

Автошкола

3

номер
2016

журнал для руководителей, преподавателей и специалистов

Профи



***Перечень поручений по итогам заседания
президиума Государственного совета***

**Что будет, если...
Урок ОБЖ от Volvo**

**Инновации в обучении
и сертификации водителей**

**Агрессивное управление –
что это такое?**



Уважаемые читатели нашего журнала «АВТОШКОЛА ПРОФИ», коллеги!

Текущий год знаменателен многими датами, но одна из них особенно близка автошколам, так как конечный результат подготовки начинающих водителей оценивается в экзаменационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

3 июля 2016 года вся страна будет отмечать **80 лет со дня создания ГАИ** — а ныне ГИБДД МВД России. В этот день хочется вспомнить ветеранов, с кем пришлось работать, сотрудников которые и сегодня продолжают нести нелегкую службу, обеспечивая безопасность на дорогах нашей страны, принимают экзамены у выпускников автошкол и дают путевку в жизнь молодым водителям, осуществляют государственный надзор и регистрацию автотранспортных средств. Важность и нужность работы сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения очевидна.

От коллективов редакции журнала и автомобильных школ поздравляем всех сотрудников Госавтоинспекции с юбилеем службы, желаем всем крепкого здоровья, новых достижений, крепкого тыла, внимания близких и друзей.

Отдельные слова благодарности начальнику ГУ ОБДД МВД России генерал-лейтенанту полиции Нилову Виктору Ивановичу, его первому заместителю Швецову Владимиру Владимировичу, всем Главным государственными инспекторам безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации — продолжателям славных традиций Госавтоинспекции.

Особо хочется поздравить с юбилеем бывшего руководителя Главного управления Государственной автомобильной инспекции Федорова Владимира Александровича, а также его первого заместителя Тимошина Владимира Ульяновича.

Они активно поддерживали работу Юношеских автомобильных школ, под их патронатом совершенствовалась эта работа и открывались новые образовательные учреждения. Активно развивался юношеский автомобильный спорт. Вошли в практику встречи с сотрудниками ГАИ и вручение водительского удостоверения выпускникам Юношеских автомобильных школ — документа о первой профессии — водитель автотранспортного средства. Впервые в законе «О безопасности дорожного движения» появилась строка об этих учебных заведениях.

Хочется отметить труд ветеранов службы по направлению работы с детьми: руководителей пропаганды регионов России — Давыдову Галину Егоровну — Ростов-на-Дону, Осетрову Татьяну Александровну — Удмуртская Республика. Ни одно мероприятие Ассоциации юношеских автомобильных школ России не проходило без их участия и внимания. Бывших сотрудников Главного управления ГАИ России, Коперенкова Владимира Александровича, Сафронова Михаила Александровича и многих других, кто сегодня продолжает свою нелегкую службу, и тот кто по праву находится на заслуженном отдыхе.

Пусть этот памятный юбилейный день навсегда останется в нашей с вами памяти.

С ПРАЗДНИКОМ, дорогие сотрудники Госавтоинспекции!!!

Журнал «Автошкола Профи» — единственное профессиональное издание для руководителей, преподавателей, специалистов автошкол и всех, кто хочет научиться классно и безопасно водить автомобиль.

Подписной индекс:
каталог РОСПЕЧАТЬ — 83110,
«Почта России» — 41261

АВТОШКОЛА ПРОФИ №3 2016 г.
Свидетельство о регистрации
СМИ:
ПИ №7715748 от 20.06.2003 г.

Редакционный совет:
Швецов В.В. — первый заместитель
начальника ГУОБДД МВД РФ
Никонова О.А. — президент
Ассоциации ЮАШ
Насыров А.А. — президент ДвААШ
Смирнова Г.Д. — Владимирский
образовательный центр
Пономарев Н.В. — генеральный
директор ЦПТО
Путенкова Г.Г. — директор
Смоленского техникума
отраслевых технологий
Пискарев А.А. — заместитель
директора Департамента профо-
бразования ДОСААФ России

Журнал выпускается издатель-
ским домом «Трасса» совмест-
но с Ассоциацией Юношеских
Автомобильных Школ

Главный редактор — **Борисов А.В.**
Отдел рекламы: 8 495 623-70-45
Дизайнер — **Аредов Н.А.**

Журнал распространяется
только по подписке.

Тираж - 1000 экз.
Цена свободная

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной б-р, д. 19, стр. 4

e-mail: aprofi2016@yandex.ru
auash.m@gmail.ru,
www.avtoshcola.ru

Круглый стол в Общественной палате Российской Федерации на тему:
«Формирование системы воспитания у детей и юношества культуры поведения при участии в дорожном движении и ранняя профессиональная ориентация водителей» 2

Инновации в обучении и сертификации водителей 4

КОНЦЕПЦИЯ СЕТЕВОЙ ИННОВАЦИОННОЙ
АВТОШКОЛЫ «ЭЙДОС». 6

УСИЛЕНА ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА НАРУШЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ 18

ВВОДИТСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ
И ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ
ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ 19

Новое в законодательстве 20

Что будет, если... Урок ОБЖ от Volvo 22

Агрессивное управление – что это такое? 26

XXXX ОТКРЫТЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ЛЕТНИЙ
ЧЕМПИОНАТ ПО ЮНОШЕСКОМУ АВТОМНОГОБОРЬЮ . . . 30

Психофизические особенности профессиональной
деятельности водителя 32

Приказ Министерства здравоохранения Российской
Федерации (Минздрав России)
от 18 декабря 2015 г. N 933н г. Москва
«О порядке проведения медицинского освидетельствования на
состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного
токсического)» 40

Перечень поручений по итогам заседания
президиума Государственного совета 52

Прием экзаменов на получение права на управление
мототранспортными средствами. 58

Автошкола Профи
Форма №ПД-4 64

Круглый стол в Общественной палате Российской Федерации

на тему:

«Формирование системы воспитания у детей и юношества культуры поведения при участии в дорожном движении и ранняя профессиональная ориентация водителей»

Общественной палатой Российской Федерации 17 мая 2016 года по инициативе Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по развитию и поддержке добровольчества (волонтерства), благотворительности и патристическому воспитанию при участии Ассоциации Юношеских Автомобильных школ проведены общественные слушания на тему: «Формирование системы воспитания у детей и юношества культуры поведения при участии в дорожном движении и ранняя профессиональная ориентация водителей»

В слушаниях приняли участие члены Общественной пала-

ты человека, некоммерческих организаций, предпринимательского и экспертного сообщества (руководители образовательных учреждений, преподаватели, производители оборудования для обучения, представители ГУОБДД МВД России и научного сообщества.

В ходе обсуждения участниками слушаний отмечено следующее. Проблема организации и проведения непрерывного процесса обучения и воспитания у детей и юношества безопасного поведения при участии в дорожном движении, ранняя профессиональная ориентация молодежи продолжает оставаться

Федерации по итогам Госсовета в апреле 2016 года поручено, в том числе: Правительству Российской Федерации совместно с Банком России и некоммерческой организацией «Российский Союз Автостраховщиков» и представить предложения: по формированию программы профилактики нарушений в сфере безопасности дорожного движения за счёт средств страховых организаций, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, предусмотрев создание центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также стационарных или мобильных детских автоплощадок (автогородков) на территориях образовательных организаций в субъектах Российской Федерации.

Вместе с тем, в стране уже имеется структура, объединяющая образовательные организации, ведущие полный цикл работы с детьми и юношеством в сфере безопасности дорожного движения — Ассоциация юношеских автомобильных школ России. (Юношеские автомобильные школы созданы по решению Министерства транспорта в 1968, объединены в Ассоциацию в 1995 год). Входящие в нее организации ведут последовательную работу со всеми возрастными группами, эксплуатируют стационарные и подвижные автогородки, являются фактически методическими центрами для общеобразовательных школ и организаций дополнительного образования в данной сфере. При наличии государственной и стабильной финансовой поддержки такие школы могут выполнять

острой. Имеющиеся формы проведения работы в данном направлении с различными возрастными категориями детей остаются в массе своей разрозненными, не поддерживаются и не развиваются на основе общей организационной структуры и методического обеспечения. Президентом Российской



ты Российской Федерации, члены Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, депутаты Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, представители Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия

функции центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, стать основой для функционирования центров во всех субъектах Российской Федерации.

По результатам слушаний подготовлены рекомендации Общественной палаты Российской Федерации в частности:

Правительству Российской Федерации:

Поручить уполномоченным федеральным органам исполнительной власти подготовить предложения, реализация которых обеспечит создание и развитие действующих центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также стационарных или мобильных детских автоплощадок (автогородков) (далее Центры БДД) в субъектах Российской Федерации на базе имеющихся детских-юношеских автомобильных школ;

Инициировать внесение изменений в Закон «Об образовании» в части:

1. включения в главу 11 «Особенности реализации некоторых видов образовательных программ», новой статьей об особенностях реализации программ по безопасности дорожного движения и по подготовке водителей транспортных средств, с наделением полномочиями по утверждению примерных программ МВД России;
2. инициировать внесение изменений в Закон «О лицензировании» в части:
3. устанавливающих дифференцированные требования к образовательным организациям по наличию объектов общественного питания и медицинского обеспечения в них в зависимости от режима работы (краткосрочное пребывание), количества обучающихся в год.

Руководителям субъектов Российской Федерации, мэрам городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя:

До 1 сентября с.г. принять решение о создании Центров БДД, выделении и обустройстве необходимых земельных участков, зданий, сооружений, а также реконструкции и ремонте имеющихся у некоммерческих организаций на базе которых создаются данные Центры.



Министерству образования и науки Российской Федерации совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации:

1. Разработать типовые планы занятий, программы и методики работы в Центрах БДД с детьми различных возрастов, способствующие формированию стереотипа законопослушного поведения при участии в дорожном движении и ранней профессиональной ориентации водителей;
2. С учетом нарабатываемой практики применения, появления нового оборудования и тренажеров, систем аудио-видеофиксации и контроля, внести изменения в Примерные программы подготовки водителей, в частности предусмотрев установление:
 - 2.1. программы непрерывного обучения детей и подростков основам безопасного участия в дорожном движении и управления транспортными средствами различных категорий;
 - 2.2. научно-обоснованных размеров площадок для

обучения первоначальным навыкам управления транспортными средствами различных категорий;

2.3. корректировку (возможность изменения) количества часов обучения на тренажерах, на закрытой площадке и в условиях

дорожного движения, сохраняя общий объем;

3. Ввести систему обязательного периодического подтверждения квалификации (сертификации) для преподавателей и инструкторов образовательных организаций по подготовке водителей, а также персонала Центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и общеобразовательных учреждений;
4. Пересмотреть необходимость наличия у инструкторов (мастеров производственного обучения) среднего специального образования;
5. Разработать примерную программу подготовки мастера производственного обучения водителей транспортных средств.

Комиссии Общественной палаты Российской Федерации совместно с Минобрнауки, МВД России, организовать мониторинг хода создания Центров БДД в субъектах Российской Федерации и реализации данных рекомендаций, по результатам 2016 г. подготовить доклад.

Инновации в обучении и сертификации водителей

Компания «Эйдос-Инновации» — инновационная компания по разработке не имеющих аналогов в России технических средств обучения — симуляторов автомобильной техники нового поколения, а также программного обеспечения и оборудования в сфере систем виртуальной реальности.

На основе применения собственных разработанных технологий в 2012 году «Эйдос-Инновации» инициировала проект «Модернизация автошкол», который поддержало Агентство стратегических инициатив при Правительстве РФ. Суть проекта заключается в системном применении инновационных технологий в подготовке водителей автомобиль-

ного транспорта. Разработчики компании достигли таких высот в тренажеростроении, что авто-симулятор сегодня способен полноценно обучить любого начинающего водителя необхо-

димым первоначальным навыкам управления автомобилем.

Федеральный институт развития образования Министерства образования и науки РФ также поддержал



этот проект присвоением статуса Экспериментальной площадки по теме: «Разработка и внедрение современных автоматизированных и экономичных программ подготовки и сертификации водителей всех категорий транспорта с применением инновационных технических средств обучения с интерактивной обратной связью», где автошколы-участники эксперимента будут оснащены роботизированными комплексами обучения для модернизации системы подготовки с целью получения лучшего показателя успеваемости учащихся на водительские права.

Данный эксперимент, совместно с Ассоциацией Юношеских Автомобильных Школ и с ДОСААФ России стартует в июле 2016 года. В рамках экспериментальной работы будут модернизированы автошколы ДОСААФ России и Ассоциации Юношеских Автомобильных Школ. В процессе реализации Эксперимента будет обучено свыше 5000 пре-

тендентов на получение водительских удостоверений. При этом участниками будет сэкеномлено не менее 100 млн. рублей в первый год Эксперимента.

Технологии, предоставляемые компанией «Эйдос-Инновации», позволяют поднять на совершенно новый качественный уровень всю систему подготовки водительских кадров за счёт обучения безопасному, экономичному и контраварийному вождению, задействуя все зрительные, слуховые, кинетические, когнитивные и другие психомоторные процессы, начиная с отработки посадки и действий органами управления транспортными средствами и вплоть до отработки принятия верных решений в сложных дорожно-транспортных ситуациях, в том числе аварийных и приближенных

материалов и амортизацию автомобилей.

Разработанное программ-

3D-моделей реальных и актуальных панорамных картографических изображений в раз-



ное обеспечение позволяет осуществлять контроль оценки и хранения результатов выполнения учебных (контрольных) заданий в автоматизированном режиме, включая в себя обучение вождению на автодроме, в городских и сельских условиях, дороги всех категорий (в том числе автомагистрали),

личное время суток, времен года и погодных условий.

Применение автоматизированной системы идентификации курсантов с использованием современных технологий телематического мониторинга учебного оборудования позволит обеспечить полномасштабный контроль качества обучения курсантов в автошколах, их объективной аттестации и допуска к управлению транспортным средством, делая процесс обучения абсолютно прозрачным.

Успешная реализация данного проекта позволит значительно сократить недобросовестную конкуренцию в этой сфере услуг и решит вопрос по качественной подготовке водительских кадров и безопасности дорожного движения в стране.



к боевым, при значительном снижении производственных финансовых затрат, идущих на закупку горюче-смазочных

сложные разъезды, а также все Правила Дорожного Движения (по экзаменационным билетам), реализованные на основе

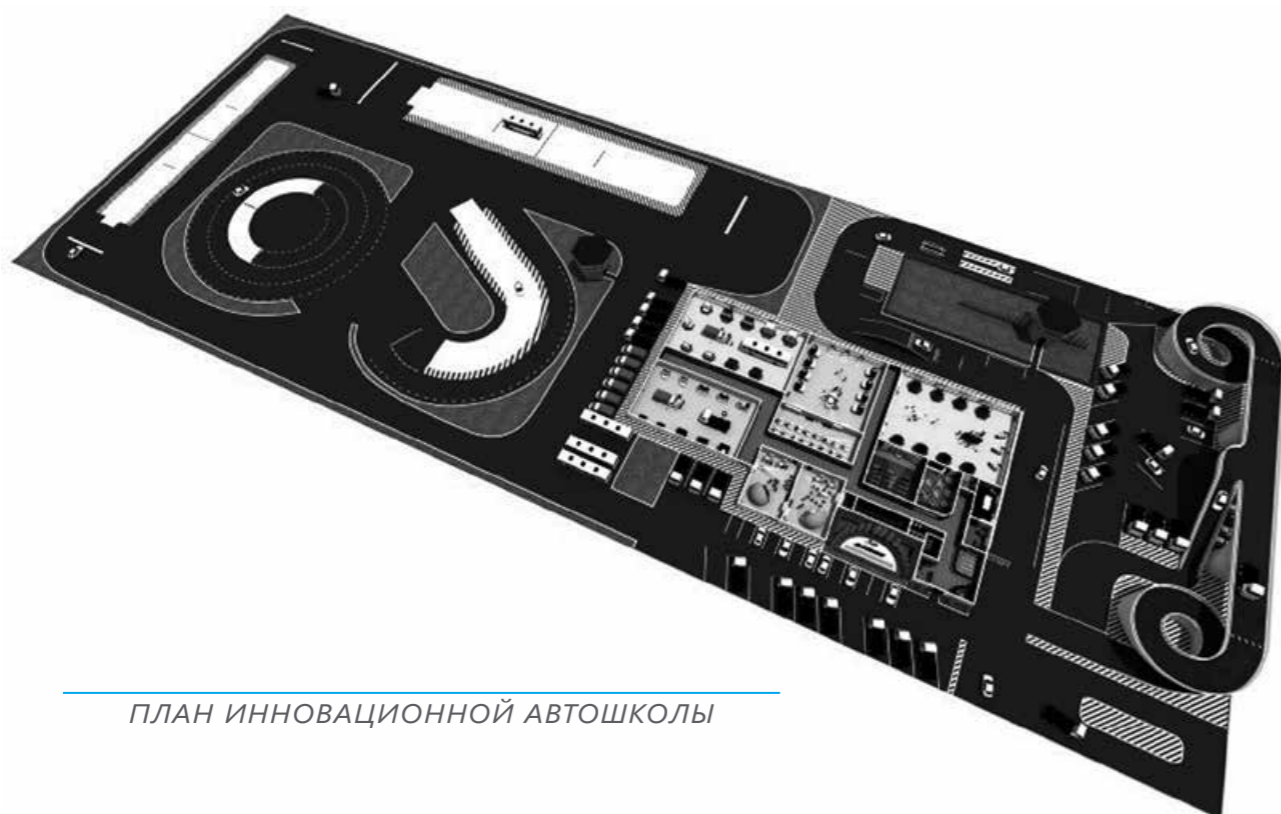
Р. Гайнутдинов
М. Тогузов

КОНЦЕПЦИЯ СЕТЕВОЙ ИННОВАЦИОННОЙ АВТОШКОЛЫ «ЭЙДОС»

Сетевая Инновационная Автошкола «ЭЙДОС» (далее СИА «ЭЙДОС») — это сетевое образовательное учреждение, предоставляющее услуги обучения вождению автотранспортных средств, в том числе и по принципу **самообразова-**

са подготовки стали максимально комфортными и не требуют групповых занятий по 30 человек с постоянным присутствием преподавателя. Прежде, чем курсант начнёт практиковать езду по городским улицам, он изучит теорию с помощью

ками компетентного водителя и сдать предварительный экзамен на авто-симуляторе, чтобы начать городскую практику вождения, будучи максимально подготовленным и уверенным в себе, так как программное обеспечение в авто-симулято-



ПЛАН ИННОВАЦИОННОЙ АВТОШКОЛЫ

ния. Благодаря инновационным технологиям, разработанным компанией «Эйдос-Инновации», процесс обучения в автошколе организован таким образом, что любой желающий может самостоятельно пройти большую часть курса в удобном для себя режиме: теоретический курс и часть практического кур-

доступного видео-курса, научится применять её на практике с помощью тренажеров нового поколения, включающих и контраварийную подготовку, и при выкнет к автомобилю в условиях роботизированного автодрома. Таким образом, у курсанта есть возможность овладеть знаниями, умениями и навы-

ре позволяет курсантам ездить по тем же улицам виртуального мира, которые будут соответствовать его реальным маршрутам на практике. Автошкола «ЭЙДОС» создаёт новые комфортные условия и возможности на традиционном рынке автошкол.

1. КУРСАНТ

1.1. Регистрация курсанта

Человек, желающий пройти обучение в автошколе «ЭЙДОС», регистрируется (самостоятельно или с помощью консультан-

та автошколы) на официальном сайте автошколы (паспортные данные, электронная почта, телефон) и получает Личный Кабинет Курсанта (далее ЛК), где отобра-

жаются данные о его учебном прогрессе. Доступ к ЛК осуществляется с помощью индивидуального логина и пароля с любого компьютера или смартфона.

1.2. Личный Кабинет курсанта

Раздел	Содержание
1. Профиль курсанта	Паспортные данные; – категория обучения; – кол-во пройденных занятий; – кол-во пройденных тестов; процент пройденной программы; – время, проведенное за тренажерами (5 шкал); – время, проведенное на автодроме; – время, проведенное за реальным автомобилем.
2. Архив видео-уроков	Здесь можно пересмотреть все видео-уроки, которые уже пройдены курсантом.
3. Проверочные тесты	Здесь можно повторно пройти все тесты, которые уже пройдены курсантом.
4. Статистика учебного процесса	Результативность в проверочных тестах; – точность выполнения упражнений на тренажерах; – скорость выполнения упражнений на тренажерах; – результативность выполнения упражнений на автодроме; – точность выполнения упражнений на автодроме; – скорость выполнения упражнения на автодроме.
5. Онлайн-Касса	Оплата за весь курс сразу (самое дешевое); Оплата по частям-разделам (дороже); Оплата по занятиям (самое дорогое).
6. Предварительная запись	Здесь курсант может выбрать для следующего занятия удобное для себя время и забронировать его.
7. Общий чат курсантов	Здесь курсанты могут общаться друг с другом и с преподавателями на различные темы, касающиеся учебного процесса и явления Дорожного Движения в целом, создавая круги общения по определённым темам.
8. Вопросы методисту	Здесь курсант может написать любой вопрос, касающийся учебного процесса и в целом явления Дорожного Движения. Ответ на свой вопрос он получает одним из двух способов: – поисковая система выдаёт ссылку на тему, в которой содержится ответ; – методист лично отвечает на вопрос (по предпочтению, или если поисковая система не дала результат). Все вопросы, заданные курсантом, фиксируются системой в «Личный вопросник курсанта» (подраздел) для того, чтобы: Курсант мог пересматривать свои «трудные» темы в обучении и имел возможность в них разобраться; Перепроверить курсанта по его «трудным» темам на экзамене.

