

Результаты проведенного нами педагогического эксперимента и изучение научно-методической литературы по теме исследования, позволили сделать следующие выводы:

1) в настоящий момент в физической подготовке курсантов и слушателей вузов МВД России применяются традиционные средства и методы, используемые в общей и специальной физической подготовке сотрудников правоохранительных структур, а интенсивные тренировки направлены в основном на совершенствование уровня общей физической подготовленности;

2) центральную часть системы тренировок должны составлять высокоинтенсивные тренировки, направленные на интенсивную работу в смешанном режиме (кардио-силовая, скоростно-силовая) с максимальной мощностью, в подобных тренировках следует выполнить за минимальное время указанный объем работы либо выполнить за указанное время максимальный объем работы;

3) занятия по физической подготовке у курсантов с использованием специального высокоинтенсивного тренинга позволяют в относительно короткий срок (3-4 месяца) достоверно улучшить силовые показатели, показатели быстроты движений, выносливости по сравнению с исходным уровнем подготовленности курсантов и достоверно повысить надежность применения боевых приёмов борьбы.

На основании проведенного исследования мы полагаем, что использование специального высокоинтенсивного тренинга на занятиях по физической подготовке с курсантами и слушателями в процессе обучения по разделу «боевые приёмы борьбы» является эффективным инструментом, позволяющим качественно улучшить уровень физической подготовленности сотрудников правоохранительных органов.

¹ Разработка современных методик оперативно-боевой и физической подготовки сотрудников органов наркоконтроля : отчёт о научной работе / В.М. Дворкин [и др.]. Красноярск: СибЮИ ФСКН России, 2012. 63 с.

² Обеспечение практической направленности обучения на занятиях по физической подготовке в вузах МВД России / В.М. Гуралев [и др.] // Проблемы современного педагогического образования. 2016. № 52-3. С.34-41; Осипов А.Ю., Гуралев В.М., Евтушенко А.А. Совершенствование методической базы обучения боевым приемам борьбы сотрудников МВД России // Проблемы современного педагогического образования. 2017. № 54-7. С.76-83.

³ Глубокая М.В. Кроссфит в физической подготовке обучающихся в вузе правоохранительных органов / М.В. Глубокая, В.А. Глубокий // Научный журнал «Дискурс». 2017. № 10 (12). С. 6-13; Osipov A., Kudryavtsev M., Galimova A., et al. Analysis level of the special proficiency of cadets and officers of the Internal Affairs Authorities of the Russian Federation to the physical interdictory effort by criminals // Journal of Physical Education and Sport. 2017. № 2. P. 602-607.

Ильин Ю.И.

Сибирский юридический институт
МВД России (г. Красноярск)

О влиянии профессиональной и служебной подготовки на укрепление транспортной дисциплины сотрудников органов внутренних дел

Повышение уровня транспортной дисциплины – один из важнейших вопросов кадровой политики МВД России. Данная проблема актуальна и для Красноярского края.

Анализ аварийности за 2017 год с участием сотрудников ГУ МВД России по Красноярскому краю и территориальных

органов внутренних дел (далее – ОВД) выявил рост количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) по вине сотрудников на 16,6% (154 ДТП, АППГ – 132), в том числе количества ДТП, произошедших с автомобилями с нанесенными цветографическими схемами окраски, – на 7,1% (75 ДТП, АППГ – 70).

Несмотря на пристальное внимание и проводимую работу, вопросы транспортной дисциплины личного состава ОВД продолжают оставаться весьма актуальными. Корни этой актуальности следует искать, в первую очередь, в обществе, в поле общественного мнения, где черпают информацию кандидаты в водители и начинающие водители.

Аварийность среди личного состава МВД России имеет те же причины, что и аварийность в стране в целом. Пренебрежение требованиями ПДД РФ (далее — Правила) или, чаще, нетвердое знание этих требований, нарушение правил эксплуатации транспортных средств, отсутствие должного уровня водительского мастерства — вот слагаемые ненадлежащего уровня водительской дисциплины сотрудников ОВД, которые и приводят к дорожно-транспортным происшествиям.

Приступая к изучению ПДД РФ, кандидаты в водители сталкиваются с тем, что на дороге каждый день они видят нарушение четко и внятно прописанных норм. Говоря о причинах этого явления, инструктор часто еще больше запутывает ситуацию, поясняя, что «правила — это формальность, а жизнь учит делать так, как фактически сейчас ты видишь!».

Этот режим двойных стандартов препятствует формированию мнения водителя об исполнении требований Правил как о жизненно важной необходимости. Более того, строгое соблюдение требований Правил нередко высмеивается «опытными» автолюбителями. Например, когда начинающий водитель всегда включает указатели поворота в соответствии с п. 8.1 Правил, «бывалые» снисходительно поясняют, что опытные водители сами решают, когда «показывать поворот»! В непростой ситуации оказывается вчерашний выпускник автошколы — начинающий водитель, когда, реализуя требования п.п. 8.5 и 8.6 ПДД РФ, въезжает на перекресток, где организовано круговое движение, и двигается по нему в правом ряду. В относительной безопасности этот наивный водитель пребывает только до следующего съезда с «кольца», потому что водитель автомобиля, двигающегося по левому ряду и с этого же ряда съезжая

с кольца, игнорируя требование п. 8.5 Правил, даже не посмотрит в правое окно, так как уверен, что все делает правильно, потому что «ВСЕ так ездят!»... И провоцирует ДТП.

