

О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

Постановлением Правительства РФ от 15 декабря 2007 г. № 876 утверждено Положение о подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. В рамках реализации данного постановления приказами Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408 и от 1 марта 2018 г. № 161 были утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий. В целом данное обучение водителей автомобилей оперативных служб длится уже около 14 лет. Выяснить, насколько такое повышение квалификации является эффективным, не представляется возможным, так как статистика аварийности с участием водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, во время применения таких устройств не ведется. Однако если проанализировать сам учебный процесс повышения квалификации таких водителей, то можно выявить проблемные моменты, нуждающиеся в оптимизации.

Согласно требованиям рабочей программы повышения квалификации водителей транспортных средств категории «В» для управления транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, слушатель по окончании обучения должен уметь, кроме прочего, управлять транспортным средством категории «В», оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов, в различных условиях [2]. Также эти слушатели должны иметь навыки обучения приемам управления автомобилем других водителей и оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях [1]. На овладение этими навыками программой отведено 14 часов, или 7 практических занятий [1]. Много это или мало?

Слушатели направляются на повышение квалификации, имея какой-то стаж управления транспортными средствами. В учебной группе из 30 обучаемых разброс водительского стажа может составлять от 2-3 до 25-30 лет. По качеству водительский стаж тоже крайне разнообразный. Почти в каждой учебной группе есть водители без опыта управления автомобилем, оснащенным механической коробкой передач. Бывают водители со стажем 10-15 лет, при этом ни дня не управлявшие патрульным автомобилем, в то

время как в рабочей программе прописано умение «управлять автомобилем... в различных условиях» [1]. Что это за условия, которые актуальны, если речь идет о служебной деятельности? Вероятнее всего, это управление автомобилем при патрулировании, при перемещении в населенном пункте и вне его в рамках служебной деятельности в различных погодных условиях и в разное время суток, при сопровождении других транспортных средств (организованных транспортных колонн), при преследовании правонарушителей или лиц, оказывающих вооруженное сопротивление. Для того чтобы овладеть умениями управления автомобилем в указанных условиях, от слушателя требуется на протяжении 7 практических занятий сначала освоить приемы руления (типа «Маятник правой рукой и левой с поворотом рулевого колеса на угол 120° », «Маятник поочередно правой – левой рукой (поворот рулевого колеса на угол 120°) с подниманием и прохождением другой руки над хватом», «Маятник поочередно правой – левой рукой (поворот рулевого колеса на угол 120°) с перехватами в скрестный обозначаемый хват», «Двойной маятник с поворотом рулевого колеса на угол 240° со скрестным перехватом» и т.п.) [1], а затем реализовать освоенные приемы руления в маневрировании (типа «Змейка» двумя руками, «Змейка» правой рукой, «Змейка» левой рукой, «Змейка» скоростная двумя руками и т.п.) [1]. Список упражнений внушительный, и даже, на первый взгляд, становится понятно, что освоить их в рамках отведенного программой времени представляется весьма проблематичным. Если же принять во внимание, что приходящие на повышение квалификации водители со стажем более 2 лет имеют устоявшуюся наработанную мышечную моторику и движения рук и ног по органам управления автомобиля, далекие от правильных, «автошкольных» требований, то качественное освоение практических навыков в программном объеме вообще становится под вопросом.

Однако неправильная посадка на рабочем месте водителя и вредные привычки при манипуляции с органами управления автомобилем – это далеко не единственные подводные камни на пути корабля по имени «Повышение квалификации». Самый главный риф выглядит так.

Реализация практического обучения требует наличия учебных автомобилей и автодрома. Если исходить из расчета 30 обучающихся в учебной группе, то количество привлекаемых к занятиям автомобилей должно быть минимум 10 единиц. Однако оптимальное число – 15 – по 2 обучающихся на 1 автомобиль. Одновременно, применяя несложные и недорогие настольные рулевые тренажеры, можно в рамках одного занятия чередовать отработку упражнений слушателями на автомобиле и тренажере.