1.3. Биометрическая Идентификация курсанта

Курсант, зарегистрировавшийся на сайте и оплативший обучение, проходит дополнительную регистрацию с помощью сенсорного датчика отпечатка пальцев, который фиксирует биометрические параметры курсанта и связывает их с его личными данными и его учебным прогрессом. Сканирование отпечатка пальца является обязательным ключом для допуска к выполнению упражнений на всех типах тренажеров, автодроме и реаль-

ном автомобиле.

Биометрическая система идентификации человека гарантирует личное выполнение курсантом всей учебной программы.

1.4. Диагностика курсанта

Диагностика курсанта включает в себя медицинское и психологическое обследования.

1.4.1. Медицинское обследование

представляет собой стандартное прохождение врачей-специалистов (Терапевт, ЛОР, окулист, хирург, невропатолог, происходит соглас-

но Приказу Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 N 302 н (ред. от 05.12.2014)). По итогам медицинского обследования курсант получает право на практическую часть обучения в автошколе и возможность претендовать на получение права управления автотранспортным средством.

1.4.2. Психологическая диагностика

представляет собой ряд тестов на определение личностных, психомоторных, когнитивных, интеллектуальных, мотивационных и девиантных особенностей кур-

санта. Тестирование проводится средствами специализированного ПО (по примеру АПГДК «Мультипсихометр» АВТО: <http://www.multipsychemetr.ru/izdel/mprauto/>, http://www.multipsychemetr.ru/articles/articles_30.html), которое адаптировано непосредственно к применению на Автотренажере (п. 2.3).

Итоги психодиагностики представляют собой 2 пакета информации: **Первый — для курсанта** — общая оценка его профессио-

нально важных качеств (ПВК) и, в случае обнаружения «слабых мест», рекомендация по более углублённому изучению соответствующих тем учебного курса;

Второй — для педагогов автошколы — развернутая психодиагностическая картина курсанта. Во-первых, она сигнализирует о тех личностных особенностях курсанта, которые являются фактором «аварийного» поведения на дороге, и тогда можно применить к нему соответствующие

индивидуальные меры в процессе обучения, а также уделить особое внимание его проверке по «слабым местам» на тестах и экзаменах. Во-вторых, оценка динамики ПВК курсанта показывает его предрасположенность к той или иной автотранспортной профессии, что необходимо в случае обучения по категориям от «С» и выше.

Результаты психодиагностики всех курсантов фиксируются в **Единой Базе Данных** (п. 5.4).

2. ПРИНЦИП ОБУЧЕНИЯ

2.1. Структура учебной программ.

I. БАЗОВАЯ ТЕОРИЯ			
	Теоретический курс		Тренажерный курс
1.	Водительское мастерство	→ ←	Статический автотренажер (АТС) Динамический автотренажер (АТД)
	Эксплуатация и тех.обслуживание автомобиля (ЭиТО)		Тренажер тех. обслуживания авто (ТТО)
ПЕРВЫЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ЭКЗАМЕН			
II. ПРОДВИНУТАЯ ТЕОРИЯ			
	Теоретический курс		Тренажерный курс
3.	Антиаварийное (безопасное) вождение	→ ←	Антиаварийный тренажер (ААТ)
	Оказание первой неотложной помощи (ОПНП)		Медицинские тренажеры (МТ)
ВТОРОЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ЭКЗАМЕН			
III. ПРАКТИЧЕСКИЙ КУРС			
	Практический курс		Тренажерный курс
5.	Тренировочное вождение на автодроме	→ ←	Статический автотренажер Динамический автотренажер Антиаварийный автотренажер
ТРЕТИЙ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ЭКЗАМЕН			
6.	Практическое вождение в городе	→ ←	Статический автотренажер Динамический автотренажер Антиаварийный автотренажер
ИТОГОВЫЙ ЭКЗАМЕН			

2.2. Теоретический курс (Видео-курс)

Весь теоретический курс представляет собой архив видео-уроков. Каждый видео-урок содержит в себе информацию по определённой теме с наглядным разбором и представля-

ет собой теоретическую часть одного занятия. Все видео-уроки профессионально сняты, характерны высокой информативностью и небольшим размером, что обеспечивает удобство в освоении теоретического материала.

Формат видео-уроков для

изучения теории даёт ряд преимуществ перед традиционными групповыми занятиями:

- Наглядность изучаемого материала;
- Максимальная доступность изучаемого материала;
- Возможность изучать теорию

вне группы, в индивидуальном режиме;

- Возможность повторных просмотров.
- Весь теоретический курс состоит из двух больших разделов, включающих в себя подразделы:

I. БАЗОВАЯ ТЕОРИЯ:

1. «Водительское мастерство»;
2. «Эксплуатация и ТО автомобиля (ЭиТО)»;
3. «Антиаварийное (безопасное) вождение»;
4. «Оказание первой неотложной помощи (ОПНП)».

(Более подробная информация о разделах теоретического курса далее в п. 3)

Доступ к видео-урокам осуществляется вводом **индивидуального логина и пароля курсанта**.

2.3. Тренажерный курс

Тренажерная часть представляет собой отработку полученных теоретических знаний на тренажере с высокой степенью имитации реальности. Особенности инновационных тренажеров разберем на примере автотренажера. Автотренажер представляет собой симулятор вождения в различных дорожно-транспортных условиях, реализованный на базе точной технической модели автомобиля и виртуальной реализации его математической модели в действии. Автотренажер оснащен интерактивной обратной связью, которая, посредством визуализации данных, сигнализирует курсанту об объективности и результативности выполнения упражнений. Применение в учебном процессе данного автотренажера позволяет:

- Полноценно и самостоятельно освоить курсанту особенности управления автомобилем во всех рабочих и аварийных ситуациях в безопасных условиях;
- Обеспечить максимально комфортные условия в освоении водительского мастерства, исключая субъективные вмешательства в процесс обучения со сторо-

ны педагога-инструктора;

- Максимально отработать адекватные водительские умения и навыки до их полной автоматизации, доступной в условиях имитации;
- Локально тренировать свойства внимания курсанта благодаря абстрактным упражнениям, имитирующим различные дорожно-транспортные ситуации, в которых эти свойства задействуются;
- По итогам освоения теоретического и тренажерного курсов провести предварительную экзаменацию курсанта для допуска к курсу практического вождения на реальном автомобиле;
- Оптимизировать производственные затраты на обучение водителя благодаря уменьшению количества часов учебной эксплуатации реального автомобиля до 50% от общего времени за счет тренажерного курса.

Весь тренажерный комплекс автошколы реализован в 5 типах тренажеров:

1. Автотренажер статический (АТС), предназначен для начальной водительской подготовки курсанта, реализован на базе реальной панели управления, реального сиденья автомобиля, 4-х мониторной системы визуализации и уникального программного обеспечения «ЭЙДОС», обеспечивающих адекватное освоение водительских навыков;
2. Автотренажер динамический (АТД), предназначен для продвинутой подготовки курсанта и его предварительной экзаменации, реализован на базе статического тренажера и пневмо-динамической платформы типа «Гаксапод», обеспечивающей максимальную имитацию движения автомобиля в соответствии с задаваемыми ускорениями, поворотами и состояниями дорожного покрытия, имитируемыми программой;
3. Автотренажер антиаварийный

(ААТ), предназначен для антиаварийной подготовки курсанта и предварительной экзаменации, реализован на базе уникальной технологии, обеспечивающей имитацию заносов, переворотов, столкновений и прочего поведения автомобиля в аварийных ситуациях;

4. Медицинский тренажер (МТ) предназначен для обучения курсанта навыкам оказания первой неотложной помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях;
5. Тренажер технического обслуживания автомобиля (ТТО), реализован на базе реального автомобиля и предназначен для обучения курсанта основам обслуживания автомобиля: подкачка шин, замена колёс, заправка топливом, имитация проверки и долива масел и жидкостей, диагностика износа расходников (фильтры, ремни и т.п.) и т.д.

Доступ к занятиям на тренажере осуществляется с помощью биометрической идентификацией курсанта сканированием отпечатка пальца.

2.4. Полноценное занятие

Во всех разделах видео-урокам теоретического курса сопутствуют упражнения на соответствующих тренажерах с целью отработки навыков по освоенному материалу. Таким образом, теоретический и тренажерный курсы неразрывно связаны между собой и вместе являются составными частями одного Полноценного занятия. Занятия в каждом разделе доступны курсанту в соответствии с его учебным прогрессом: прежде чем перейти к следующему видео-уроку, нужно, во-первых, отработать на тренажере навык по полученным знаниям и получить от ПО положительную оценку, а во-вторых, сдать проверочный тест по теоретическим знаниям. То есть, нужно пройти занятие целиком, сдать по нему зачет и только после этого курсант получает доступ к следующему занятию.

2.5. Групповые занятия

Групповые занятия схожи с занятиями в традиционной автошколе, однако являются не основным учебным процессом, а дополнительным (факультативным) и реализуются в формате семинара (или тренинга).

Содержание группового занятия — освещение большой

темы, главы или раздела, реализованное в видео-материале и комментариях преподавателя. Таким образом, групповые занятия формируются из курсантов с одинаковым учебным прогрессом, но по-прежнему не зависят друг от друга, и могут проводиться 1 раз в неделю.

Педагогические задачи групповых занятий:

- подкрепление самостоятельно изученного материала беседой с преподавателем;
- возможность обсудить интересные (спорные) вопросы с преподавателем;
- поддержание ответственности курсанта в самообразовании;
- проверка знаний курсантов в формате «живой» беседы.

3. РАЗДЕЛЫ И ЭТАПЫ УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ

3.1. БАЗОВАЯ ТЕОРИЯ

Данный раздел формируют два взаимосвязанных между собой подраздела: «**Водительское мастерство**» и «**Эксплуатация и техническое обслуживание автомобиля (ЭиТО)**». Разделение их условное, т.к. изучение «ЭиТО» сопутствует изучению «Водительского мастерства» и происходит следующим образом. В процессе освоения базового тренажерного курса автотренажер в последовательном или произвольном порядке сигнализирует курсанту о различных проблемах, возникающих на его **Личном Виртуальном Автомобиле** в процессе эксплуатации (спущенное колесо, кончающееся масло в двигателе и т.п.), и, на первых этапах обучения, сопровождает подсказками о необходимых действиях для устранения неполадок. Далее подобные «испытания» не сопровождаются подсказками и появляются с целью проверки курсанта на знание основ «ЭиТО». Также, задачей курсанта является вести Личный Дневник по всем возникшим в процессе эксплуатации своего виртуального автомобиля неполадкам и совершенным действиям. Заполненный **Личный Дневник** является одним из необходимых условий для сдачи **Первого Предварительного Экзамена**, где записи курсанта будут сверяться со случившимися неполадками с его **виртуальным автомобилем** и действиями на тренажере ТО, зафиксированными в **Базе Данных**.

Задачами курса Базовой тео-

рии являются:

- Воспитание компетенций по управлению и эксплуатации ТС;
- Подготовка курсанта к действующему теоретическому экзамену на знание ПДД.

3.1.1. Водительское мастерство

Целью данного раздела является обучение курсанта профессиональному водительскому мастерству.

Педагогические задачи раздела:

- Изучение теории ПДД (*видео-курс*);
- Тренировка сенсомоторных водительских навыков (*тренажер*);
- Применение теории ПДД на практике (*тренажер*);
- Локальная тренировка внимания (*тренажер*);
- Общая профессиональная дисциплина (*тренажер*).

3.1.2. Эксплуатация и ТО автомобиля

Целью данного раздела является обучение курсанта основам **технического обслуживания** автомобиля, необходимым для его **безопасной эксплуатации**.

Педагогические задачи раздела:

- Изучение грамотной эксплуатации автомобиля (*видео-курс*);
- Предварительная диагностика автомобиля (*тренажер*);
- Подготовка автомобиля к эксплуатации (*тренажер*).

3.1.3. Первый

Предварительный Экзамен

Целью данного этапа явля-

ется экзаменация курсанта по итогам изучения двух разделов: «Водительское мастерство» и «Эксплуатация и ТО автомобиля». Курсант проходит проверочные тесты и практические задания на соответствующих тренажерах.

В случае успешной сдачи **Первого Предварительного Экзамена** курсант получает доступ к курсу «**ПРОДВИНУТАЯ ТЕОРИЯ**» и обучению «Антиаварийному (безопасному) вождению» и «Оказанию первой неотложной помощи» участникам дорожного движения.

В случае неуспешной сдачи **Первого Предварительного Экзамена** курсант может продолжить обучение по тем разделам и темам, которые оказались проблемными на экзамене, до тех пор, пока не решится на очередную сдачу экзамена.

3.2. ПРОДВИНУТАЯ ТЕОРИЯ

Данный раздел формируют два взаимосвязанных между собой подраздела: «**Антиаварийное (безопасное) вождение**» и «**Оказание первой неотложной помощи (ОПНП)**». Изучение «ОПНП» сопутствует изучению «Антиаварийного (безопасного) вождения» и происходит следующим образом. В процессе освоения каждого занятия курса «Антиаварийного вождения» курсанту, сидящему на антиаварийном тренажере, предлагается какая-либо аварийная ситуация на дороге, в которой он, находясь в *режиме водителя*, должен проявить свои знания, умения

и навыки водителя, полученные из раздела Базовой Теории и попытаться принять решение по контраварийным действиям, либо, находясь в *режиме пассажира*, оказаться в имитируемом ДТП. Это необходимо для того, чтобы:

- Показать возможные последствия **неверных действий водителя**;
- Поэтапно разобрать «**аварийные**» факторы;
- Выявить **контр-аварийные действия** в конкретной аварийной ситуации;
- Разобрать **травмы**, полученные участниками в произошедшем ДТП и научиться оказывать по ним **Первую Неотложную Помощь**.

Задачами курса Базовой теории являются:

- Воспитание профессионального водительского мастерства и этики;
- Воспитание компетенций по оказанию первой неотложной помощи.

3.2.1. Антиаварийное (безопасное) вождение

Целью данного раздела является обучение курсанта антиаварийному (безопасному) вождению.

Педагогические задачи раздела:

- Изучение ДТП и аварийных ситуаций на дороге, подробный разбор послуживших тому причин и выявление правил поведения на дороге, обеспечивающих личную и общественную безопасность (*видео-курс+педагог*);
- Тренировка сенсомоторных водительских навыков в аварийных ситуациях (*тренажер*);
- Тренировка правильных контраварийных действий в аварийных ситуациях (*тренажер*).

3.2.2. Оказание первой неотложной помощи (ОПНП)

Целью данного раздела является обучение курсанта оказанию квалифицированной первой неотложной помощи.

Педагогические задачи раздела:

- Изучение теории первой неотложной помощи (*видео-курс+педагог*);
- Диагностика травм (*тренажер*);
- Экстренная медицинская помощь (*тренажер*);

3.2.3. Второй Предварительный Экзамен

Целью данного этапа является экзаменация курсанта по итогам изучения двух разделов: «Антиаварийное (безопасное) вождение» и «Оказание первой неотложной помощи». Курсант проходит проверочные тесты и практические задания на соответствующих тренажерах.

В случае успешной сдачи **Второго Предварительного Экзамена** курсант получает доступ к «**ПРАКТИЧЕСКОМУ КУРСУ**» и обучению вождению на реальном автомобиле в условиях автодрома.

В случае неуспешной сдачи **Второго Предварительного Экзамена** курсант может продолжить обучение по тем разделам и темам, которые оказались проблемными на экзамене, до тех пор, пока не решится на очередную сдачу экзамена.

3.3. ПРАКТИЧЕСКИЙ КУРС

3.3.1. Тренировочное вождение на автодроме

Целью данного раздела является обучение курсанта профессиональному водительскому мастерству.

Педагогические задачи раздела:

- Воспроизведение освоенных знаний, умений и навыков вождения на реальном автомобиле (*практика*).
- Отработка всех совершаемых на автомобиле действий в условиях автодрома (*практика*).

Также, курсант имеет доступ к автотренажерам для дополнительной отработки проблемных упражнений.

3.3.2. Третий Предварительный Экзамен

Целью данного этапа является экзаменация курсанта по итогам тренировочного вождения на реальном автомобиле в условиях автодрома. Курсант проходит проверочные практические задания на автодроме.

В случае успешной сдачи **Третьего Предварительного Экзамена** курсант получает доступ к обучению вождения на реальном автомобиле в условиях города.

В случае неуспешной сдачи **Третьего Предварительного Экзамена** курсант может продолжить тренировочное вождение на автодроме до тех пор, пока не решится на очередную сдачу экзамена.

3.3.3. Практическое вождение в городе

Целью данного раздела является обучение курсанта профессиональному водительскому мастерству.

Педагогические задачи раздела:

- Воспроизведение освоенных знаний, умений и навыков вождения автомобиля в городских условиях (*практика*).

Также, курсант имеет доступ к автотренажерам и автодрому для дополнительной отработки проблемных упражнений.

3.3.4. Итоговый Экзамен

Целью данного этапа является экзаменация курсанта по итогам практического вождения в городе. Курсант, находясь за рулем автомобиля, выполняет задания экзаменатора-инспектора ГИБДД.

В случае успешной сдачи **Итогового Экзамена** курсант получает водительское удостоверение и право управлять автомобилем.

В случае неуспешной сдачи **Итогового Экзамена** курсант может продолжить практическое вождение в городских условиях до тех пор, пока не решится на очередную сдачу итогового экзамена.

4. ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ АСПЕКТ

4.1. Сетевая структура

С точки зрения маркетинга, Инновационная Автошкола «ЭЙДОС» представляет собой сеть образовательных учреждений, представленных под одной торговой маркой, имеющей свой уникальный бренд, дизайн и корпоративный стандарт. Данный подход даёт сле-



Кино-класс

дующие преимущества:

- Стандартизация в восприятии населения образовательных учреждений по подготовке водителей;
- Независимость курсанта от какого-то конкретного здания автошколы (возможность выбрать то место для следующего занятия, которое будет удобно на этот момент).

Также, автошколы группируются в мини-холдинги, в которых пять автошкол используют один автодром.



Статический класс «А-В»

4.2. Кино-класс

Кино-класс представляет собой профессиональный кино-зал для просмотра видео-материала по различным темам и проведения соответствующих групповых занятий с курсантами.

4.3. Компьютерный класс

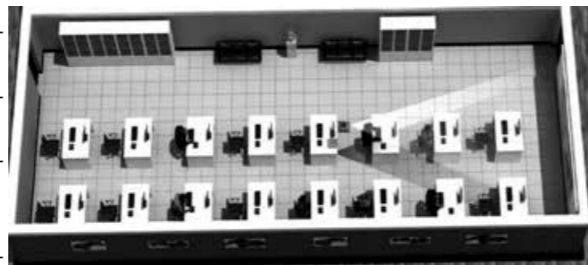
Компьютерный класс представляет собой кабинет, предназначенный для освоения теоретического курса и оснащён компьютерами (20 шт.) для индивидуального просмотра пройденных видео-уроков

4.4. Блок категорий «А-В»

4.4.1. Статический класс «А-В»

Статический класс «А-В» представляет собой кабинет, предназначенный для освоения первого этапа курса Базовой Теории для транспортных средств категорий «А» и «В» и оснащён:

- **статическими авто-тренажерами** легковых автомобилей (8 шт.);



Компьютерный класс

- **статическими тренажерами** мотоциклов (3 шт.);
- **тренажером ТО автомобиля** (1 шт.);
- **тренажером ТО мотоцикла** (1 шт.).