Подобных случаев игнорирования или незнания требований ПДД РФ достаточно. Есть примеры убежденного нежелания выполнять требования Правил или «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации...». Среди наиболее «популярных» можно отметить рассуждения о нецелесообразности применения опознавательного знака «шипы», о ненужности детского удерживающего устройства, мороке с ремнями безопасности и т.д.

Подобное пренебрежительное отношение приводит к тому, что начинающий водитель перестает самообучаться, не интересуется правовой информацией в области обеспечения безопасности дорожного движения, не осваивает приемы управления в различных дорожных ситуациях и погодных условиях. Из-за нежелания изучать ПДД и периодически освежать свои знания водители в своей массе имеют тенденцию подменять нормы ПДД «неписаными правилами» или «понятиями».

Вот примеры таких «понятий»: на нерегулируемом перекрестке равнозначных дорог главная та, которая шире; при разъезде в жилых зонах или на парковочных площадках главный тот, кто едет прямо, или тот, кто едет быстрее; на пересечении асфальтовой дороги и дороги с булыжным, гравийным и прочим аналогичным покрытием асфальтовая дорога главнее.

Подобных предрассудков, мешающих российскому обществу жить безопасно и эффективно, немало. Все они вредны, а следование им логично приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

Таков облик среднестатистического водителя в России. А водители-сотрудники ОВД являются частью российского общества. Они имеют такие же черты водительского невежества, как и остальные граждане. Им крайне тяжело, а подчас и невозможно игнорировать порочные общественные тенденции.

Конечно же, в рамках профессиональной и служебной подготовки работа

по профилактике аварийности среди личного состава ОВД ведется на первый взгляд весьма интенсивно. Для сотрудников ГИБДД первоначальной подготовкой предусмотрена автомобильная подготовка из трех дисциплин. В рамках же служебной подготовки – в основном периодические занятия и решение экзаменационных билетов. Для сотрудников других служб ОВД – в основном решение билетов. И, конечно, совместные рейды инспекции по личному составу и ДПС. Последний вид работы – мероприятие репрессивное, со всеми вытекающими последствиями.

С ростом аварийности среди личного состава органов внутренних дел можно и нужно бороться посредством активной разъяснительно-просветительской работы. Обучение сотрудников правилам дорожного движения и правилам безопасного управления транспортными средствами должно стать постоянным, частым, предметным, сочетаемым с живым общением аудитории по актуальным темам. Это обучение должно разрушать косность мышления, устоявшиеся «понятия» и «народные ПДД», идущие вразрез с требованиями ПДД ПФ и повышающие уровень аварийности среди личного состава ОВД.

Таким образом, обучение ПДД и основам безопасного управления ТС должно осуществляться в поле мощной поддержки пропаганды безопасности дорожного движения, которая должна быть разноплановой, всеобъемлющей, постоянной и тотальной. К такой работе не должны быть допущены случайные люди и формалисты. Только так можно внедрить культуру безопасности дорожного движения в российское общество, а значит, и среди личного состава органов внутренних дел. Культура безопасного управления транспортным средством способна покончить с ростом числа дорожно-транспортных происшествий и дать начало уверенному снижению их уровня.

Как показал практический опыт преподавательской деятельности автора статьи, изучения правил дорожного движения явно недостаточно. Необходимо повышение уровня водительского мастерства именно в рамках профессиональной подготовки, потому что задачи, реализуемые выпускниками ФПП, зачастую связаны с практическим, порой экстремальным вождением служебного транспорта при выполнении служебных обязанностей сотрудника ОВД.

Костычаков В.Ф.,

кандидат педагогических наук, доцент

Сибирский юридический институт
МВД России (Красноярск)

К ВОПРОСУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ НА ЗАНЯТИЯХ ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СО СЛУШАТЕЛЯМИ ФАКУЛЬТЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ

Проблема безопасности пешеходов на дороге остается актуальной на протяжении многих лет в России. В наше время это проблема сохраняется в связи с высокими темпами автомобилизации страны, усложняющимися условиями движения транспорта и пешеходов.

В России с каждым годом увеличивается количество ДТП с участием пешеходов. По данным статистики, ежегодно на дорогах страны гибнут от 8,7 до 10 тысяч

пешеходов, седьмая часть пострадавших остаются инвалидами на всю жизнь. Всего за год фиксируются около 70 тысяч наездов, а это значит, что 10 тысяч людей лишаются здоровья в результате столкновения с автомобилем. Виновными в 86% случаев называют водителей, но не только они ответственны за сложившуюся ситуацию. И выход из нее нужно искать совместными усилиями при поддержке государства.¹