Такая форма организации сделала бы практические занятия более эффективными и существенно повысила бы образовательный уровень обучаемых.

Нормативно-правовых актов, которые бы регламентировали размеры и площадь автодрома для такого количества автомобилей, найти не удалось. Вероятнее всего, организация подобного рода занятий существует только в виде рабочих программ, но на практике эффективная реализация не осуществлялась. Если исходить из практической потребности необходимой площади при использовании на занятии 15 единиц автомобилей категории «В» длиной не менее 4,0 м и шириной не менее 1,6 м, то на каждое рабочее место для такого автомобиля понадобится не менее 450 кв. м (30 м x 15 м), а площадь автодрома при этом будет составлять 6750 кв. м.

Однако очевидно, что бюджет организации этого обучения может быть значительным. Перечисленные упражнения крайне затратно отражаются на содержании автомобилей, используемых для занятий. Особенности выполнения упражнений предусматривают существенные нагрузки на трансмиссию, усилитель руля и подвеску, что, в свою очередь, приводит к раннему исчерпанию ресурса механизма сцепления, преждевременному износу шарниров подвески и шин, повреждению колесных дисков и повышенному расходу горюче-смазочных материалов.

Учитывая это, было бы экономически обоснованным использовать для данного направления обучения автотренажеры-симуляторы. Их использование в учебном процессе способно существенно снизить размеры финансового сопровождения учебного процесса, несмотря на высокую стоимость тренажеров-симуляторов и, соответственно, существенные первоначальные вложения при обзаведении тренажерным парком. Однако повседневная эксплуатация тренажеров не зависит от стоимости расходных материалов, обязательного ТО, оформления ОСАГО, прохождения технического осмотра, ущерба от неизбежных дорожно-транспортных происшествий, содержания и ремонта автодрома, погодных условий, сезонности и прочих экономически затратных факторов.

Итак, обеспечение качественного повышения квалификации водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, при довольно серьезных требованиях, предъявляемых к результатам освоения программы повышения квалификации, возможно только при значительном материально-финансовом сопровождении учебного процесса. В свою очередь, повышение качества обучения слушателей способно положительно повлиять на уровень безопасности дорожного движения, и, как следствие, снижение тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий.

Библиографический список

1. Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий : приказ Министерства образования и науки РФ от 01.03.2018 № 161 // СПС КонсультантПлюс.
2. Положение о подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов : постановление Правительства РФ от 15.12.2007 № 876 // СПС КонсультантПлюс.

DOI 10.51980/2022_12_76

Е.В. Карлова, А.С. Гричанов

О НЕОБХОДИМОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ В ХОДЕ ПУБЛИЧНЫХ МАССОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

В настоящее время актуальным вопросом является проведение в разных городах нашей страны публичных массовых мероприятий, в которых принимает участие огромное количество человек. Люди выходят на улицы, чтобы проявить свое отношение к ситуациям, складывающимся из-за обостренной политической ситуации, как в стране, так и в целом во всем мире. Все чаще проводятся митинги, демонстрации и пикетирования. Состав участников может быть неоднородным. В связи с этим данные мероприятия должны сопровождаться обеспечением порядка и безопасности граждан, чем и занимаются правоохранительные органы [1, с. 114]. Сотрудники ОВД привлекаются к обеспечению правопорядка на каждом публичном массовом мероприятии; это особенно важно, когда митинг или иное мероприятие является несанкционированным.

Особенностью несанкционированных мероприятий следует выделить стихийность возникновения, сложную управляемость и агрессивность, при этом на них зачастую происходят различного рода правонарушения и даже преступления, что может привести к массовым беспорядкам. Правонарушители посягают на различные объекты: жизнь и здоровье других граждан, чужое имущество, общественный правопорядок. Особую опасность представляют правонарушители, которые заранее готовятся совершить преступление на конкретном публичном мероприятии, которые готовы