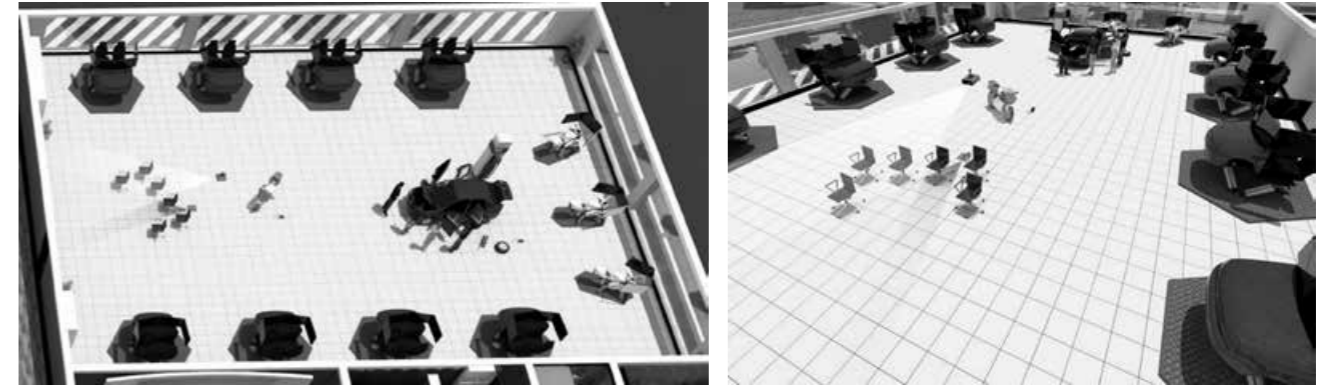
4.4.2. Динамический класс «А-В»

Динамический класс «А-В» представляет собой кабинет, предназначенный для освоения второго этапа курса Базовой Теории для транспортных средств категорий «А» и «В» и оснащён:

- **динамическими авто-тренажерами легковых автомобилей (8 шт.);**
- **динамическими тренажерами мотоциклов (3 шт.);**
- **тренажером ТО автомобиля (1 шт.);**
- **тренажером ТО мотоцикла (1 шт.).**

4.4.3. Антиварийный класс «А-В»

Антиварийный класс «А-В» класс представляет собой каби-



Динамический класс «А-В»

нет, предназначенный для освоения курса Продвинутой Теории и оснащён

- **антиаварийным авто-тренажером легкового автомобиля (1 шт.);**
- **медицинскими тренажерами (2 шт.)**
- видео-проектором для изучения видео-материала по соответствующим темам.

4.5. Блок категорий «С-Д»

4.5.1. Статический класс «С-Д»

Статический класс «С-Д» представляет собой кабинет, предназначенный для освоения первого этапа курса Базовой Теории для транспортных средств категорий «С» и «D» и оснащён:

- **статическими авто-тренажерами** грузовых автомобилей (КамАЗ», 4 шт.);
- **статическими тренажерами** малотоннажных грузовиков (Газель, 4 шт.);
- **статическими тренажерами** автобусов (ЛиАЗ, 2 шт.);
- **тренажером ТО автомобиля ЛиАЗ (1 шт.);**



Статический класс «С-Д»

- **тренажером ТО автомобиля КамАЗ (1 шт.);**
- **тренажером ТО автомобиля Газель (1 шт.).**

4.5.3. Динамический класс «С-Д»

Динамический класс «С-Д» класс представляет собой кабинет, предназначенный для освоения второго этапа курса Базовой Теории для транспортных средств категорий «С» и «D» и оснащён:

- **динамическими авто-тренажерами** грузовых автомобилей (КамАЗ», 4 шт.);
- **динамическими тренажерами** малотоннажных грузовиков (Газель, 4 шт.);
- **динамическими тренажерами** автобусов (ЛиАЗ, 2 шт.);
- **тренажером ТО автомобиля ЛиАЗ (1 шт.);**

4.5.3. Антиварийный класс «С-Д»

Антиварийный класс «С-Д» класс представляет собой кабинет, предназначенный для

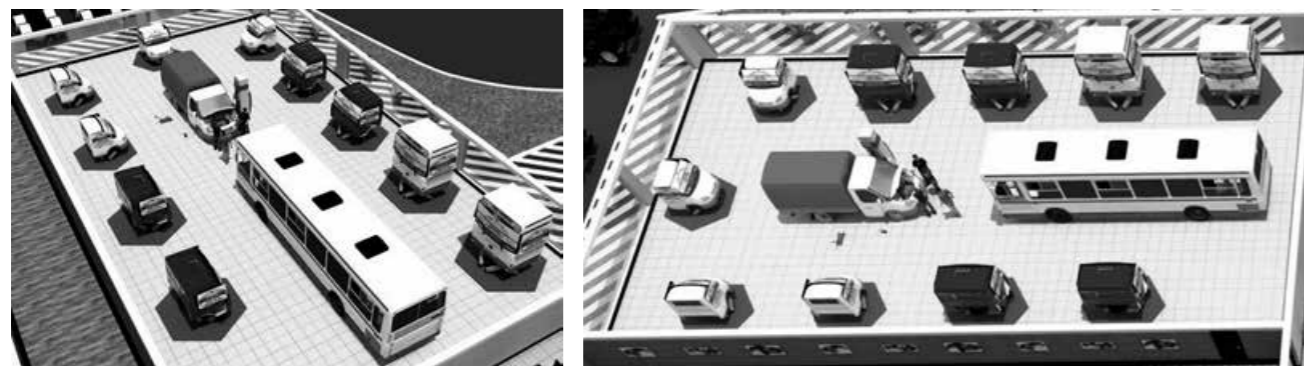


Антиварийный класс «А-В»

освоения курса Продвинутой Теории и оснащён

- **антиаварийным авто-тренажером грузового автомобиля (1 шт.);**
- **медицинскими тренажерами (2 шт.)**
- видео-проектором для





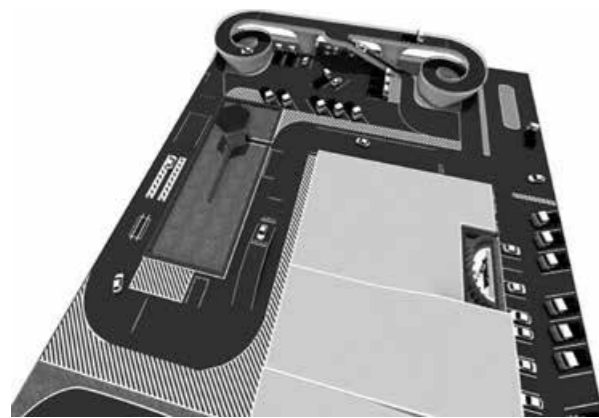
Динамический класс «С-Д»

изучения видео-материала по соответствующим темам.

4.6. Роботизированный автодром

Роботизированный автодром представляет собой закрытую площадку для отработки всех совершаемых действий на реальном автомобиле, оснащенную необходимыми для этого элементами, имитирующими различные дорожно-транспортные условия, которые также отработывались курсантом на автотренажерах на всех этапах обучения:

- Змейка;
- Параллельная парковка;
- Эстакада;
- Гараж (Бокс);
- Гаражная яма (Рельсы);



Роботизированный автодром

- Бордюр (Поробрик);
- Лежачий полицейский;
- Неровность на дороге (Колдобины);
- Паркомат + Шлагбаум;
- 2-уровневая парковка.

Особенностью данного автодрома является его **автоматизация**

тизированность: все учебные автомобили **оснащены беспилотным роботом-инструктором**, способным

показать курсанту правильное выполнение упражнения и прокомментировать его (последовательность действий и результат), проконтролировать курсанта в попытке выполнения упражнения (контроль отклонений от известных траекторий), а также фиксировать его результативность в выполнении упражнений (фиксация алгоритмов действий).

Данная технология позволяет функционировать автодрому **без участия мастеров производственного обучения** (либо их количество существенно сократится, 1–2 мастера смогут контролировать работу 10-ти автомобилей).

Также, учебные автомобили на автодроме представлены в 3-х вариантах:

1. Автомобили с МКПП, оснащенные газобаллонным оборудованием (с использованием Метана);
2. Электромобили, предназначенные для обучения вождению с АКПП.

3. Автомобили на традиционном топливе (бензин, дизель).



Антиварийный класс «С-Д»

Использование данных технологий в автомобильном производстве существенно сокращает производственные затраты на их эксплуатацию.

Автодром является автономным объектом и используется сразу пятью автошколами.

4.7. Практика вождения в городе

Практической подготовкой курсанта в городе занимаются мастера производственного обучения (Инструктора) на специально оборудованных учебных автомобилях. Обучение вождению с МКПП осуществляется на автомобилях, как с традиционным топливом (по желанию курсанта), так и на автомобилях, оснащенных газобаллонным оборудованием (метан). Обучение вождению с АКПП производится на электромобилях.

5. ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ АСПЕКТ

5.1. Режим процесса обучения

Так как большая часть обучения в ИА «ЭЙДОС» автоматизирована и не требует присутствия преподавателя, курсант может самостоятельно формировать свой личный учебный график. Для этого курсант, используя свой Личный Кабинет на сайте автошколы, бронирует время и место своего следующего занятия.

5.2. Режим работы автошколы

Исходя из пункта 5.1 (выше), возможно, целесообразно сделать режим работы ИА «ЭЙДОС» расширенным (круглосуточно — 24 часа).

5.3. Телематическая система дистанционного мониторинга

Телематическая система дистанционного мониторинга является обязательной к оснащению всех единиц учебного оборудования, требующих контроля эксплуатации и фиксации результатов учебной практики:

- Автотренажеры (лич-

ность учащегося, количество выполненных упражнений, количество удачных и неудачных попыток, скорость выполнения упражнения, точность выполнения упражнения, количество часов эксплуатации, расход виртуального топлива, пройденное виртуальное расстояние, средняя виртуальная скорость движения, частота остановок, продолжительность остановок, количество совершенных ДТП, количество поломок Личного Виртуального Автомобиля, ставших результатом ДТП);

- Медицинские тренажеры (личность учащегося, количество выполненных упражнений, количество удачных и неудачных попыток, скорость выполнения упражнения, точность выполнения упражнения);
- Тренажеры ТО автомобиля (личность учащегося, количество выполненных упражнений, количество удачных

и неудачных попыток, скорость выполнения упражнения, точность выполнения упражнения);

– Учебные автомобили (личность водителя, количество часов эксплуатации, расход топлива, пройденное расстояние, средняя скорость движения, частота остановок, продолжительность остановок).

5.4. Единая База Данных

Все данные, полученные обо всех курсантах ИА «ЭЙДОС» по результатам регистрации, диагностики, результативности учебного процесса, результативности в сдаче экзаменов и прочих ключевых измеримых параметров вносятся в единую **Базу Данных**, целью которой является получение статистики, отражающей взаимосвязь методологии обучения и дальнейший успех деятельности, как курсантов, так и водителей-выпускников автошколы.

6. ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ СОСТАВ АВТОШКОЛЫ

6.1. Методист

Методист — это **специалист по** описываемой выше **методике** преподавания.

6.2. Преподаватель теории

Преподаватель теории — педагог, обучающий курсантов автошколы необходимым теоретическим знаниям.

Учебная программа ИА «ЭЙДОС» предполагает 4 типа преподавателей теории в соот-

ветствии с 4-мя разделами теоретического курса:

- Преподаватели «Водительского мастерства»;
- Преподаватели «Эксплуатации и ТО автомобиля»;
- Преподаватели «Экстренной медицинской помощи»;
- Преподаватели «Антиварийного (безопасного) вождения».

6.3. Мастер производственного обучения (Инструктор)

Инструктор — педагог, обучающий курсантов практическим навыкам водительского мастерства. Учебная программа ИА «ЭЙДОС» предполагает 2 типа инструкторов в соответствии с 2-мя разделами практического курса:

1. Инструктор «Тренировочного вождения на автодроме»;
2. Инструктор «Практического вождения в городе».

7. АВТОМОБИЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР

Автомобильный Сертификационный Центр (АСЦ) — специализированное образовательное учреждение по подготовке, переподготовке и регулярной сертификации

специалистов высшей категории в различных областях автотранспортной отрасли. В область деятельности АСЦ входит:

1. Обучение и сертификация сотрудников Инновационной

Автошколы «ЭЙДОС»:

- Методисты;
- Преподаватели теории раздела «Водительское мастерство» (по всем категориям);
- Преподаватели теории раз-

- дела «Эксплуатация и ТО автомобиля» (по всем категориям);
- Преподаватели теории раздела «Экстренная медицинская помощь» (по всем категориям);
- Преподаватели теории раздела «Антиаварийное (безопасное) вождение» (по всем категориям);
- Мастера производственного обучения раздела «Тренировочное вождение на автодроме» (по всем категориям);
- Мастера производственного обучения раздела «Практическое обучение в городе» (по всем

- категориям);
- Системные администраторы;
- Специалисты обслуживания тренажерного комплекса.
- 2. Переподготовка и сертификация профессиональных водителей по всем категориям автотранспортных средств:
 - Грузовики всех типов (3 т, 12 т, 20 т и т.д.);
 - Коммунальная техника (мусоровозы, уборщики улиц);
 - Городской транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи, такси);
 - Строительная техника (самосвалы, автокраны всех типов);

- Специальная техника (тягачи, автопоезда, рефрижераторы и т.д.).
- 3. Разработка, диагностика и сертификация технических средств обучения, применимых к первичному обучению вождения автотранспортных средств, повышению квалификации и диагностике профессиональной пригодности водителя:
 - Тренажеры (автомобильные, медицинские, ТО);
 - Программное обеспечение (тренажерный курс, психодиагностика);
 - Роботы-беспилотники; и т.д.

8. СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ

8.1. Цели и задачи составляющих учебной программы

8.1.1. Учебная программа

Цель — Воспитание профессиональных водителей ских компетенций.

Задачи:

- Теоретические знания:
 1. Теория ПДД;
 2. Законодательный аспект ПДД;
 3. Теория травматологии;
 4. Теория аварийных факторов;
- Профессиональные сенсорные навыки:
 1. Адекватное (безопасное) управление ТС в различных штатных дорожно-транспортных ситуациях;
 2. Локальная тренировка свойств внимания в штатных ситуациях;
 3. Адекватное (безопасное) управление ТС в аварийных ситуациях;
 4. Локальная тренировка свойств внимания в аварийных ситуациях;
- Профессиональная дисциплина
 1. Профессиональная водительская этика;
 2. Правила эксплуатации и обслуживания ТС;

8.1.2. Теоретический курс (Видео-курс):

Цель — Самостоятельное освоение теоретических знаний, касающихся ДД и эксплуатации ТС.

Задачи:

- Обеспечить максимально комфортные условия и доступность необходимого учебного материала для его освоения (упростить способ подачи учебного материала, понизить уровень абстракции);
- Подготовить курсанта к сдаче экзаменационного теста в ГИБДД.

8.1.3. Тренажерный курс:

Цель — Самостоятельное освоение умений и навыков, касающихся ДД и эксплуатации ТС.

Задачи:

- Обеспечить максимально комфортные условия и доступность учебного материала для освоения необходимых умений и навыков (упростить способ подачи учебного материала, понизить уровень абстракции);

– Обеспечить практическую отработку теоретических знаний, полученных в теоретическом курсе, в безопасных условиях.

- Привязать освоение всех элементов теории к отработке соответствующих навыков на соответствующих тренажерах;
- Подготовить курсанта к сдаче промежуточного экзамена на тренажере перед практическим курсом на реальном автомобиле.

8.1.4. Практический курс:

Цель — Воспроизведение освоенных знаний, умений и навыков вождения автомобиля в реальных условиях.

Задачи:

- Обеспечить с помощью автодрома отработку всех действий, совершаемых в процессе управления ТС в контексте реальных городских условий;
- Подготовить курсанта к сдаче итогового экзамена в ГИБДД;
- Подготовить курсанта к самостоятельной безопасной эксплуатации ТС соответствующей категории.

8.2. Структура занятия

Теоретическая часть		Тренинговая часть		Тестирование		
Блок 1		Блок 2	Блок 3	Блок 4	Блок 5	Блок 6
Комментарии	3D-анимация / Видео	Отработка навыка на тренажере с подсказками (комментариями)	Отработка навыка без подсказок	Тест практический	Тест теоретический	Оценка (при необходимости)

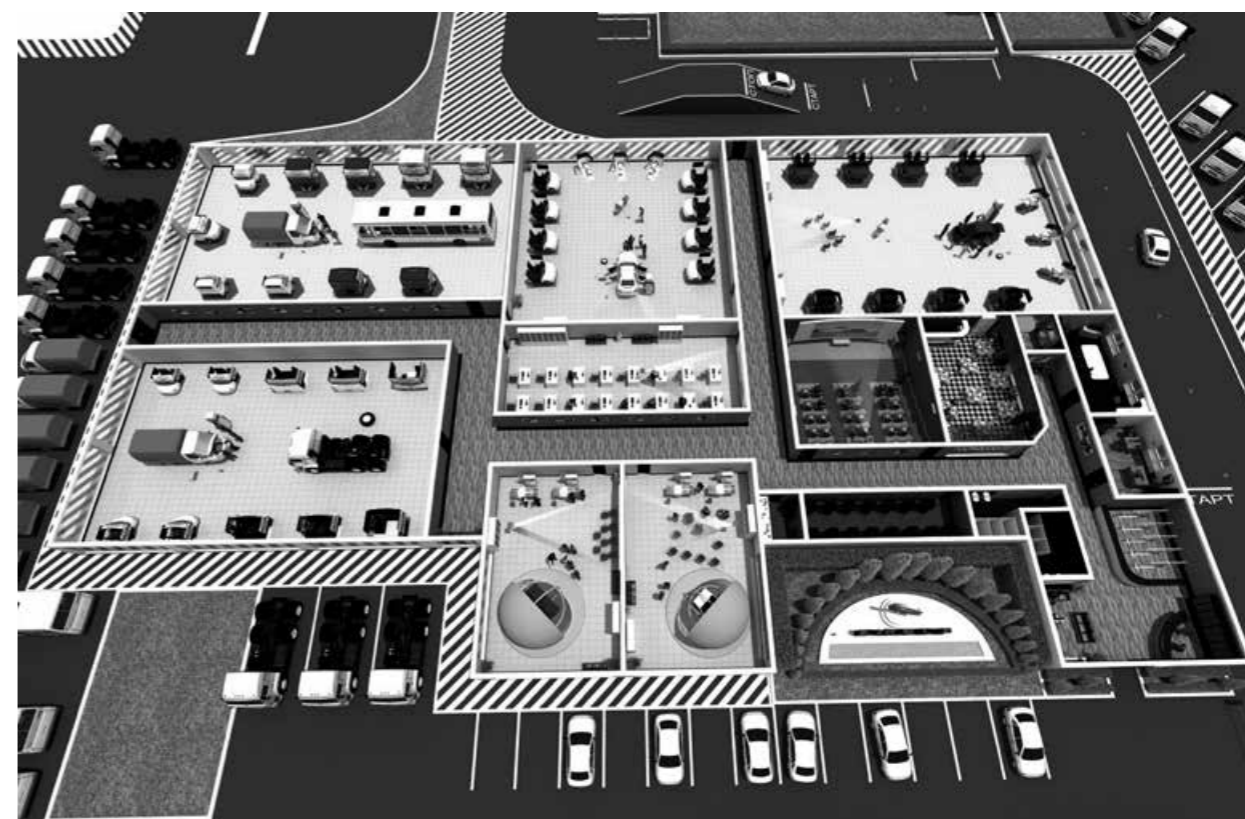
Требования к занятию:

- Блок 1.** Просматривается минимум 1 раз (максимум — неограниченно).
- Блок 2.** Отрабатывается минимум 1 раз (максимум — неограниченно).
- Блок 3.** Отрабатывается минимум 1 раз (максимум — неограниченно).

- Блок 4.** Отрабатывается минимум 5 раз без ошибок. После этого упражнение считается выполненным. В случае невозможности выполнения этого условия всегда открыта возможность вернуться на любую стадию занятия.
- Блок 5.** Задаются вопросы (5 штук) по пройденному занятию.

Блок 6. Результаты практического и теоретического тестов оцениваются всегда и собираются в базе данных для понимания обучаемости курсанта. Оценка даётся самому курсанта только в **контрольных заездах и в больших теоретических тестах.**

9. ПЛАН ИННОВАЦИОННОЙ АВТОШКОЛЫ



УСИЛЕНА ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ

На официальном Интернет-портале правовой информации (publication.pravo.gov.ru) опубликован **Федеральный закон от 01.05.2016 № 138-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».**

Федеральным законом в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) расширяется перечень субъектов административных правонарушений, в отношении которых может применяться административная ответственность за нарушения при перевозке детей.

В частности, вводится ответственность за нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения, не только для водителя, как это предусмотрено в действующей редакции КоАП РФ, но и для должностных лиц, ответственных за перевозку (в размере двадцати пяти тысяч рублей), и для юридических лиц (в размере ста тысяч рублей), а также ответственность за нарушения Правил организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 года № 1177. С этой целью статья 12.23 КоАП РФ дополняется частями 4–6, предусма-

тривающими административную ответственность водителей, должностных лиц, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за перевозку организованной группы детей автобусами с нарушением требований Правил организованной пере-



возки группы детей автобусами.

Вводимой частью 5 статьи 12.23 КоАП РФ значительно усиливается административная ответственность за нарушение требований к перевозке детей в ночное время, установленных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами. Так, на водителя за нарушение этих требований предусмотрено наложение административного штрафа в размере *пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев; на должностных лиц — штраф в размере пятидесяти тысяч рублей; на юридических*



лиц — *штраф в размере двухсот тысяч рублей.*

Также необходимо отметить, что те, кто осуществляет данную предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, теперь будут нести административную ответственность наравне с юридическими лицами.

