 50, and after 65 years every second year. All other drivers are retested at the age of 60, 65 and thereafter every two years.

In Czechoslovakia bus drivers and those driving vehicles of the fire, safety, mine and health services using special warning precautions, are obliged to submit every two years, and, on reaching 50, annually, to a medical check-up.

Other holders of driving licences are obliged to undergo regular medical examinations at the age of 60, 65 and 68, afterwards every second year. The medical examination report is to be rendered to the Traffic Inspectorate within 6 months.

Despite all that has been said, one has to give a negative reply to the question whether there is any precise absolute upper age limit for safe driving. But there is a clear need for individual check-ups of driving readiness and for giving due attention or special training to older drivers.

CONTENTS

Introduction	6
I. Characteristics of accidents of older people	11
1. Analysis of statistics	12
2. Examples of accidents	26
II. Changes in abilities of older people and traffic safety	37
1. Somatic functions	38
2. Sensory functions	40
3. Psychomotor functions	49
4. Intelligence, memory, attention	55
5. Personality and compensation of functional deficit	62
III. Attitudes, knowledge and skills of older people in relation to traffic safety	65
1. General problems	66
2. Possibilities and methods of altering attitudes, knowledge and skills	67
IV. Ability testing of older drivers	69
V. Methods of relaxation and activation	73
Summary	107
Literature	110

obsah

Předmluva	5
Úvod	6
I. Specifita nehod starších lidí	11
1. Rozbor statistik	12
2. Příklady jednotlivých nehod	26
II. Změny ve schopnostech starších lidí a bezpečnost dopravy	37
1. Tělesné funkce	38
2. Smyslové funkce	40
3. Psychomotorické funkce	49
4. Rozumové, paměťové a pozornostní funkce	55
5. Osobnost a kompenzace funkčního úbytku	62
III. Postoje, znalosti a dovednosti starších lidí ve vztahu k bezpečnosti v dopravě	65
1. Obecné problémy	66
2. Možnosti a prostředky změn postojů, znalostí a dovedností	67
IV. Organizace přešetřování způsobilosti starších řidičů	69
V. Metody k vyladování duševního a tělesného stavu	73
Závěrem	90
Slovníček	92
Rezjume	93
Zusammenfassung	102
Summary	107
Literatura	110

Vydal Ústav silniční a městské dopravy — BESIP
U Lužického semináře 3, Praha — Malá Strana
v Nakladatelství dopravy a spojů. Praha 1972.
Vytiskla Státní tiskárna, závod 1, Praha
Náklad 5212 výtisků