Кроме того, данным Федеральным законом должностные лица Ространснадзора наделяются полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях, связанных с нарушениями требований к организованной перевозке групп детей автобу-



сами. Дела об административных правонарушениях, связанных с нарушением требований к перевозке детей в ночное время, будут рассматриваться органами внутренних дел и судьями.

Все указанные изменения вступают в силу по истечении 10 дней после дня официального опубликования Федерального закона, то есть — **12 мая 2016 года.**



ВВОДИТСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

5 Мая 2016

2 мая 2016 года на официальном Интернет-портале правовой информации (publication.pravo.gov.ru) опубликован **Федеральный закон от 01.05.2016 № 133-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».**

Федеральным законом в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) вводится административная ответственность за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 15 января 2014 года № 7.

Так, в частности, статья 12.31.1 КоАП РФ дополняется частями 4–6, устанавливающими административную ответственность

– за осуществление перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях

штраф на водителя в размере 2500 руб., на должностных лиц — 20 тыс. руб., на юридических лиц — 100 тыс. руб.,

– за осуществление таких перевозок с нарушением требования о запрете допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей

штраф на должностных лиц в размере 10 тыс. руб., на юридических лиц — 30 тыс. руб.,

– а также за осуществление таких перевозок с нарушением указанных Правил

штраф на водителя в размере 1500 руб., на должностных лиц — 10 тыс. руб., на юридических лиц — 25 тыс. руб.

Вместе с тем, ответственность за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией, теперь будет распространяться также на отношения в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Данное нарушение влечет предупреждение или наложение административного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере 20 тыс. руб., на юридических лиц — 100 тыс. руб.

То же самое касается и осуществления предпринимательской деятельности в области транспорта с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией. Ответственность за данное деяние также будет распространяться на отношения в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Указанное нарушение влечет наложение административного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере 75 тыс. руб., на юридических лиц — 200 тыс. руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Все указанные изменения вступают в силу по истечении 10 дней после дня официального опубликования Федерального закона, то есть — **13 мая 2016 года.**

Заплати и езжай

Дмитрий Медведев объявил о введении в России залога за задержанное транспортное средство

Вчера на заседании правительства рассматривались поправки в Кодекс об административных правонарушениях, которые вводят новую меру обеспечения производства по делу об административном правонарушении - залог за задержанное транспортное средство.

- Чтобы получить машину обратно тем, кто такое правонарушение совершил, придется сначала уплатить административный штраф или внести залог, - пояснил премьер-министр Дмитрий Медведев. - Это связано с наиболее тяжкими административными правонарушениями.

Наиболее тяжкими считаются с употреблением алкоголя. Часть 1 статьи 12.8 КоАП предусмотрена для случаев непосредственно управления автомобилем в состоянии опьянения. Часть 1 статьи 12.26 относится к случаям отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Наконец, в части 3

статьи 12.27 говорится о невыполнении требования ПДД о запрете водителю употреблять алкогольные напитки после ДТП или остановки транспортного средства сотрудником полиции и до проведения освидетельствования на состояние опьянения.

В правительстве считают, что действующий механизм временного изъятия автомобиля направлен лишь на пресечение административного правонарушения и не обеспечивает дальнейшее производство по делу об административном правонарушении, а также исполнение назначенного виновному нака-

зания. Например, автомобиль может быть передан в управление другому водителю. К тому же, по статистике, только около трети принятых постановлений по делам об административных правонарушениях в части уплаты наложенного административного штрафа исполняется винов-



ными лицами в добровольном порядке.

Для устранения этих недостатков и вводится новая мера. Залог будет вноситься в размере максимальной суммы штрафа, предусмотренного для конкретного правонарушения. В кабине-

Забрать свой задержанный автомобиль в отдельных случаях можно будет только после оплаты штрафа или же внесения залога.

те министров рассчитывают, что это создаст условия, чтобы правонарушители не могли уклоняться от обязанности по уплате административного штрафа, а это станет дополнительной мерой по профилактике пьянства за рулем.

Залог будет вноситься в размере максимальной суммы штрафа, предусмотренного для конкретного правонарушения

О безопасности дорожного движения

К блоку дорожных законопроектов относятся и изменения в Закон «О безопасности дорожного движения». Они закрепляют термин «аварийно-опасный участок дороги».

- Состояние дорог в настоящий момент является одной из наиболее актуальных тем, - подчеркнул глава правительства. - Большинство обращений в органы власти и по социальным медиа связаны именно с состоянием дорог.

Жалобы поступают из совершенно разных регионов, состояние дорог после зимы оценивается весьма жестко. «Где-то это накопленный эффект, где-то - недостаточное внимание местных властей. Нужно с этим разбираться. Есть отдельные регионы, где эта проблема стала критической», - считает Дмитрий Медведев.

- По новому закону региональные власти, органы местного самоуправления, владельцы частных дорог будут обязаны вести учет таких участков и в первоочередном режиме приводить их в порядок, устраняя таким образом одну из главных причин ДТП, - заявил глава кабинета.

Единая федеральная система учета учащихся

Еще один блок вопросов прошедшего заседания кабинета министров затронул образование. В стране будет создана единая федеральная система учета учащихся. В нее станут собирать данные из разных ведомств обо всех, кто учится и кому это еще только предстоит, - о школьниках, студентах, о тех, кто ходит в детские дошкольные учреждения, кто получает дополнительное образование. «Это упростит организационные вопросы: меньше нужно будет бумажек всяких, а учителям будет проще готовить отчетность о своих подопечных.

Обобщенные данные необходимы и для планирования количества новых мест в школах, детских садах», - объяснил премьер преимущества такой системы.

Также правительство распределило средства, которые пойдут на реализацию программы по созданию новых мест в школах. «Программа очень масштабная, - напомнил Медведев. - Речь идет о том, чтобы реализовать ее по всей стране, тем более что многие здания просто изношены, нуждаются в ремонте, в модернизации, а детям приходится учиться во вторую и третью смены, что, конечно, сказывается на качестве образования».

- Государство обязано обеспечить нашим детям нормальное среднее образование, максимальный комфорт, безопасность, - заявил премьер-министр. - Мы выделяем сейчас 25 миллиардов рублей, чтобы эту программу начать.

Единый учет сделают не только для учащихся. В 2020 году в стране должен появиться единый государственный реестр актов гражданского состояния. «Реестр станет основой общедоступного информационного ресурса, в котором будут содержаться наиболее полные позиции по населению нашей страны, то есть полный объем информации», - отметил глава правительства.

Оператором реестра планируется сделать Федеральную налоговую службу, которой ранее передали администрирование страховых взносов. «Проект закона, который сегодня рассматривается, формирует информационную базу тоже для такой работы именно в Федеральной налоговой службе, потому что у них неплохой опыт по созданию информационной базы, и теперь в такой базе будет концентрироваться не только информация о плательщиках, но и целый ряд других вопросов», - пояснил Медведев.

Детей в машинах запретят пристегивать «иными устройствами»

Как пояснила «Российской газете» член рабочей группы Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения Наталья Летова, благодаря поручению, из действующей редакции Правил дорожного движения исчезнут так называемые «иные средства», с помощью которых сейчас можно фиксировать детей при перевозке.

«Это все виды несертифицированных детских удерживающих устройств, не отвечающих требованиям безопасности», - сказала она.

Президент России поручил правительству обеспечить внесение в законодательство изменений, которые разрешат перевозить детей в машинах, оборудованных только детскими креслами и ремнями безопасности. Срок исполнения - 1 декабря 2016 года.

По данным Российского Красного Креста, в каждом третьем российском магазине, торгующем автокреслами, продаются различные адаптеры и корректоры ремней безопасности автомобиля для «обеспечения безопас-



ности» детей. А на самом деле в случае возникновения аварии, они очень часто просто сминают до позвоночника желудок и другие внутренние органы ребенка, показывают их ежегодные испытания.

Однако треть родителей пользуются ими при перевозке детей.

И только 34 процента родителей знают, что корректоры, фиксаторы и адаптеры не обеспечивают безопасность детей в случае аварии.

В итоге в России ежегодно погибают около 500 детей-пассажиров автомобилей, и около десяти тысяч получают травмы. Общий коэффициент смертности детей в результате дорожно-транспортных происшествий в России в три раза выше, чем в странах Евросоюза, заключают эксперты.

«Сегодня в России действуют международные стандарты безопасности перевозки детей в автомобилях. Но никакие «иные» средства в них не прописаны, так что, выполнив поручение президента, правительство гармонизирует российское законодательство в части безопасности детей при автоперевозках с международным», - добавила Летова.

Как уже писала «РГ», на российском рынке представлено много небезопасных детских удерживающих устройств. Центром испытаний «НАМИ» в 2012-2014 годах была проведена их выборочная проверка. 75-80 процентов образцов не соответствовали требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

Российский Красный Крест тогда обратил внимание на нечеткое законодательство. И призвал депутатов подкорректировать его, чтобы оно отвечало требованиям международных стандартов безопасности. Теперь этой проблемой займется правительство.

Статистика
Как показывают исследования, правильно установленные кресла безопасности для детей до 4 лет, могут снизить потребность в госпитализации на 69 процентов. Риск смертельного исхода для младенцев снижается на 70 процентов, а для детей от года до четырех - на 47-54 процента.

Что будет, если... Урок ОБЖ от Volvo

На уроках ОБЖ об этом не рассказывают. Вот и получается, что взрослые люди умеют разжигать костер, надевать противогаз, но об автомобильной безопасности знают мало. Чтобы раз и навсегда уяснить, насколько важны системы безопасности в машине, не надо попадать в аварию. И необязательно смотреть «шок-видео» в интернете. Можно на простых и наглядных примерах увидеть, почему водителю и пассажирам не стоит пренебрегать средствами защиты.



Человек-бегемот

В центре Brand Experience штаб-квартиры Volvo особое место занимает зал Intellisafe, где симуляторы, экспонаты и стенды пронизаны духом безопасности. Для шведской компании — это кредо. Трехточечный ремень, который и сегодня лучше других средств оберегает людей в автомобиле, впервые появился на серийной модели как раз у Volvo — в 1959 году на PV 544. С этого факта начинается наш своеобразный урок безопасности Эва-Лиза Бук, менеджер центра Brand Experience.

Со временем благодаря бесплатному патенту все легковые машины обзавелись трехточечными ремнями. Они стали таки-

На скорости всего 40 км/ч хрупкая женщина весом 59 кг превращается в двухтонного монстра, сметающего все на своем пути. Мало того, что это приведет к печальному итогу для самого пассажира, не поздоровится и водителю



Что будет, если вы попадете в аварию на скорости 40 км/ч, а ремень в это время болтался без дела? То же самое, если упадете с верхнего стула. Гид подсказывает: «Придется сидеть всю жизнь — только в инвалидном кресле»

ми же неотъемлемыми атрибутами автомобиля, как руль или колеса. Вот только ими надо пользоваться. «Я с удивлением узнала, что в некоторых странах пассажиры на втором ряду не пристегиваются, — восклицает Эва-Лиза Бук. — Рассуждают так: ну задние места — самые безопасные, ремни ни к чему. Похоже, эти люди просто не знают, каким весом обладают их тела даже на небольшой скорости». Чтобы показать, каким конкретно, Эва-Лиза встает на специальные весы.

Представьте, что вам в спину прилетает бегемот. Приятного мало, правда? Килограммы, тонны... Все равно сложно представить? Тогда Эва-Лиза демонстрирует своеобразную инсталляцию из стульев высотой пять метров. Каждому стулу соответствует определенная скорость. Снизу вверх — от 15 км/ч до 40 км/ч.

Это значит, что непристегнутый человек при столкновении на скорости всего 15 км/ч получит примерно такие же по тяжести повреждения, как при падении со стула. В худшем случае синяк. Но чем выше, тем больше.

Еще бы все это понимали! К сожалению, в России не то что пассажиры, даже некоторые водители до сих пор считают ремни декорацией. Даже в салонах официальных дилеров иногда можно найти в продаже заглушки для замков. Очутиться бы таким «суицидником» в специальном испытательном сиденье, которое дает ощутить на себе последствия незначительного удара. Очень полезно каждому, у кого совсем туго с воображением.

Кресло разгоняется по рельсам до 7 км/ч и в конце уклон внезапно останавливается. Мгновенное замедление — как

при лобовом ударе. Не будешь пристегнут, в сиденье не удержался бы и вылетел вперед

Справка

Между прочим, в Швеции начинающий водитель во время обучения в обязательном порядке должен сесть за этот тренажер. Чтобы в будущем не возникало соблазна «забыть» про ремень безопасности.

Виртуальное и реальное

К работе над системами безопасности специалисты Volvo подходят с разных сторон, в том числе с виртуальной. Моделирование дорожных ситуаций и симуляция водительских маневров помогают все правильно рассчитать.

В центре Brand Experience установлена пара простых симуляторов — своеобразных тестов на реакцию. В первом из них надо, двигаясь по виртуальной дороге, как можно быстрее затормозить при виде лося или бабули. Как в жизни, правая нога постоянно на педали газа, а нарисованная трасса то и дело меняет направление.



Энергию удара взяла на себя специальная труба в конструкции сиденья, сделанная из высокопрочной борсодержащей стали. Труба примерно на 15-20 см выступает от тела пассажира в обычном положении. Эти сантиметры в итоге спасли жизнь. Еще немного — и детали кузова «добрались» бы до бедра. А даже незначительные его повреждения крайне опасны, потому что могут вызвать внутреннее кровоотечение

Многочисленные эксперименты на подобных симуляторах дали понять, что у самых ловких реакция составляет 0,5 с, у самых медленных — около секунды. Именно поэтому система автоматического торможения Volvo срабатывает только в том случае, если за секунду до предполагаемой аварии водитель не предпринял никаких действий. Значит, он отвлекся

Второй симулятор демонстрирует, сколько времени тратит водитель на посторонние действия за рулем. Копытишься в телефоне или выбираешь композицию в аудиосистеме — это

одинаково опасно.

Двигаясь по извилистой дороге и постоянно подруливая, водитель в этом симуляторе параллельно должен отвлекаться на четыре разных действия. Даже если он точно знает, где и какую кнопку нажать, концентрация внимания ухудшается минимум на одну секунду. Этого достаточно, чтобы сбиться с пути. Пусть в данном случае и с виртуального

Но ни один симулятор не даст столько же пищи для размышлений, как жизнь. Поэтому в Volvo воссоздают реальные аварии в лабораторных условиях. Одну

из подопытных машин — S60 — после ДТП выставили в центре Brand Experience.

Водитель потерял управление на снежной дороге, и седан во время заноса получил сильный удар в бок от встречного автомобиля. Но пассажир на переднем сиденье заработал только несколько ссадин и шишку на голове. Спасла не только подушка безопасности, но и система защиты от бокового удара SIPS, которую в Volvo разработали еще в 1991 году. Она направлена на снижение деформации за счет усиленных деталей.

Соцработа

В борьбе за абсолютную безопасность на дорогах мало полагаться только на технический прогресс. В успехе Volvo на этом поприще большую роль играет и социальная ответственность, работа с людьми и властями.

Эва-Лиза Брук приводит



пример сотрудничества с государством ради повышения безопасности. Шведская дорожная инспекция как-то обратилась к автопроизводителю с вопросом: «Какой может быть максимальная скорость машин, чтобы водитель и пассажиры точно выжили при фронтальном ударе?». Проанализировав аварии и краш-тесты, специалисты обозначили планку в 80 км/ч. С тех пор в Швеции на загородных трассах без отбойника между встречными полосами установили именно такое ограничение.

Но не все отрегулируешь законами. Большое внимание в Volvo уделяют тому, чтобы объяснить автовладельцам нюансы перевозки детей. «К сожалению, во многих странах детей старше одного года сажают по направлению движения. Это главная ошибка родителей! Минимум до четырех лет ребенок должен сидеть против хода», — рассказывает Эва-Лиза Брук. Все дело в тяжелой голове младенца.

При фронтальном столкновении (а они, как правило, самые сильные) шея малыша, сидящего «повзрослому», просто

Если «увеличить» двухлетнего ребенка пропорционально до средних размеров зрелого человека, голова малыша окажется примерно в 6-7 раз больше, чем должна быть. Чтобы было легче представить, какая нагрузка приходится на слабые позвоночник и шею ребенка, в Volvo предлагают надеть взрослому шлем весом в 10 кг. Ноша, мягко говоря, не из легких. Мне даже не сразу удалось ровно зафиксировать голову для кадра

не в состоянии удержать такую тяжесть, что приводит к печальным последствиям. И до четырех лет, пока юное создание не окрепнет, смотреть ему в спинку сиденья. Даже если ребенок упирается в нее ногами, угрозы для безопасности это не представляет.

Напоследок Эва-Лиза напоминает о другой, уже «взрослой» проблеме автомобильной без-

опасности: «Мы устанавливаем алкозамки в автомобили для тех, у кого проблемы с алкоголем. У вас в России такие устройства есть? Нет? А не помешало бы...». Действительно полезная вещь, но для начала нашим водителям не помешает выучить хотя бы базовые уроки безопасности: пользоваться ремнями, не отвлекаться за рулем и правильно перевозить детей



Агрессивное управление – что это такое?

В соответствии с поручением руководства страны в мае 2016 г. в Госдуму должны быть внесены предложения по изменению ПДД — определено понятие «опасное (агрессивное) управление транспортным средством (ТС)». Подготовленные МВД России формулировки, к сожалению, не отражают существа этого явления. Представление о том, что опасными являются определенные виды маневров ошибочное. Подготовленные формулировки имеют те же недостатки, которые стали причиной отклонения двух предыдущих.

Теоретической основой для разработки понятия «агрессивное управление» является теория управления ТС, разработанная на кафедре «Организация и безопасность движения» МАДИ. Она определяет следующие показатели качества управления ТС: эффективности, надежности (безопасности) и экологичности. На основе анализа механизма возникновения



Рис.1. Количество раненых, неучетных ДТП и нештатных ситуаций, приходящихся на одного погибшего

ДТП определены условия перехода от надежного к ненадежному (опасному) управлению и предложены инструментально измеряемые критерии надежности управления ТС. Наличие

таких критериев позволяет исключить человеческий фактор, при принятии решения о наличии события агрессивного управления и степени его опасности. Это означает, что устранение причина отклонения предыдущих проектов внесения в ПДД понятия «агрессивное управление». Рассмотрим это более подробно

Управление ТС заключается в регулировании скорости и траектории (выполнении маневров) таким образом, чтобы в случае необходимости можно было совершить маневр, предотвращающий ДТП. Это означает, что опасность представляет не вид маневра, а режим его выполнения, который определяется величиной ускорения (замедления), необходимого для выполнения маневра предотвращающего ДТП.

Система управления водитель-автомобиль является одной из разновидностей систем управления человек-маши-

на. Поэтому ее особенностью является то, что для выполнения маневра с надежностью, равной единице, ускорение не должно превышать 0,37 предельного его значения. Это ускорение опре-

деляет безопасные значения скорости, дистанции и бокового интервала, которые регулирует водитель, управляя ТС. При повышении ускорения до предельной величины, вероятность выполнения маневра снижается. Это связано с тем, что человек регулирует движение ТС с определенной погрешностью. Поэтому для устранения ошибок водителю нужны резервы управления, которые равны разности между предельным (минимальным) и текущим значениями скорости, дистанции и бокового интервала. Разница между предельным (минимальным) и безопасным значениями называется безопасным резервом управления, при наличии которого водитель устраняет все возникающие ошибки. Когда резерв управления становится меньше безопасного, водитель устраняет тем меньше ошибок, чем меньше величина резерва. При снижении резерва до нуля, надежность выполнения маневра уменьшается до 0,1...0,2 потому, что выполнение маневра возможно только при отсутствии ошибок. При отрицательной величине резерва выполнение маневра становится невозможным, а ДТП — неизбежным.

Скорость и дистанцию водитель наблюдает непосредственно. Траекторию ТС водитель не видит и оценивает ее соответствие дорожной ситуации по величине боковых интервалов. Безопасные значения скорости, дистанции и бокового интервала, соответствующие безопасному ускорению, определяют положение границ безопасного управления. При их переходе возникает нештатная (опасная) ситуация — вероятность выполнения маневра становится меньше единицы.

ДТП и все, что ему предшествует являются случайными событиями. Между числом нештатных ситуаций, не учтенных ДТП,

количеством раненых и погибших существует устойчивая статистическая связь, показанная на рис. 1.

Из рис. 1 видно, что на одно не учтенное ДТП в среднем приходится 1000 нештатных ситуаций, а на одно учтенное ДТП — 6000 таких ситуаций. Это рождает иллюзию того, что агрессивное управление безопасно и свидетельствует о высоком мастерстве водителя. Зная число погибших не трудно подсчитать, что каждую секунду на дорогах России в среднем 60 водителей испытывают свою судьбу. Можно сказать, что они играют в автомобильную рулетку.

Чтобы лучше ощутить это представим, что, на участника дорожного движения направлен револьвер, в барабане которого имеется 60070 отверстий. В них случайным образом размещены 70 патронов. Один из них убивает, 9 — наносят ранения, 60 — механические повреждения ТС. С началом движения взводится курок и раскручивается барабан, который потом останавливается в случайном положении. Нештатная ситуация спускает курок, и что произойдет далее определяет случай. Дальше все повторяется. Исходя из изложенного можно сказать, что

во сколько раз будет уменьшено количество нештатных ситуаций, во столько же раз снизится количество погибающих на дорогах России.

Сделанный вывод позволяет сформулировать понятие:

«опасное управление» — создание нештатной ситуации с высоким риском ДТП или систематическое создание нештатных ситуаций, с более низким уровнем риска ДТП

Нештатная ситуация:

— превышение безопасной скорости, занижение безопасных значений дистанции и бокового интервала, вызывающих превышение безопасного ускорения при необходимости выполнить маневр по предотвращению ДТП, делая управление ТС ненадежным;

— не предоставление преимущественного права проезда, создание помех другим участникам движения, в результате чего для других участников движе-

интенсивности ДТП от величины неравномерности движения, называемого шумом ускорения. Наличие таких зависимостей позволяет определить

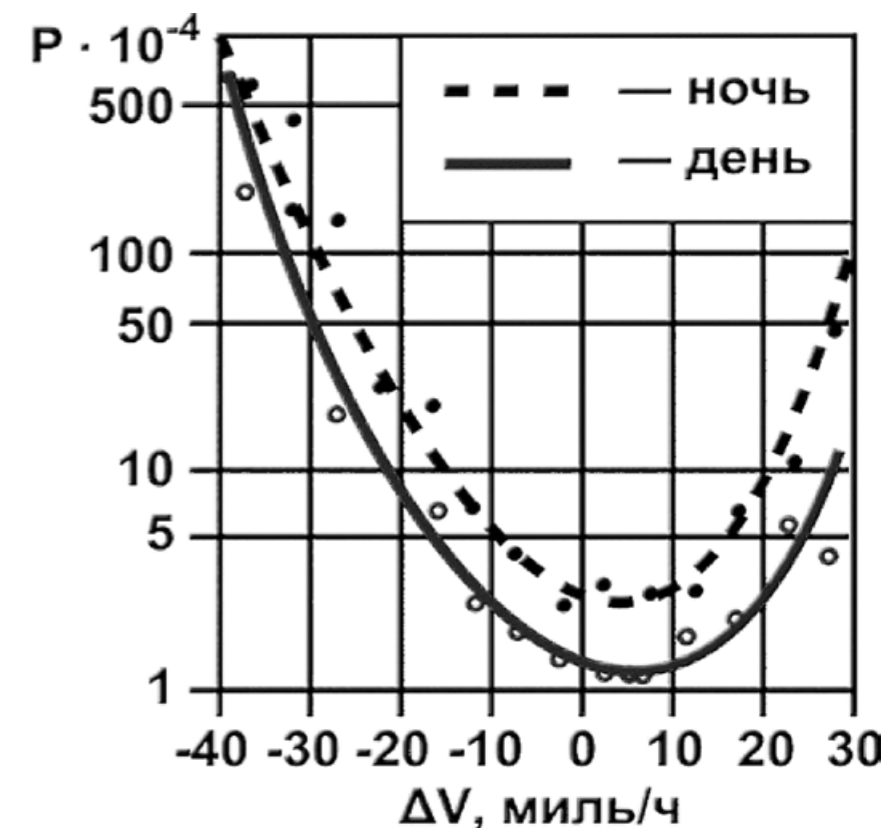


Рис.2. Зависимость риска ДТП P от превышения скорости ТС ΔV

ния дистанция и боковой интервал уменьшаются относительно безопасных значений, вызывающих превышение безопасного ускорения при необходимости выполнить маневр по предотвращению ДТП, делая управление ТС ненадежным.

Обобщая можно сказать, что превышение безопасной скорости и уменьшение дистанции и интервала относительно безопасных значений определяет риск возникновения нештатных ситуаций, а величина ускорения — риск ДТП при возникновении нештатной ситуации.

В результате исследований статистики ДТП и режимов движения, которые предшествовали их возникновению, были получены: зависимость риска ДТП от величины превышения безопасной скорости, и зависимость

уровень опасности агрессивного управления и определить уровень опасности, который увеличивается пропорциональную риску ДТП, создаваемую агрессивными водителями.

Зависимость риска ДТП при превышении скорости ТС над безопасным ее значением приведена на рис. 2.

С помощью графика, приведенного на рис. 2, можно определить величину превышения скорости для этого необходимо сначала определить значение безопасной максимальной скорости, соответствующее минимуму риска ДТП на графике, приведенном на рис. 2. Если величину риска ДТП, соответствующую интересующему нас отклонению максимальной скорости ΔV, разде-

лить минимальную величину риска, мы получим коэффициент аварийности, который показывает во сколько раз увеличился риск ДТП по сравнению с минимально-возможным значением.

ния приведены в табл. 1. Уровень опасности величины коэффициента аварийности K_a был определен экспертным образом.

Для определения коэффициентов аварийности в зависимо-

ускорения σ .

Для этого при проведении испытаний по определению безопасных значений максимальной скорости, была также определена зависимость безопасной

Таблица 1.

Значения коэффициентов аварийности и уровень опасности превышения безопасной скорости.

ΔV км/ч	K_a	Уровень опасности
До 10	Менее 1,5	Неопасно
Свыше 10	1,5	Малоопасно
Свыше 20	2,0	Опасно
Свыше 30	4,5	Очень опасно
Свыше 40	15	Недопустимо опасно
Свыше 50	50	Преступно опасно
Свыше 60	330	

Величина безопасной максимальной скорости изменяется в зависимости от средней скорости сообщения. Эта зависимость была определена на основании специальных испытаний.

сти от величине неравномерности движения был использован график зависимости интенсивности ДТП от величины показателя неравномерности движения, полученной при оценке

величины шума ускорения от средней скорости сообщения. Затем с помощью графика, приведенного на рис. 3, были определены зависимости от средней скорости безопасной интенсивности ДТП $\lambda_{без}$. Таким же образом были вычислены значения интенсивности ДТП λ_i , соответствующие шуму ускорения, измеренному при тестировании водителей. Путем деления λ_i на $\lambda_{без}$, был получен коэффициент аварийности K_a . В табл. 2 приведены значения λ , соответствующие приведенным в табл. 1 уровням опасности при заданной величине средней скорости.

Разработанные критерии агрессивности управления ТС были использованы при тестировании водителей. Экспертным методом были отобраны 5 водителей, управляющих надежно, и 5 водителей, управляющих агрессивно. Тестирование проводилось на участке дороги длиной 77 км. Он включал: дорогу в городе, четырехполосную автомагистраль и двухполосное шоссе. Для измерения показателя агрессивности управле-

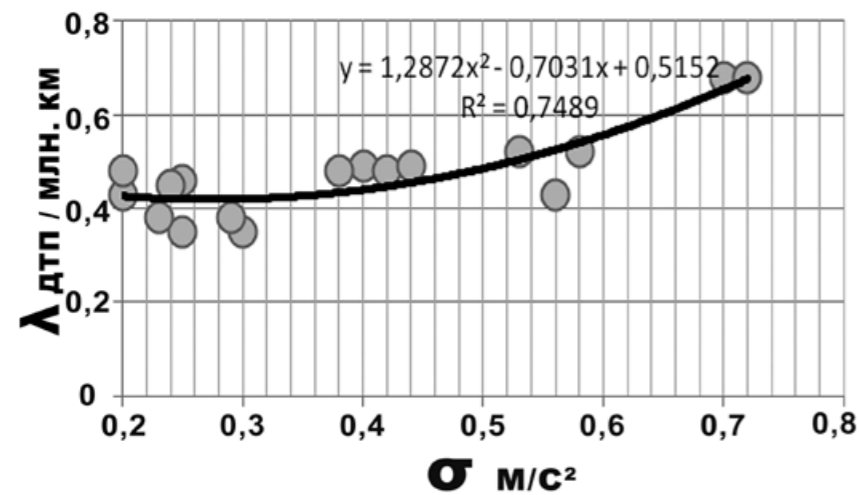


Рис. 3. Зависимость интенсивности ДТП λ от шума ускорения σ

Результаты определения значений коэффициента аварийности K_a для различных значений отклонения максимальной скорости ΔV от оптимального значе-

влияния на БДД дорожных условий специалистами кафедры «Проектирования дорог» МАДИ. На рис. 3 приведена зависимость интенсивности ДТП λ от шума

Таблица 2.

Значения интенсивности ДТП при значениях коэффициента аварийности K_a , соответствующих определенным уровням опасности, приведенным в табл. 1

V_c км/ч	λ без ДТП /млн. км	λ_i в ДТП/млн. км при заданных значениях K_a				
		K_a				
		1,5	2,0	1,5	15	50
10	0,50	0,74	0,99	2,23	7,4	24,8
20	0,48	0,72	0,96	2,15	7,2	23,9
30	0,46	0,69	0,92	2,08	6,93	23,1
40	0,45	0,67	0,90	2,02	6,7	22,5
50	0,44	0,66	0,88	1,97	6,6	21,9
60	0,43	0,65	0,86	1,94	6,4	21,5
70	0,42	0,64	0,85	1,91	6,36	21,22
80	0,42	0,63	0,84	1,89	6,31	21,03
90	0,42	0,63	0,84	1,89	6,29	20,96
100	0,42	0,63	0,84	1,89	6,30	21,01
110	0,42	0,64	0,85	1,91	6,35	21,17
115	0,43	0,64	0,85	1,92	6,39	21,30

ния применялась система для контроля управления ТС (патент № 113218). Результаты тестирования приведены в табл. 3.

Из приведенных в табл. 3

На основании изложенного можно сделать следующие выводы.

На основании анализа механизма возникновения ДТП сфор-

риев агрессивности управления, подтвердило экспертное разделение водителей на надежных и агрессивных.

Подтверждена эффектив-

Таблица 3.

Осредненные по каждой группе водителей результаты тестирования агрессивности управления ТС

Модель управления	V_c , км/ч	V_{max} , км/ч	K_a	Уровень опасности
Надёжное управление	39	82	1,08	Неопасно
Агрессивное управление	40	96	2,4	Опасно

данных следует, что полученные путем инструментальных измерений критерии агрессивности управления, подтвердили экспертное разделение водителей на надежных и агрессивных и позволили определить уровень опасности агрессивного управления.

мулировано понятие «агрессивное управление ТС», определены инструментально измеряемые критерии агрессивности управления и предложена шкала оценки опасности агрессивного управления.

Тестирование путем инструментально измеренных крите-

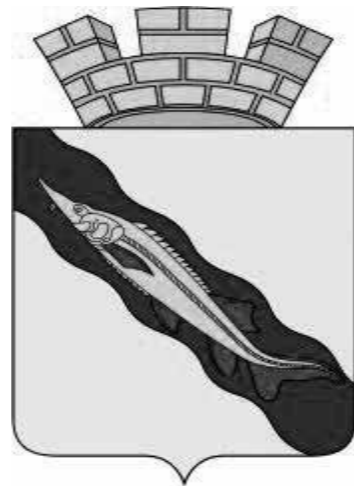
ность применения системы для контроля управления транспортным средством.

Майборода О.В., к.т.н., профессор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ

XXXX ОТКРЫТЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ЛЕТНИЙ ЧЕМПИОНАТ ПО ЮНОШЕСКОМУ АВТОМНОГОБОРЬЮ

с 24 июня по 4 июля 2016 г. в г. Ейске

Посвящается 80-летию Госавтоинспекции



Ассоциация Юношеских автошкол России в 2016 году отмечает свой 20-летний Юбилей.

Забываясь о подрастающем поколении, реализуя план основных мероприятий Национальной стратегии действий в интересах детей 2012–2017 г., утвержденной указом Президента РФ от 01.06.2012, Ассоциация направляет всю свою деятельность на доступную возможность детей заниматься любимым видом спорта, получения образования и профессии.

Спорт — это сражение смелых, реши-



тельных, уважающих Кодекс спортсмена. Автомобильный спорт — это особое состояние спортсмена, его тренера, понимание того, что тебе молодому человеку доверена современная сильная техника и ты полностью владеешь ей.

Юношеский спорт имеет свою многолетнюю историю, и начался он в далекие 70-е годы, когда впервые юные воспитанники Юношеских автомобильных школ вышли на старт Всесоюзного соревнования по юношескому автомногоборью в городе Минске летом 1972 года.

40-й Всероссийский Летний чемпионат проводимый в городе Ейске еще одно подтверждение того, что воспитанники Юношеских автомобильных школ любят автомобильный спорт и готовы доказать свое

мастерство владения автомобилем, показать отличные знания правил дорожного движения.

В канун 80-летия создания государственной автомобильной инспекции, юные спортсме-

никам Чемпионата выдержки, стойкости в стремлении показать лучший результат на скоростной трассе маневрирования, проявить командный дух и сплоченность. И пусть победит сильнейший.

Соревнования проводятся при поддержке ГУОБДД МВД России, Министерства транспорта России, ЦК профсоюзов автомобилистов, ДОСААФ России, ГИБДД по Ейскому району. Организатор соревнований Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ России.

Мероприятие проводится в рамках реализации Национальной стратегии действий в интересах детей 2012–2017 годов, социально значимого проекта: «Моя первая профессия — кадровый резерв молодых специалистов»



Ассоциация Юношеских автошкол России в 2016 году отмечает свой 20-летний Юбилей.

ны Юношеских автомобильных школ, 40-й раз выйдут на спортивную трассу для демонстрации своих способностей по профессиональному управлению автомобилем.

Хочется пожелать всем участ-



Психофизические особенности профессиональной деятельности водителя

Содержание: виды реакции Простая и Сложная, время реакции, восприятие движения, виды внимания, распределение внимания, переключение внимания, наглядно - действенное мышление в труде водителя, утомление и работоспособность водителя.

Психический стресс. Медицинские противопоказания, методы и приборы для определения психофизических характеристик водителя, процесс формирования навыков реакции, внимательности, наблюдения.
Реакция: важным показате-

лем в зависимости от дорожной ситуации. Сюда входит выбор номера передачи, скорости движения, угла поворота рулевым колесом, торможения. Сложная сенсомоторная реакция водителя состоит из двух периодов — латентного и моторного, в про-

ше значение времени реакции, и наоборот, чем меньше вероятность ДТП, тем больше значение времени реакции. Реакция водителя представляет собой время, необходимое для передачи мозгу впечатления, полученного органами чувств водителя, с момента обнаружения им внешнего сигнала до начала воздействия на органы управления автомобилем. Процесс реакции водителя на внешнюю обстановку сложен, и время реакции зависит от индивидуальных особенностей, психофизиологического состояния водителя и др. Время реакции водителя должно быть по возможности малым. Минимальное время реакции водителя на зрительный сигнал, например, нажатие на кнопку не может быть менее 0,1с.

Однако, имеются люди, у которых, в силу индивидуальных особенностей их организма, время реакции замедленно. Время реакции водителя при появлении препятствия на дороге состоит из следующих слагаемых:

- передача ощущения от органа чувств (глаза, уха) в мозг. Этот процесс у здорового человека занимает 0,15–0,30 секунды;
- преобразование ощущения во впечатление, сопровождающееся, чаще всего растерянностью, удивлением, испугом. Эта часть времени реагирования составляет 0,15–0,20 секунды;
- осмысление опас-

цессе которого реализуется решение, принятое в результате переработки информации, осуществленной в латентный период. Моторный период характеризуется реализацией принятого решения. Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз (г. Москва)

лем состояния водителя является его время реакции на внешние сигналы. Время простой реакции водителя отражает его психо-моторные способности, в некотором роде скоростные и координационные характеристики и не может претендовать на полноту описания мастерства водителя автомобиля по выходу из КДТС.

Моторный период определяется скоростью перемещения органа тела человека и характеристиками объ-

екта, на который он воздействует. Сложная реакция водителя более часто встречается на практике, так как водитель должен производить выбор своих действий по управлению автомоби-

Для водителя автомобиля исключительное значение имеют внимательность, наблюдательность, глазомер, зрительная память, осторожность, осмотрительность, быстрота и точность реакции, способность оценивать обстановку движения и принимать меры, направленные на предотвращение происшествий.

с 1 января 1985 г. ввел в экспериментную практику пять значений времени реакции водителя от 0,6 с до 1,4 секунды в зависимости от ДТП. Чем больше вероятность ДТП, тем мень-



ности и принятие решения — 0,2–1,5 секунды; — передача мозгом «команды» двигаться рукам и ногам. Эта часть времени реагирования длится 0,1–0,2 секунды.

От времени реакции водителя во многом зависит остановочный путь автомобиля при экстренном торможении.

Одной из самых опасных и непростительных причин ДТП является управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, которое, как правило, заканчивается тяжелыми происшествиями. Алкоголь действует на нервную систему, резко нарушая нормальную деятельность. Соответственно этапам физиологического действия алкоголя в настоящее время различают три степени алко-

гольного опьянения: легкую, среднюю, тяжелую. Под воздействием алкоголя человек теряет самоконтроль, снижается способность управлять автомобилем. Легкая степень опьяне-

ния соответствует обычно содержанию 0,5–1,5‰ (промилле тысячная доля) алкоголя в крови, средняя — 1,5–2,5 ‰ и тяжелая — 2,5–3,57 ‰. При содержа-

В каждой психомоторной реакции различают скрытый период, т. е. время, протекающее от момента появления раздражителя до начала ответного действия, и период рабочих (мышечных) движений, т. е. время от начала движения до его завершения.

Под психомоторной реакцией понимается ответное действие на раздражение (изменение дорожной обстановки, сигнал).

Простая реакция — это возможно быстрое ответное действие на заранее известный раздражитель, например быстрое нажатие на педаль тормоза при появлении красного света светофора, если водитель, ожидая появления сигнала, приготовился к торможению.

Сложная реакция — это, например, быстрое нажатие на педаль тормоза при появлении пешехода, но после выбора этого действия как наиболее целесообразного из других возможных (поворот рулевого колеса, изменение скорости движения, подача звукового сигнала). Сложная реакция требует значительно большего времени, чем простая.

Сложная сенсомоторная реакция



растает более чем в 50 раз. Концентрация алкоголя в крови зависит от ряда факторов, влияющих на состояние человека, а именно: от количества выпитого, его характеристик, от того, принят ли алкоголь натощак или после еды, от времени его принятия и т.д. Даже небольшие дозы алкоголя вызывают отрицательное действие на психические функции: ухудшается внимание, теряется точность расчета, появляется беспечность и замедляется быстрота реакции. Наиболее опасным для водителя является замедление времени реакции, которое находится в прямой зависимости от содержания алкоголя в крови. Появляется расстройство координации и согласованности движения. Действие алкоголя, даже его небольших доз, весьма продолжительно. Если время реакции трезвого водителя в среднем не превышает 0,8–1,0 секунды, то у выпившего спиртное оно бывает в 3–4 раза

больше. Реакция развивается на основе внимательности, наблюдательности, глазомера, осмотрительности, расчета движения. Курсантам полезно усвоить практическое значение понятий «время реакции», «точность реакции», «путь за время реакции».

Рассматривая реакцию как ответное действие на усложнение обстановки движения или внезапно возникшую опасность, мастер добивается не только быстроты, но и точности. С этой целью реакцию учащегося тренируют в системе оценка — решение — действие. Он должен быть подготовлен к тому, чтобы изменить первоначальное решение, если оно окажется ошибочным или того потребует складывающаяся ситуация. Необходимо твердо решение — действие. Он должен быть подготовлен к тому, чтобы изменить первоначальное решение, если оно окажется ошибочным или того потребует складывающаяся ситуация. Необходимо твердо

ния прививается путем обучения активным действиям:

— педалью ножного тормоза (для экстренной остановки автомобиля при возникновении опасности);

— рулевым колесом (уводящий поворот вправо, в крайнем случае влево при угрозе наезда,

Наблюдение — один из способов познания, основанный на непосредственном восприятии предметов и явлений при помощи органов чувств.

столкновения);

— ручным тормозом (также в случае отказа ножного тормоза); — рычагом коробки передач, педалями дросселей и сцепления (при быстром переходе на низшую передачу для остановки автомобиля, так же как в случае отказа ножного тормоза);

— переключателем света (для предупреждения ослепления водителя встречного транспортного средства, а также включением ближнего или дальнего света ввиду неясности обстановки в условиях ограниченной видимости);

— включателями обмыва

го. Восприятие зависит от чувствительности органов ощущения, внимания, способностей и умственного развития, опыта и знаний, умения последовательно воспринимать и оценивать окружающую действительность. Восприятие пространства, осуществляемое зрительными, вестибулярными, двигательными и кожными ощущениями, также одно из основных качеств водителя движущегося транспортного средства. Восприятие пространства дает возможность оценивать положение собственного тела и окружающих предметов в пространстве, определять расстояние до этих предметов. Представление-это образы предметов, явлений, процессов.

Зрительные представления сопутствуют многим глазомерным оценкам особенно в сложных условиях, например при движении задним ходом, разворотах, проезде ворот и т.п. Водитель может мысленно представить себе продолжение дороги за крутым поворотом, с ограниченной видимостью и т.д. Зрительные представления помогают лучше определить форму предметов на дороге, особенно при их контурной различимости. Роль зрительных представлений повышается в условиях ограниченной видимости и обзорности, с наступлением темноты, во время снегопада, сильного дождя, пыльной бури и т.п., а также на незнакомой местности, на горных дорогах, при переправах вброд и т.д. Определению предметов по их шумовым характеристикам помогают слуховые представления. Не менее важны двигательные представления. Внимательность Обучение в широком смысле слова — это процесс передачи знаний учителем учащимся. Целью обучения является приобретение учащимися знаний, умения и навыков.

Знания -способность воспроизвести в памяти приобретенную при обучении информацию.



усвоить, что в случае возникновения опасности он обязан принять меры к остановке. А если это невозможно по условиям движения, например на скользкой дороге, то осуществить другие предупредительные меры. Способность к быстрой реакции и выбору оптимального реше-

ветрового стекла и стеклоочистителя (при загрязнении стекла) и т.п.

Восприятие — это психический процесс отражения предметов и явлении действительности в совокупности их различных свойств, связанный с пониманием целостности отражаемо-

Умение — способность осознанно применять полученные знания на практике, выполнять какую-то работу (операцию, прием).

Навык — это умение, доведенное тренировкой до автоматизма. Получение знаний может иметь самостоятельную цель, не связанную с третьим этапом обучения — приобретением навыков. Это относится, например, к изучению Правил дорожного движения. Однако Правила дорожного движения имеют определенную связь со вторым этапом обучения — умением, так как знание Правил ведет обучаемого к умению применять их в практике управления автомобилем.

Все три понятия: знания, умение и навык связаны между собой этапами обучения и отличаются методами их достижения.

Наиболее тесно связаны между собой понятия — знания и умение. Знания и умение приобретаются рассказом (объяснением) и показом, навыки — только тренировками (упражнениями). Общая схема обучения управлению автомобилем складывается из рассказа, показа и тренировок (упражнений). В основе деятельности человека лежит работа мозга. Внешние и внутренние воздействия вызывают в коре больших полушарий головного мозга процессы возбуждения (активная деятельность) и торможения (пассивное состояние), а также образование нервных связей. Деятельность мозга обеспечивает ответную реакцию на то или иное воздействие. Информация поступает в мозг от мышц, выполняющих действие, а также с помощью зрительных, слуховых и других ощущений. Быстрое изменение

обстановки во время движений автомобиля вызывает необходимость ускоренной переработки информации, что, в свою очередь, определяет эффективность реакции. Для того, чтобы успешно обучать управлению автомобилем, необходимо отчетливо

Внимательность — это умение сосредоточить психическую деятельность на каком-либо объекте или действии. Внимание характеризуется количеством объектов, которые могут быть восприняты одновременно и достаточно ясно, умением сознательно и быстро переносить внимание с одних объектов на другие.

представлять процесс формирования навыков, в основе которых лежат рефлексы (безусловные и условные). Если безусловные рефлексы являются врожденными, то в непосредственной связи с ними находятся рефлексы условные, развивающиеся в жизнедеятельности, обучении, труде. Единство без-

Наблюдательность — это умение подмечать существенное в предметах и явлениях. Она особенно важна для водителя, в деятельности которого требуются быстрота и точность ориентировки.

условных и условных рефлексов можно показать на следующем примере. Реакция водителя на возникшую опасность — рефлекс безусловный (защитный), а качественное его выражение (быстрота, точность оценки, оптимальное решение) — Рефлекс условный, поддающийся тренировке наравне с други-

Осмотрительность — это умение наблюдать, умение обозреть окружающую обстановку полностью.

ми психологическими функциями. Благодаря навыку действия становятся целенаправленными привычными, точными, экономичными. Навык требует меньших затрат нервной и мускульной энергии повышает работоспособность снижает утомляемость, обеспечивает

способность быстро приспосабливаться к меняющимся условиям движения, предотвращать опасность. Навыки дают большое моральное удовлетворение в труде, делают его радостным, творческим, высокопроизводительным, безопасным. Они развиваются и совершенствуются вначале во время обучения, а затем на производстве, в процессе трудовой деятельности. При перерыве (даже многолетнем)

навыки полностью не утрачиваются. Достаточно небольшой практики в управлении автомобилем* чтобы они восстановились. Успешное образование навыка неразрывно связано не только с учебными, но и воспитательными воздействиями, морально-эмоциональными стимулами, психо-физиологическими факторами. Навыки — качественный показатель подготовки водителя. Привитие навыков безопасного и экономичного управления авто-

мобилем — конечная цель и учебно-воспитательная задача. Процесс формирования навыков состоит из трех взаимосвязанных периодов: начальную — наиболее трудного, замедленного, — промежуточного — прогрессивного, отличающегося более быстрым развитием; заключительного — завершающего развитие навыка на данной стадии подготовки.

Процесс формирования навыков неравномерен: вначале развитие навыков замедляется, затем убыстряется и в заключительном периоде сдерживается. Структура развития навыков будет понятна при рассмотрении ее в динамике по периодам. Об овладении навыком судят по показателям работы.

Постоянное, а не случайное достижение качественных результатов характеризует устойчивость навыка, подготовленность к труду по данной профессии. В дальнейшем, в процессе самостоятельной работы, навык непрерывно совершенст-



вуется. В навыке может объединяться комплекс различных действий. В начале обучения учащийся настраивается на выполнение ряда последовательных действий. После многократных тренировок происходит автоматизация действий и объединение их в одно крупное. Навыки проявляются не только в движениях, но и при восприятии и распределении внимания. Навыки закрепляются в психике в виде обобщенных схем и связей, позволяющих по ситуации реализовать один и тот же навык по-разному. Благодаря такой гибкости реализации навыков возможен их перенос. Так водитель грузового автомобиля может управлять легковым автомобилем. С опытом вырабатывается индивидуальная манера управления автомобилем, развивается умение выбирать способы действия с учетом изменяющихся условий движения, уверенно ориентироваться в сложной обстанов-

ке, т.е. все то, что называют мастерством управления автомобилем, к чему курсант подготавливается содержанием и направлением учебно-воспитательного процесса. В системе «водитель-автомобиль-среда» главным элементов с точки зре-

ния безопасности дорожного движения является водитель. Он воспринимает необходимую информацию об условиях движения, окружающей обстановке, перерабатывает ее и воздействует на транспортное средство через органы управления. От мастерства и личных качеств водителя зависит безопасность дорожного движения. Личные качества водителя, от которых зависит БДЦ, условно можно подразделить следующим образом: — интересы и цели, которые он перед собой ставит, то есть его определенная социальная направленность: — знания и умения; — психофизиологические особенности. Наиболее подходящим для водителя считается сильный, уравновешенный и подвижный тип высшей нервной деятельности, способный на быструю смену процессов возбуждения и торможения для водителей, не имеющих ДТП, характерны дисциплинированность, урав-

новешенность, рассудительность, решительность, упорство, находчивость. Управляя автомобилем, водитель вынужден воспринимать и быстро реагировать на большое количество зрительных, звуковых и других внешних воздействий. На него действует разнообразные факторы: высокая скорость движения, прямолинейные и радиальные ускорения, неблагоприятные условия работы при плохой видимости, ослепление светом фар встречных автомобилей, утомление, шум, вибрации, неудовлетворительный микроклимат кабины или неудобное сиденье. Бесперывное изменение во время движения дорожной обстановки заставляет водителя находиться все время в состоянии настороженности и готовности к немедленным действиям. Все это требует физической полноценности и способности к очень быстрым действиям для предотвращения ДТП. Поэтому к Управлению допускаются лица, удовлетворяющие психофизиологические требованиям, предъявляемым к профессии водителя. Водитель в процессе работы взаимодействует с автомобилем, дорогой, пешеходами, а также находящимися на дороге транспортными средствами, неподвижными предметами и, кроме того, должен учитывать возможные ошибки или нарушения Правил дорожного движения другими участниками движения. Получая информацию, он перерабатывает ее, принимает решение и реализует его. Расчет движения автомобиля — сложное качество, развиваемое на основе внимательности, наблюдательности, глазомера и осмотрительности. Важнейшей функцией, обеспечивающей прием и обработку информации, является внимание. Невнимательность квалифицируется еще и как проявление недисциплинированности. От внимания зависит успех любой деятельности человека.

Внимание — это сосредоточение сознания на каком-либо конкретном объекте или явлении с одновременным отвлечением от всего остального, выделение главного из определенного количества информации. Внимание характеризуется несколькими факторами. К важнейшим из них относятся объем, распределение, переключение, концентрация и устойчивость внимания. Задача водителя не в том, чтобы все видеть, а в том, чтобы видеть все, что необходимо в данный момент. Водитель может держать в центре внимания несколько объектов или одновременно выполнять два или более действия, добываясь успешного результата, — это способность распределения внимания. Водитель одновременно должен воспринимать быстро ДТС, выполнять необходимые действия по управлению транспортным средством, прогнозировать развитие дорожной обстановки на ближайшее время. Скорость и точность действий водителя в условиях современного интенсивного движения зависят от способности переключать внимание, то есть быстро менять объекты, на которые направлено внимание, или от скорости перехода от одних видов деятельности к другим. Переключаемость внимания у различных людей различная, и зависит от подвижности их нервных процессов. Медленная переключаемость внимания свидетельствует об инертности протекания психических процессов. Наблюдательность — качество, позволяющее учащемуся быстро оценивать обстановку с точки зрения условий и безопасности движения. Наблюдательность развивается на основе внимательности. Быть наблюдательным — значит оценивать складывающуюся обстановку не только впереди, по сторонам, но и позади автомобиля. Глазомер — качество, определяющее способность визуально, на глаз, оценивать неподвиж-

ные и подвижные объекты, линейные величины, габаритные размеры, скоростные параметры, расстояние до пешехода, безопасные дистанции и интервалы и другие признаки, характеризующие обстановку движения, ее изменение или усложнение. Важно согласовать скорость управляемого автомобиля в совместном движении с другими транспортными средствами. Для этого необходимо, прежде всего пользоваться показаниями спидометра. Не следует пренебрегать и такими зрительно-звуковыми характеристиками, как скорость кажущегося перемещения поверхности дороги, мелькание придорожных предметов, появление и исчезновение в поле зрения транспортных средств, пешеходов, уровень шума двигателя, шин, воздуха и т.п. Для наиболее полного представления о скоростных параметрах мастер демонстрирует учащимся скорость



на каждой из передач, максимальную (в безопасных условиях) и экономичную, особо отмечая возможность «привыкания» к высокой скорости и ослабления в связи с этим чувства опасности, защитных реакций. Для развития динамического глазомера учащиеся, кроме скоростных параметров, оценивают

расстояния в движении. Наиболее сложный элемент развития динамического глазомера — определение скорости приближающегося сзади или встречного автомобиля, что связано с такими оценочными параметрами, как Расстояние и время. осмотрительность — качество, развиваемое на основе внимательности, наблюдательности, глазомера. Прежде чем выполнить: Действие, связанное с движением автомобиля, надо убедиться в том, что это действие не создаст помех для других участников движения. Чем сложнее обстановка, хуже видимость, тем белес необходима осмотрительность, что прежде всего относится к движению, задним ходом, обгону, встречному разъезду развороту проезду ворот, перекрестков, железнодорожных переездов, пешеходных переходов и пр. Осмотрительность — обязательная мера предосторожности, которая должна стать для уча-

приближаясь к перекрестку, боковому проезду или выезжая из ворот, учащийся снижает скорость, — он поступает предусмотрительно. Заметив то или иное изменение обстановки движения, учащийся в качестве предупредительной меры отпускает педаль дросселя, вызывая



замедление автомобиля, что означает «Вижу пешехода на дороге», «Вижу знак», «Вижу сигнал светофора «Вижу автобус (троллейбус) на остановке», «Слышу специальный сигнал» и т.п. Осторожность характеризуется умением соизмерять свои намерения, действия и скорость автомобиля с требованиями безопасности, условиями движения. Воспитание осторожности при обслуживании и вождении автомобиля — необходимая основа для принятия морально-психологических качеств и раньше всего дисциплинированности. Точный расчет позволяет курсанту выбирать безопасную скорость, в зависимости от условия движения определять возможность продвижения автомобиля в различной обстановке. Чтобы не допустить опасных последствий расчет учащегося корректируется мастером с разбором допущенных ошибок Известны случаи, когда водитель разъез-

жаясь со встречным автомобилем на узкой дороге, вместо того, чтобы отклониться вправо, непроизвольно поворачивая рулевую колесо влево, т.е. в сторону встречного автомобиля. Исследование: Женщины более внимательны за рулем На Западе уже давно обсуждается эта тема.

Так, доктор Макрури из Лондонского университета провел ряд экспериментов и вывел некоторые, надо сказать весьма сомнительные, закономерности. Оказывается, в отличие от мужчин, которые держатся за руль чаще одной рукой, женщины обычно рулят двумя: 46% водителей-мужчин чаще держат правую руку на рычаге переключения передач, тогда как среди женщин таких — лишь 31%. Однако с такими результатами можно поспорить. Это объясняется тем, что, концентрируя внимание на встречном автомобиле, водитель подвергается «скоростному гипнозу», вызывающему притупление чувства опасности, нарушение расчета движения. Ощущение — это отражение свойств объективной действительности, возникающее в результате воздействия их на органы чувств и возбуждения нервных центров головного мозга. Виды ощущений многообразны: осяза-

тельные, зрительные, слуховые, обонятельные, вибрационные, двигательные, равновесия, мышечно-суставные (приложения усилий) и др. Совокупность этих ощущений воссоздает более сложные познавательные процессы: восприятия, представления. Ощущения субъективны по своей форме и степени достоверности, потому что точность отражения их связана с индивидуальными особенностями человека. Они зависят от опыта, профессиональных знаний, интересов, способностей и других черт, а также от психического состояния человека. В обеспечении безопасного управления автомобилем главная роль отводится зрительным ощущениям. Они позволяют определять и оценивать освещенность и цвет предметов, их размеры, объем, Удаленность. Зрительные ощущения помогают ориентироваться в пространстве, координировать движения, уверенно действовать в МТС. Ясность видения в различных частях поля зрения неодинакова: острее в центре и слабее по краям. Отсюда названия — зрение центральное и периферическое, или боковое. Возможность обозреть дорогу в поле зрения обуславливается подвижностью глаза. Чтобы лучше разглядеть тот или иной предмет на дороге, взгляд переводят. Часто бывает так, что учащемуся необходимо убедиться в отсутствии опасности сзади, слева или справа. В этом случае он поворачивает голову, что связано с понятием «время поворота головы» и «путь за время поворота головы». Однако курсант должен понимать, что прекращение зрительного контакта с дорогой перед автомобилем более чем на 1с может стать опасным. В определенных условиях местности и освещенности при переутомлении возможно явление, известное под названием оптической иллюзии — обмана зрения. Искажение перспективы в тумане, на горных дорогах

и т.п. также приводит к неправильным зрительным ощущениям. Профессиональный характер зрительных ощущений заключается в том, что в сфере направленного внимания учащийся должен все видеть на дороге, все замечать и ничего не упускать из виду, периодически обращаясь к показаниям контрольных приборов на переднем щитке и зеркалу заднего вида. С ограничением зрительных ощущений (по условиям видимости и т.п.) скорость снижается. Особо важную роль в работе водителя играет хорошее зрение. Все другие анализаторы для восприятия каждого вида ощущений уступают ему в количестве воспринимаемой информации. Благодаря зрению человек получает около 90% информации об окружающем мире. Зрение для водителя — важнейшее из ощущений, с помощью которого человек получает представление о величине, форме и цвете предметов, их возможном расположении и расстоянии до них и таким образом ориентируется в окружающей обстановке. При управлении автомобилем водитель оценивает его положение на дороге: расстояние от тротуара или обочины; расположение продольной оси автомобиля вдоль дороги; ширину дороги или въездных ворот; расстояние от препятствий или места остановки; расстояние между препятствиями. Точность этих восприятий; обеспечивает мастерство управления автомобилем. Водит необходимо иметь объемное поле зрения. От него зависит количество объектов, которые водитель может воспринимать одновременно. Чем больше горизонтальные и вертикальные углы поля зрения, тем большую информацию воспринимает водитель. Решающее значение для зрения имеют условия освещенности. При уменьшении освещенности зрачки расширяются, при увеличении силы света — сужаются. Этот процесс носит название

адаптации, то есть приспособляемости глаз к условиям освещенности. Водители, у которых отсутствует адаптация глаз, не могут ориентироваться в сумерках. Такое заболевание называется «куриной слепотой», или гемералопией. Она бывает врожденной и приобретенной при таких заболеваниях, как близорукость, глаукома, атрофия сосков зрительного нерва. Процесс адаптации происходит не мгновенно, требует некоторого времени. Этим объясняется, например, то, что при переходе от яркого света к темноте и наоборот наступает временная потеря зрения и лишь постепенно человек начинает различать окружающие предметы, в первую очередь имеющие светлую окраску. Каждый водитель должен помнить, что эта особенность зрения представляет большую угрозу безопасности движения. На втором месте после зрения по важности для водителя находятся слу-



ховые ощущения. С помощью острого слуха водитель ясно слышит передаваемые ему или принимаемые им звуковые сигналы, выделяет тембр из общего фона. Слуховые ощущения имеют немаловажное значение в безопасном управлении автомобилем. Воспринимая внешние и внутренние шумы, учащийся должен различать шумы, характеризующие отклонения

от нормальной работы двигателя, возникновение опасности, а также звуковые сигналы, обязательные для исполнения (сирена специального автомобиля, звонок или гудок на железнодорожном переезде, свисток регулировщика, указания по радио и т.п.).

К другим ощущениям относятся: обонятельные ощущения (восприятие острых запахов бензина, электролита, горящих материалов, перегретого масла и т.п.);

— кожные ощущения (ощущения прикосновения, тепла или холода, боли);

— двигательные ощущения, сигнализирующие о степени сокращения мышц и положении частей тела, что имеет значение при выборе правильного положения за рулем, а также положения рук и ног на рычагах и педалях и т.д.

Сочетание кожных и двигательных ощущений дает осязательные ощущения,

позволяющие заменить зрительный самоконтроль суставно-мышечным;

— ощущения равновесия (на крутых поворотах, при боковых кренах автомобиля, на горных дорогах и т.п.).

По материалам сайта <http://avtoshkolanalackova.tiu.ru>

Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России) от 18 декабря 2015 г. N 933н г. Москва «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)»

Зарегистрирован в Минюсте РФ 11 марта 2016 г.

Регистрационный N 41390

В соответствии со статьями 14 и 65 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. N 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 48, ст. 6724; 2012, N 26, ст. 3442, 3446; 2013, N 27, ст. 3459, 3477; N 30, ст. 4038; N 39, ст. 4883; N 48, ст. 6165; N 52, ст. 6951; 2014, N 23, ст. 2930; N 30, ст. 4106, 4244, 4247, 4257; N 43, ст. 5798; N 49, ст. 6927, 6928; 2015, N 1, ст. 72, 85; N 10, ст. 1403, 1425; N 14, ст. 2018; N 27, ст. 3951; N 29, ст. 4339, 4356, 4359, 4397)

приказываю:

1. Утвердить:

порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) согласно **приложению N 1;**

форму Акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) согласно **приложению N 2;**

форму журнала регистрации медицинских освидетельствований на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) согласно **приложению N 3.**

2. Признать утратившими силу:

приложения N 1-6, 9 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 июля 2003 г., регистрационный N 4913);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 7 сентября 2004 г. N 115 «О внесении дополнения в приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 28 сентября 2004 г., регистрационный N 6045);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 10 января 2006 г. N 1 «О внесении изменений в приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 14 февраля 2006 г., регистрационный N 7492);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 14 июля 2009 г. N 512н «О внесении изменений в Инструкцию по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы N 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденную приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 августа 2009 г., регистрационный N 14566);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 15 февраля 2010 г. N 85н «О внесении изменений в Инструкцию по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы N 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденную приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 марта 2010 г., регистрационный N 16662);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 25 августа 2010 г. N 723н «О внесении изменения в Инструкцию по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы N 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденную приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 сентября 2010 г., регистрационный N 18533);

приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 25 августа 2010 г. N 724н «О внесении изменений в Инструкцию по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы N 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденную приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 13 октября 2010 г., регистрационный N 18705);

приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 5 марта 2014 г. N 98н «О внесении изменения в приложение N 3 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 16 июля 2014 г., регистрационный N 33110).

3. Абзац третий пункта 1 и пункт 2 настоящего приказа в части признания утратившим силу приложения N 1 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» вступают в силу с 1 июня 2016 года.

Министр В. Скворцова.

Приложение N 1

Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)

I. Общие положения

1. Настоящий Порядок регулирует вопросы проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (далее - медицинское освидетельствование).

2. Целью медицинского освидетельствования является установление наличия или отсутствия состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных, новых потенциально опасных психоактивных¹, одурманивающих или иных вызывающих опьянение веществ в случаях, установленных законодательством Российской Федерации.

3. Медицинское освидетельствование проводится в организациях (или их обособленных структурных подразделениях), имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающую выполнение работ (оказание услуг) по медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), в том числе с применением специально оборудованных для этой цели передвижных пунктов (автомобилей) для проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, соответствующих требованиям, установленным приложением N 1 к настоящему Порядку.

4. Медицинское освидетельствование включает в себя следующие осмотры врачами-специалистами, инструментальное и лабораторные исследования:

- а) осмотр врачом-специалистом (фельдшером);
- б) исследование выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя;
- в) определение наличия психоактивных веществ в моче;
- г) исследование уровня психоактивных веществ в моче;
- д) исследование уровня психоактивных веществ в крови.

Примечание: осмотр врачом-специалистом проводится врачом-психиатром-наркологом либо врачом другой специальности (при

невозможности проведения осмотра врачом-специалистом осмотр проводится фельдшером), прошедшим на базе наркологической больницы или наркологического диспансера (наркологического отделения медицинской организации) подготовку по вопросам проведения медицинского освидетельствования по программе, предусмотренной приложением N 7 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 июля 2003 г., регистрационный N 4913).

II. Основания для проведения медицинского освидетельствования

5. Медицинское освидетельствование проводится в отношении:

- 1) лица, которое управляет транспортным средством, - на основании протокола о направлении на медицинское освидетельствование, составленного в соответствии с требованиями статьи 27.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, а в отношении водителя транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, - также должностным лицом военной автомобильной инспекции;

2) лица, совершившего административное правонарушение (за исключением лиц, указанных в

частях 1 и 1.1 статьи 27.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях), - на основании протокола о направлении на медицинское освидетельствование, составленного должностным лицом, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях в соответствии со статьей 28.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях²;

3) лица, результат медицинского освидетельствования которого необходим для подтверждения либо опровержения факта совершения преступления или административного правонарушения, для расследования по уголовному делу, для объективного рассмотрения дела об административном правонарушении, - на основании направления должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях³;

4) военнослужащего или гражданина, призванного на военные сборы, в целях выявления состояния опьянения - на основании протокола о применении мер обеспечения производства по материалам о дисциплинарном проступке, составленного в соответствии с требованиями приложения N 6 к дисциплинарному уставу Вооруженных Сил Российской Федерации должностным лицом воинской части, гарнизона или органа военной полиции⁴;

5) работника, появившегося на работе с признаками опьянения, - на основании направления работодателя;

6) безработного, явившегося на перерегистрацию с признаками опьянения, - на основании направления органа службы занятости⁵;

7) самостоятельно обратившегося совершеннолетнего гражданина, несовершеннолетнего старше возраста пятнадцати лет (в целях установления состояния алкогольного опьянения) или несовершеннолетнего, приобретшего в соответствии с законодательством Российской Федерации полную дееспособность

до достижения им восемнадцатилетнего возраста, - на основании его письменного заявления⁶;

8) несовершеннолетнего, не достигшего возраста пятнадцати лет (за исключением случая, установленного подпунктом 9 настоящего пункта, а также установленных законодательством Российской Федерации случаев приобретения несовершеннолетними полной дееспособности до достижения ими восемнадцатилетнего возраста), - на основании письменного заявления одного из его родителей или иного законного представителя⁶;

9) несовершеннолетнего в целях установления состояния наркотического либо иного токсического опьянения (за исключением установленных законодательством Российской Федерации случаев приобретения несовершеннолетними полной дееспособности до достижения ими восемнадцатилетнего возраста) - на основании письменного заявления одного из его родителей или иного законного представителя⁶;

10) гражданина, признанного в установленном законом порядке недееспособным, если такое лицо по своему состоянию не способно дать согласие на проведение в отношении него медицинского освидетельствования, - на основании письменного заявления одного из его родителей или иного законного представителя⁶.

6. Критериями, при наличии хотя бы одного из которых имеются достаточные основания полагать, что лицо, совершившее административное правонарушение (за исключением лиц, указанных в частях 1 и 1.1 статьи 27.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях), находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование, являются:

- а) запах алкоголя изо рта;
- б) неустойчивость позы и шаткость походки;
- в) нарушение речи;
- г) резкое изменение окраски кожных покровов лица.

III. Порядок проведения медицинского освидетельствования

7. Медицинское освидетельст-

ование проводится при наличии у лица, в отношении которого оно проводится (далее - освидетельствуемый), документа, удостоверяющего личность, а при отсутствии такого документа - на основании данных протокола о направлении лица на медицинское освидетельствование или письменного направления (заявления) лиц, указанных в пункте 5 настоящего Порядка.

Законный представитель освидетельствуемого в случае подачи им письменного заявления в соответствии с подпунктами 8 - 10 пункта 5 настоящего Порядка предъявляет документ, удостоверяющий личность. Законный представитель (кроме родителя) предъявляет также документ, подтверждающий назначение опекуном (попечителем) освидетельствуемого.

8. В процессе проведения медицинского освидетельствования его результаты вносятся в Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), форма которого предусмотрена приложением N 2 к настоящему приказу (далее - Акт).

9. После указания в Акте персональных данных освидетельствуемого проведение медицинского освидетельствования во всех случаях начинается с первого исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя, после которого врачом-специалистом (фельдшером) производится сбор жалоб, анамнеза и осмотр в целях выявления клинических признаков опьянения, предусмотренных приложением N 2 к настоящему Порядку.

10. Для исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя используются технические средства измерения, тип которых внесен в Федеральный информационный фонд по обеспечению единства измерений⁷, обеспечивающие запись результатов на бумажном носителе и поверенные в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения единства измерений.

11. При проведении исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя результаты измерения концентрации абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе указываются в Акте в миллиграммах на один литр выдыхаемого воздуха на основании показаний используемого технического средства измерения.

Положительным результатом исследования выдыхаемого воздуха считается наличие абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха.

При положительном результате первого исследования выдыхаемого воздуха через 15-20 минут после первого исследования проводится повторное исследование выдыхаемого воздуха. Результаты первого исследования указываются в подпункте 13.1 Акта, повторного - в подпункте 13.2 Акта.

При отрицательном результате первого исследования выдыхаемого воздуха повторное исследование алкоголя не проводится, о чем делается запись в подпункте 13.2 Акта.

12. При медицинском освидетельствовании лиц, указанных в подпункте 1 пункта 5 настоящего Порядка, отбор биологического объекта (моча, кровь) для направления на химико-токсикологические исследования осуществляется вне зависимости от результатов исследований выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя.

При медицинском освидетельствовании лиц, указанных в подпунктах 2-10 пункта 5 настоящего Порядка, при наличии не менее трех клинических признаков опьянения, предусмотренных приложением N 2 к настоящему Порядку, и отрицательном результате первого или повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя отбирается проба биологического объекта (моча, кровь) для направления на химико-токсикологическое исследование с целью определения средств (веществ) или их метаболитов (за исключением алкоголя), вызвавших опьянение.

13. Направление на химико-

токсикологические исследования (учетная форма N 452/у-06) (далее - Направление) заполняется по форме и в порядке, утвержденным приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 27 января 2006 г. N 40 «Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических средств, психотропных и других токсических веществ» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 февраля 2006 г., регистрационный N 7544).

При этом должностным лицам, указанным в подпунктах 1-4 пункта 5 настоящего Порядка, выдается заверенная печатью медицинской организации и подписью врача-специалиста (фельдшера), проводящего медицинское освидетельствование, справка произвольной формы, в которой отражается, что по результатам освидетельствования обнаружены (не обнаружены) клинические признаки опьянения, предусмотренные приложением N 2 к настоящему Порядку, медицинское освидетельствование будет завершено по получении результатов химико-токсикологического исследования биологического объекта. Копия указанной справки выдается освидетельствуемому (его законному представителю).

IV. Порядок оформления результатов медицинского освидетельствования

14. На основании результатов проведенных в рамках медицинского освидетельствования осмотров и инструментальных и лабораторных исследований, указанных в пункте 4 настоящего Порядка, выносятся одно из следующих медицинских заключений о состоянии освидетельствуемого на момент проведения медицинского освидетельствования (далее - медицинское заключение):

- 1) установлено состояние опьянения;
- 2) состояние опьянения не установлено;
- 3) от медицинского освидетельствования освидетельствуемый (законный представитель освиде-

тельствующего) отказался.

15. Медицинское заключение «установлено состояние опьянения» выносится в случае освидетельствования лиц, указанных в подпункте 1 пункта 5 настоящего Порядка, при положительном результате повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя или при обнаружении по результатам химико-токсикологических исследований в пробе биологического объекта одного или нескольких наркотических средств и (или) психотропных веществ.

16. Медицинское заключение «состояние опьянения не установлено» выносится в случае освидетельствования лиц, указанных в подпункте 1 пункта 5 настоящего Порядка, при отрицательном результате первого или повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя и отсутствии в пробе биологического объекта наркотических средств и (или) психотропных веществ.

17. Медицинское заключение «установлено состояние опьянения» выносится в случае освидетельствования лиц, указанных в подпунктах 2-10 пункта 5 настоящего Порядка, при наличии не менее трех клинических признаков опьянения, предусмотренных приложением N 2 к настоящему Порядку, и положительных результатах повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя или при наличии не менее трех клинических признаков опьянения, предусмотренных приложением N 2 к настоящему Порядку, и обнаружении по результатам химико-токсикологических исследований в пробе биологического объекта одного или нескольких наркотических средств и (или) психотропных веществ, аналогов наркотических средств и (или) психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ, химических веществ, в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, или метаболитов указанных средств и веществ.

18. Медицинское заключение

«состояние опьянения не установлено» выносится в случае освидетельствования лиц, указанных в подпунктах 2-10 пункта 5 настоящего Порядка, при отрицательном результате первого или повторного исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя и отсутствии в пробе биологического объекта наркотических средств и (или) психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ, химических веществ, в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, или метаболитов указанных средств и веществ.

19. Медицинское заключение «от медицинского освидетельствования отказался» выносится в случаях:

- 1) отказа освидетельствуемого от проведения медицинского освидетельствования (до начала его проведения);
- 2) отказа освидетельствуемого при проведении медицинского освидетельствования от осмотра врачом-специалистом (фельдшером), от любого инструментального или лабораторных исследований, предусмотренных пунктом 4 настоящего Порядка;
- 3) фальсификации выдоха;
- 4) фальсификации пробы биологического объекта (мочи).

В этих случаях медицинское освидетельствование и заполнение Акта прекращаются, в Журнале и в пункте 17 Акта делается запись «от медицинского освидетельствования отказался».

20. Медицинское заключение и дата его вынесения указываются в пункте 17 Акта.

При вынесении медицинского заключения об установлении состояния опьянения по результатам химико-токсикологических исследований пробы биологического объекта в пункте 14 Акта указываются наименования наркотических средств, психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ, химических веществ, в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызыва-

ющих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, или метаболитов указанных средств и веществ, обнаруженных по результатам химико-токсикологических исследований. Наименование наркотических средств и психотропных веществ указывается в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 г. N 681 «Об утверждении перечня наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации»⁸.

В случае если медицинское заключение выносится по результатам химико-токсикологических исследований пробы биологического объекта врачом-специалистом (фельдшером), не проводившим медицинское освидетельствование, в пункте 17 Акта указываются должность, фамилия и инициалы врача-специалиста (фельдшера), вынесшего медицинское заключение, сведения о прохождении им подготовки по вопросам проведения медицинского освидетельствования.

21. При медицинском освидетельствовании лиц, указанных в подпункте 1 пункта 5 настоящего Порядка, в случаях обнаружения при медицинском освидетельствовании в пробе биологического объекта аналогов наркотических средств и (или) психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих веществ, химических веществ (за исключением алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ), в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, или метаболитов указанных средств и веществ медицинское заключение не выносится, при этом пункт 17 Акта перечеркивается, а в пункте 14 Акта указываются наименования и концентрация новых потенциально опасных психоактивных веществ или одурманивающих

веществ, химических веществ, в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, или метаболитов указанных средств и веществ, обнаруженных по результатам химико-токсикологических исследований.

22. При наличии сведений о том, что освидетельствуемый принимает по назначению врача лекарственные препараты для медицинского применения, в том числе подтвержденных выпиской из медицинской документации, представленной освидетельствуемому (его законным представителем), указанные сведения, включая источник их получения, вносятся в пункт 15 Акта.

23. При проведении медицинского освидетельствования заполняется Акт в трех экземплярах с указанием даты медицинского освидетельствования, номера Акта, соответствующего номеру регистрации медицинского освидетельствования в журнале регистрации медицинских освидетельствований на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), ведение которого осуществляется по форме, предусмотренной приложением N 3 к настоящему приказу (далее - Журнал).

При медицинском освидетельствовании на основании направления работодателя, органа службы занятости или по личному обращению освидетельствуемого (его законного представителя) Акт заполняется в двух экземплярах.

24. При заполнении Акта и Журнала персональные данные освидетельствуемого указываются на основании документа, удостоверяющего его личность, а при отсутствии такого документа - на основании данных протокола о направлении лица на медицинское освидетельствование или письменного направления (заявления) лиц, указанных в пункте 5 настоящего Порядка, что отмечается в Акте.

25. Акт может заполняться в письменной или в электронной форме. Все пункты Акта должны запол-

няться разборчиво и отражать все предусмотренные пунктами Акта сведения. Записи в Акт вносятся на русском языке чернилами или шариковой ручкой синего, фиолетового или черного цвета либо² с применением печатающих устройств.

Если проведение медицинского освидетельствования в объеме, установленном настоящим Порядком, не представляет возможным из-за состояния освидетельствуемого, в Акте указываются причины невыполнения того или иного исследования.

Незаполненные пункты Акта перечеркиваются, экземпляры Акта выдаются в соответствии с пунктом 27 настоящего Порядка.

26. Страницы Акта должны быть пронумерованы.

Каждая страница Акта подписывается врачом-специалистом (фельдшером), проводившим медицинское освидетельствование, и заверяется печатью медицинской организации (ее обособленного структурного подразделения), на оттиске которой идентифицируется полное наименование медицинской организации (ее обособленного структурного подразделения), в которой было вынесено окончательное медицинское заключение.

27. По завершении медицинского освидетельствования и оформления его результатов:

1) в случае, указанном в абзаце первом пункта 23 настоящего Порядка, первый экземпляр Акта выдается должностному лицу, второй экземпляр Акта хранится в медицинской организации (ее обособленном структурном подразделении), в которой было проведено медицинское освидетельствование, в течение трех лет после календарного года, в котором Акт был заполнен, третий экземпляр Акта выдается освидетельствуемому;

2) в случае, указанном в абзаце втором пункта 23 настоящего Порядка, первый экземпляр Акта выдается освидетельствуемому (его законному или иному уполномоченному представителю), второй экземпляр Акта хранится в медицинской организации (ее обособленном структурном подразделении), в которой было вынесено окончательное медицинское заключение.

1 Статья 1 Федерального закона от 8 января 1998 г. N 3-ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 2, ст. 219; 2015, N 6, ст. 885).

2 В соответствии со статьей 27.121 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 1; 2014, N 30, ст. 4228) и постановлением Правительства Российской Федерации от 23 января 2015 г. N 37 «Об утверждении Правил направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, совершивших административные правонарушения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 5, ст. 817).

3 В соответствии с частью 2 статьи 27.121 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и с пунктом 14

части 1 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. N 3-ФЗ «О полиции» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 7, ст. 900; N 27, ст. 3881).

4 В соответствии с пунктами 8 и 11 статьи 28.7 Федерального закона от 27 мая 1998 г. N 76-ФЗ «О статусе военнослужащих» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 22, ст. 2331).

5 В соответствии со статьей 35 Закона Российской Федерации от 19 апреля 1991 г. N 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, N 17, ст. 1915; 1999, N 18, ст. 2211; N 29, ст. 3696; 2003, N 2, ст. 160; 2008, N 52, ст. 6242; 2009, N 23, ст. 2761; 2011, N 49, ст. 7039).

6 В соответствии с частью 2 статьи 20 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. N 323-ФЗ «Об охране здоровья

граждан в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 48, ст. 6724; 2012, N 26, ст. 3442, 3446).

7 Статья 20 Федерального закона от 26 июня 2008 г. N 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 26, ст. 3021; 2014, N 30, ст. 4255)

8 Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 27, ст. 3198; 2006, N 29, ст. 3253; 2010, N 3, ст. 314; N 17, ст. 2100; N 24, ст. 3035; N 28, ст. 3703; N 31, ст. 4271; N 45, ст. 5864; N 50, ст. 6696; 2011, N 10, ст. 1390; N 12, ст. 1635; N 29, ст. 4466; N 42, ст. 5921; N 51, ст. 7534; 2012, N 10, ст. 1232; N 11, ст. 1295; N 22, ст. 2864; N 41, ст. 5625; N 49, ст. 6861; 2013, N 9, ст. 953; N 29, ст. 3962; N 37, ст. 4706; N 46, ст. 5943; 2014, N 14, ст. 1626; N 23, ст. 2987; N 27, ст. 3763; N 44, ст. 6068; N 51, ст. 7430; 2015, N 11, ст. 1593; N 16, ст. 2368; N 20, ст. 2914; N 28, ст. 423; 2015, N 42, ст. 5805.

Приложение N 1 к Порядку Требования к передвижному пункту (автомобилу) для проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения лиц, которые управляют транспортным средством

1. Передвижной пункт (автомобиль) для проведения медицинского освидетельствования (далее - ППМО) должен обеспечивать работу персонала при температурах окружающего воздуха от -45 до +40 С и относительной влажности 80% при температуре окружающего воздуха +20 С.

2. Высота салона должна быть не менее 1,85 м.

3. Салон ППМО должен быть оснащен резиновой дорожкой шириной 0,6 м и длиной не менее 3 м для проведения пробы на устойчивость походки.

4. В ППМО должны быть боковая (для входа) и задняя (распашная) двери; проемы дверей должны быть оборудованы подножками, выдерживающими нагрузку до 200 кг, и местным освещением.

5. Электропитание салона должно осуществляться от внешней сети 220 В, 50 Гц на оборудованной стоянке или от бортовой сети базового шасси.

6. Общий уровень освещенности салона должен быть не менее

100 лк, оборудован дополнительным направленным светильником, обеспечивающим освещенность не менее 600 лк с диаметром светового пятна 200 мм на уровне рабочего места персонала ППМО.

7. Предельно допустимая концентрация летучих горючих веществ в салоне ППМО должна быть не более 15 мг/л при работающем двигателе базового шасси и включенных системах жизнеобеспечения салона ППМО.

8. В салоне ППМО должны быть предусмотрены два рабочих сиденья для медицинского персонала, сиденье для освидетельствуемого и рабочий стол для оформления Актов и заполнения Журнала. Встроенная мебель должна обеспечивать размещение и надежное крепление оснащения, документации, инвентаря и иметь в своем составе вешалку для верхней одежды.

9. Салон ППМО должен быть оборудован умывальником с запасом чистой воды не менее 7 л и емкостью для сбора отработанной

воды объемом не менее 10 л, биотуалетом, съемным пластмассовым (герметичным) мусоросборником не менее 30 л, а также бортовым холодильником объемом не менее 10 л для хранения биологических проб.

10. В салоне должна быть обеспечена возможность размещения: прибора для количественного определения алкоголя в выдыхаемом воздухе (1 шт); анализатора для химико-токсикологических исследований (1 шт); контейнеров для сбора мочи с измерением температуры и pH, пробирок вакуумных для сбора мочи, держателей для переноса мочи в пробирку (50 шт); резиновых перчаток (не менее 20 пар); термометров для измерения температуры тела (2 шт); тонометров механических (2 шт); фонендоскопов (2 шт); молоточка неврологического (1 шт); комплекта средств для дезинфекции салона; средств связи; документов, используемых при проведении медицинского освидетельствования, в том числе бланков Актов.

Клинические признаки опьянения

I. Изменения психической деятельности

1. Неадекватность поведения, в том числе сопровождающаяся нарушением общественных норм, демонстративными реакциями, попытками диссимуляции.

2. Заторможенность, сонливость или возбуждение.

3. Эмоциональная неустойчивость.

4. Ускорение или замедление темпа мышления.

II. Изменения вегетативно-сосудистых реакций

5. Гиперемия или бледность, мраморность кожных покровов, акроцианоз.

6. Инъецированность склер, гиперемия или бледность видимых слизистых.

7. Сухость кожных покровов, слезистых или гипергидроз.

8. Учащение или замедление дыхания.

9. Тахикардия или брадикардия.

10. Сужение или расширение зрачков.

11. Вялая реакция зрачков на свет.

Приложение N 2 к Порядку

III. Нарушения двигательной сферы

12. Двигательное возбуждение или заторможенность.

13. Пошатывание при ходьбе с быстрыми поворотами.

14. Неустойчивость в позе Ромберга.

15. Ошибки при выполнении координаторных проб.

16. Тремор век и (или) языка, рук.

17. Нарушения речи в виде дизартрии.

Приложение N 3 к Порядку

Правила проведения химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании

1. Настоящие Правила определяют порядок проведения химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании.

2. Химико-токсикологические исследования отобранных проб биологических объектов проводятся в месте отбора биологической пробы, в клинико-диагностических или химико-токсикологических лабораториях наркологических диспансеров (наркологических больниц) или иных медицинских организаций, имеющих лицензии на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей выполнение работ (услуг) по клинической лабораторной диагностике или судебно-медицинской экспертизе веществественных доказательств и исследований биологических объектов (биохимической, генетической, медико-криминалистической, спектрографической, судебно-биологической, судебно-гистологической, судебно-химической, судебно-цитологической, химико-токсикологической).

3. Химико-токсикологические исследования пробы биологического объекта при медицинском освидетельствовании в обязательном порядке проводятся на следующие химические вещества, включая их производные,

метаболиты и аналоги: опиаты, растительные и синтетические каннабиноиды, фенилалкиламины (амфетамин, метамфетамин), синтетические катионы, кокаин, метадон, бензодиазепины, барбитураты, этанол и его суррогаты.

Химико-токсикологические исследования проводятся на иные вещества, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности.

4. Отбор биологического объекта (мочи) для направления на химико-токсикологические исследования производится в объеме не менее 30 мл в одноразовый контейнер для сбора мочи в туалетной комнате.

5. В целях исключения фальсификации биологического объекта мочи в течение первых пяти минут после его отбора проводится измерение:

температуры биологического объекта (мочи) с помощью бесконтактного устройства с автоматической регистрацией результатов измерения (в норме температура должна быть в пределах 32,5-39,0 С);

pH биологического объекта (мочи) с помощью pH-метра или универсальной индикаторной бумаги (в норме pH должен быть в пределах 4-8);

относительной плотности (в норме относительная плотность в пределах 1.008-1.025);

содержания креатинина методом иммунной хроматографии (в норме содержание креатинина должно быть в пределах 4,4-17,7 ммоль/сут).

6. При наличии у освидетельствуемого острых заболеваний, состояний, представляющих угрозу его жизни, или если в течение 30 минут после направления на химико-токсикологические исследования освидетельствуемый заявляет о невозможности сдачи мочи, производится отбор крови из поверхностной вены в объеме 15 мл в две пробирки (флакона) объемами 10 мл и 5 мл.

Пробирка (флакон) с 5 мл крови хранится в химико-токсикологической лаборатории как контрольный образец. Вторая пробирка (флакон) с 10 мл крови (анализируемый образец) используется для проведения химико-токсикологических исследований.

7. Перед проколом кожа освидетельствуемого обрабатывается стерильным тампоном (шариком из ваты), смоченным не содержащим спирт дезинфицирующим раствором. После взятия крови к раневой поверхности прикладывается новый стерильный тампон, смоченный таким же дезинфицирующим

рующим раствором.

8. Химико-токсикологические исследования пробы биологического объекта (мочи) проводятся в два этапа:

1) предварительные исследования иммунохимическими методами с применением анализаторов, обеспечивающих регистрацию и количественную оценку результатов исследования путем сравнения полученного результата с калибровочной кривой;

2) подтверждающие исследования методами газовой и (или) жидкостной хроматографии с масс-спектрометрическим детектированием с помощью технических средств, обеспечивающих регистрацию и обработку результатов исследования путем сравнения полученного результата с данными электронных библиотек масс-спектров.

Химико-токсикологические исследования пробы биологического объекта (крови) проводятся в один этап подтверждающими методами исследования.

9. Предварительные химико-токсикологические исследования проводятся на месте отбора биологического объекта (мочи), в клинико-диагностической лаборатории или в химико-токсикологической лаборатории не позднее 2 часов с момента отбора биологического объекта (мочи).

10. По окончании первого этапа химико-токсикологического исследования в случае отсутствия в пробе биологического объекта (моче) наркотических средств, психотропных веществ, лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, метаболитов и аналогов указанных средств, веществ и препаратов выносится заключение об отсутствии в исследованной пробе биологического объекта (моче) вызывающих опьянение средств (веществ), второй этап химико-токсикологического

исследования не проводится.

По окончании первого этапа химико-токсикологического исследования в случае наличия в пробе биологического объекта наркотических средств, психотропных веществ, лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, метаболитов и аналогов указанных средств, веществ и препаратов вне зависимости от их концентрации проводится второй этап химико-токсикологического исследования подтверждающими методами. Срок доставки образца биологического объекта (мочи) в медицинскую организацию, проводящую подтверждающие исследования, не должен превышать десяти рабочих дней с момента отбора биологического объекта (мочи).

11. Подтверждающие химико-токсикологические исследования проводятся в химико-токсикологических лабораториях наркологических диспансеров (наркологических больниц) или иных медицинских организаций (далее - лаборатории).

Сроки проведения подтверждающих химико-токсикологических исследований не должны превышать трех рабочих дней с момента поступления пробы биологического объекта в лабораторию.

12. При обнаружении в ходе подтверждающих исследований в пробе биологического объекта (мочи, крови) наркотических средств, психотропных веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ, химических веществ, в том числе лекарственных препаратов для медицинского применения, вызывающих нарушение физических и психических функций, которые могут повлечь неблагоприятные последствия при деятельности, связанной с источником повышенной опасности, метаболитов или аналогов указанных средств и веществ выносится заключение об обнаружении в биологическом объекте (моче, крови) вызывающих опьянение средств (веществ) с указанием выявленного средства (вещества).

При получении по результатам подтверждающих исследований пробы биологического объекта (мочи, крови) отрицательного результата выносится заключение об отсутствии в исследованной пробе биологического объекта (моче, крови) вызывающих опьянение средств (веществ).

13. В лаборатории обеспечивается хранение проб биологических объектов (мочи, крови) в течение трех месяцев с момента проведения подтверждающих химико-токсикологических исследований, а полученных масс-спектров на электронных носителях - в течение пяти лет.

14. Результаты химико-токсикологических исследований отражаются в справке о результатах химико-токсикологических исследований (учетная форма N 454/у-06), которая оформляется по форме и в порядке, утвержденным приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 27 января 2006 г. N 40 «Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических средств, психотропных и других токсических веществ» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 февраля 2006 г., регистрационный N 7544), и представляется в медицинскую организацию, направившую в лабораторию пробу биологического объекта (мочи, крови).

По желанию освидетельствуемого в организации, проводившей медицинское освидетельствование, ему выдается копия справки о результатах химико-токсикологических исследований.

Приложение N 2. Форма.

Медицинская документация
Учетная форма N 307/у-05
УТВЕРЖДЕНА
приказом Министерства
здравоохранения
Российской Федерации
от 18 декабря 2015 года N 933н

**Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения
(алкогольного, наркотического или иного токсического) N _____**

" _____ " _____ 20 _____ г.

1. Сведения об освидетельствуемом лице:

Фамилия, имя, отчество (при наличии) _____

Дата рождения _____

Адрес места жительства _____

Сведения об освидетельствуемом лице заполнены на основании _____

2. Основание для медицинского освидетельствования

(протокол о направлении на медицинское освидетельствование, письменное направление работодателя, личное заявление, фамилия, имя, отчество (при наличии) должностного лица, направившего на медицинское освидетельствование) _____

3. Наименование структурного подразделения медицинской организации, в котором проводится медицинское освидетельствование _____

4. Дата и точное время начала медицинского освидетельствования _____

5. Кем освидетельствован (должность, фамилия и инициалы врача (фельдшера), сведения о прохождении подготовки по вопросам проведения медицинского освидетельствования: наименование медицинской организации дата выдачи документа) _____

6. Внешний вид освидетельствуемого (наличие видимых повреждений, следов от инъекций) _____

7. Жалобы освидетельствуемого на свое состояние _____

8. Изменения психической деятельности освидетельствуемого _____

результат пробы Шульце _____

9. Вегетативно-сосудистые реакции освидетельствуемого _____

зрачки (сужены, расширены, в норме) _____

реакция на свет (живая, вялая) _____

склеры _____

нистагм _____

10. Двигательная сфера освидетельствуемого _____

речь _____

походка _____

устойчивость в позе Ромберга (устойчив, неустойчив) _____

точность выполнения координационных проб _____

результат пробы Ташена _____

11. Наличие заболеваний нервной системы, психических расстройств, перенесенных травм (со слов освидетельствуемого) _____

12. Сведения о последнем употреблении алкоголя, лекарственных средств, наркотических средств и психотропных веществ (со слов освидетельствуемого) _____

13. Наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе освидетельствуемого _____

13.1. Время первого исследования, наименование технического средства измерения, его заводской номер, дата последней поверки, погрешность технического средства измерения, результат исследования _____

13.2. Второе исследование через 15-20 минут: время исследования, результат исследования (наименование технического средства измерения, его заводской номер, дата последней поверки, погрешность технического средства измерения указываются в случае использования другого технического средства измерения) _____

14. Время отбора биологического объекта у освидетельствуемого _____

Результаты химико-токсикологических исследований биологических объектов (название лаборатории, методы исследований, результаты исследований, номер справки о результатах химико-токсикологических исследований) _____

15. Другие данные медицинского осмотра или представленных документов (указать какие, дату проведенных медицинских вмешательств) _____

16. Дата и точное время окончания медицинского освидетельствования _____

17. Медицинское заключение, дата его вынесения _____

18. Подпись врача (фельдшера) _____

М.П.

Журнал регистрации медицинских освидетельствований на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)

№ п/п	Дата медицинского освидетельствования	Кем направлен на освидетельствование, реквизиты протокола (направления, заявления)	Фамилия, инициалы, дата рождения и адрес места жительства освидетельствуемого	Документ, удостоверяющий личность освидетельствуемого (при его отсутствии номер протокола о направлении лица на медицинское освидетельствование (направление, заявление))
1	2	3	4	5

продолжение Журнала

Заключение по результатам медицинского освидетельствования, результаты химико-токсикологических исследований пробы биологического объекта	Фамилия, инициалы, должность и номер служебного удостоверения (при наличии) и подпись лица, получившего акт медицинского освидетельствования	Фамилия, инициалы и подпись медицинского работника, проводившего медицинское освидетельствование
6	7	8

Примечания:

1. Форма «Журнал регистрации медицинских освидетельствований на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» (далее - Журнал) ведется в медицинских организациях (их обособленных структурных подразделениях), осуществляющих медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) (далее - медицинское освидетельствование).

2. Журнал заполняется медицинским работником, участвующим в проведении медицинского освидетельствования.

3. Листы Журнала нумеруются, прошнуровываются и скрепляются подписью руководителя (уполномоченного заместителя руководителя) и печатью медицинской организации, в которой проводится медицинское освидетельствование.

4. В процессе работы с Журналом обеспечиваются условия его хранения, исключающие доступ к журналу посторонних лиц.

5. Заполненный Журнал заверяется подписью руководителя (уполномоченного заместителя руководителя) медицинской организации и хранится в течение 3 лет.

6. Нумерация проводимых медицинских освидетельствований начинается с 1 января каждого года. В случае окончания Журнала до конца года в следующем Журнале нумерация продолжает нумерацию оконченого и сданного на хранение Журнала.

7. При использовании Актов медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) (далее - Акт), изготовленных типографским способом со сквозной нумерацией, типографский номер Акта также указывается в графе 1 Журнала.

Допускается ведение нескольких Журналов в зависимости от категорий освидетельствуемых, указанных в пункте 5 Порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), предусмотренного приложением N 1 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18 декабря 2015 года N 933н.

Перечень поручений по итогам заседания президиума Государственного совета

Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 14 марта 2016 года.

11 апреля 2016 года

17:50

Содержит 18 поручений

Пр-637, п. 1

1. Правительству Российской Федерации обеспечить внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проектов федеральных законов, предусмотренных Планом мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации 4 августа 2015 г.

Срок — 1 июня 2016 г.

Ответственный: Медведев Д. А.

Организация
Ответственный
Тематика
Срок исполнения

Правительство Российской Федерации
Медведев Дмитрий Анатольевич
Транспорт
1 июня 2016 года

Пр-637, п. 2

2. Предложить Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации рассмотреть проекты федеральных законов, указанные в пункте 1 настоящего перечня поручений, в период весенней сессии 2016 года.

Срок — 1 августа 2016 г.

Ответственный: Нарышкин С. Е.

Организация
Ответственный
Тематика
Срок исполнения

Государственная Дума Российской Федерации
Нарышкин Сергей Евгеньевич
Право
1 августа 2016 года

Пр-637, п. 3 а

3. Правительству Российской Федерации:
а) разработать и утвердить стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на среднесрочный период.

Срок — 1 декабря 2017 г.;

Организация
Ответственный
Тематика
Срок исполнения

Правительство Российской Федерации
Медведев Дмитрий Анатольевич
Транспорт
1 декабря 2017 года

Пр-637, п. 3 б

б) обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих:
установление административной ответственности перевозчиков (индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, должностных лиц организаций) за нарушение режима труда и отдыха водителей при осуществлении

перевозок пассажиров и грузов;

учёт доходов в виде штрафов за нарушение правил дорожного движения при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации и направление эквивалентной суммы из этих дорожных фондов на обеспечение безопасности дорожного движения;

усиление ответственности за нарушение правил проезда пешеходных переходов;

возможность перевозки детей в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, исключительно с их использованием и (или) с использованием детских удерживающих устройств;

установление обязательных требований к обустройству мест производства работ на проезжей части техническими средствами организации дорожного движения, а также ответственности за нарушение таких требований;

определение порядка использования данных, получаемых с помощью тахографов и иных технических устройств с измерительными функциями, осуществляющих в некорректируемом виде регистрацию, хранение и передачу координат и параметров движения транспортных средств по сигналам ГЛОНАСС, в том числе в целях фиксации нарушений правил дорожного движения и привлечения нарушителей к административной ответственности;

возможность фиксации административных правонарушений с применением автоматических средств радиочастотной идентификации регистрационных знаков транспортных средств;

возможность вынесения постановлений о назначении административных наказаний за отдельные нарушения правил дорожного движения без составления протокола об административном правонарушении на основании зафиксированных с применением специальных мобильных приложений в некорректируемом виде материалов фото- и (или) видеосъемки, полученных от граждан, зарегистрированных на едином портале государственных и муниципальных услуг, с указанием времени и координат съёмки;

введение единых требований, предъявляемых к физическим и юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации грузовых автомобилей и автобусов;

проведение независимого аудита безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и на объектах улично-дорожной сети;

установление запрета на оставление в транспортном средстве на время его стоянки детей дошкольного возраста без совершеннолетнего лица, а также административной ответственности за такое нарушение.

Срок — 15 декабря 2016 г.;

Организация
Ответственный
Тематика
Срок исполнения

Правительство Российской Федерации
Медведев Дмитрий Анатольевич
Транспорт, Право
15 декабря 2016 года

Пр-637, п. 3 в

в) представить предложения по наделению МВД России полномочиями по формированию государственной поли-

тики в сфере безопасности дорожного движения;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Право
 Срок исполнения 1 ноября 2016 года

Пр-637, п. 3 г

г) определить федеральный орган исполнительной власти, ответственный за формирование и реализацию государственной политики в сфере организации дорожного движения.

Срок — 1 ноября 2016 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 ноября 2016 года

Пр-637, п. 3 д

д) представить на основе анализа результатов реализации первого этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» предложения по включению в неё дополнительных мероприятий, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Срок — 1 сентября 2016 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 сентября 2016 года

Пр-637, п. 3 е

е) разработать и утвердить план мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 ноября 2016 года

Пр-637, п. 3 ж

ж) разработать и утвердить план мероприятий по повышению качества подготовки водителей транспортных средств различных категорий и совершенствованию профессиональной подготовки и переподготовки водителей, осуществляющих коммерческую деятельность по перевозке пассажиров и грузов.

Срок — 1 ноября 2016 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт, Профессиональное образование
 Срок исполнения 1 ноября 2016 года

Пр-637, п. 3 з

з) обеспечить информационно-технологическое

сопряжение Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» с экстренными оперативными службами в автоматизированном режиме.

Срок — 1 июня 2017 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт, Информационное общество
 Срок исполнения 1 июня 2017 года

Пр-637, п. 3 и

и) принять меры по активизации работы производителей автотранспортных средств по установке на новые автомобили устройств вызова экстренных оперативных служб при дорожно-транспортных происшествиях.

Доклад — до 1 сентября 2016 г., далее — один раз в полгода;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 июня 2016 года

Пр-637, п. 3 к

к) представить предложения:
 по увеличению срока давности привлечения к административной ответственности за нарушение правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;

по введению лицензирования перевозок пассажиров юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, в том числе перевозок детей школьными автобусами;

по оснащению автобусов, зарегистрированных на территории Российской Федерации, техническими устройствами, осуществляющими в некорректируемом виде регистрацию, хранение и передачу координат и параметров движения, определяемых по сигналам ГЛОНАСС, через федеральную государственную автоматизированную информационную систему, а также по сбору и обработке таких данных;

по расширению основных и дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил безопасного поведения на дорогах, предусмотрев в том числе распространение опыта работы отрядов юных инспекторов движения;

по передаче отдельных полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения субъектам Российской Федерации.

Доклад — до 1 июля 2016 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 июля 2016 года

Пр-637, п. 3 л

л) принять меры по упрощению порядка присоединения линий освещения автомобильных дорог к электрическим сетям, предусмотрев при этом специальные пониженные тарифы как на электрическую энергию, так и на присоединение.

Срок — 1 ноября 2016 г.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 1 ноября 2016 года

Пр-637, п. 3 м

м) установить государственный надзор за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств, а также порядок контроля за проведением такого осмотра.

Срок — 15 июня 2016 г.

Ответственный: Медведев Д. А.;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 15 июня 2016 года

Пр-637, п. 3 н

н) подготовить совместно с Банком России, некоммерческой организацией «Российский Союз Автостраховщиков», другими заинтересованными организациями и ассоциациями автовладельцев и представить предложения по совершенствованию процедуры оформления без участия сотрудников полиции документов о дорожно-транспортном происшествии в случаях, когда причинён только материальный ущерб, и по соблюдению интересов застрахованных лиц при оформлении таких документов;

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт, Право
 Срок исполнения 15 июня 2016 года

Пр-637, п. 3 о

о) подготовить совместно с Банком России и некоммерческой организацией «Российский Союз Автостраховщиков» и представить предложения:

по формированию программы профилактики нарушений в сфере безопасности дорожного движения за счёт средств страховых организаций, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, предусмотрев создание центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также стационарных или мобильных детских автоплощадок (автогородков) на территориях образовательных организаций в субъектах Российской Федерации;

по разработке дополнительных мер стимулирования применения страховыми организациями повышающих или понижающих коэффициентов страховых тарифов обязательного страхования в связи с наличием или отсутствием

ствием в предшествующие периоды установленных фактов неоднократного нарушения правил дорожного движения, а также предоставления такими организациями дополнительных скидок за безаварийную езду;

по принятию мер, направленных на пресечение распространения поддельных бланков полисов страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, включая внесение сведений о выданных полисах в автоматизированную информационную систему некоммерческой организации «Российский Союз Автостраховщиков» в режиме реального времени.

Срок — 15 июня 2016 г.

Ответственные: Медведев Д. А., Набиуллина Э. С., Юргенс И. Ю.

Организация Правительство Российской Федерации
 Ответственный Медведев Дмитрий Анатольевич
 Тематика Транспорт
 Срок исполнения 15 июня 2016 года

Пр-637, п. 4 а

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации:

а) при подготовке проектов бюджетов на очередной финансовый год планировать объём бюджетных ассигнований дорожных фондов в размере не менее фактически полученных за отчётный финансовый год доходов, учитываемых при формировании дорожных фондов.

Доклад — до 1 февраля 2017 г., далее — один раз в год;

Организация Органы государственной власти субъектов РФ
 Ответственные Высшие должностные лица субъектов РФ
 Тематика Местное самоуправление
 Срок исполнения 1 февраля 2017 года

Пр-637, п. 4 б

б) обеспечить разработку органами местного самоуправления комплексных схем организации дорожного движения на территориях муниципальных образований и программ по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Срок — 1 декабря 2018 г.

Ответственные: высшие должностные лица (руководители высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации.

Организация Органы государственной власти субъектов РФ
 Ответственные Высшие должностные лица субъектов РФ
 Тематика Транспорт, Местное самоуправление
 Срок исполнения 1 декабря 2018 года

Темы Безопасность на дорогах

Статус материала
 Опубликовано в разделе: Поручения Президента
 Дата публикации: 11 апреля 2016 года, 17:50
 Текстовая версия

Прием экзаменов на получение права на управление мототранспортными средствами.

Продолжение. Начало см. Автошкола Профи | 2 номер 2016

Италия

Практический экзамен на получение водительского удостоверения категорий A1, A2 и A3 состоит из двух основных частей.

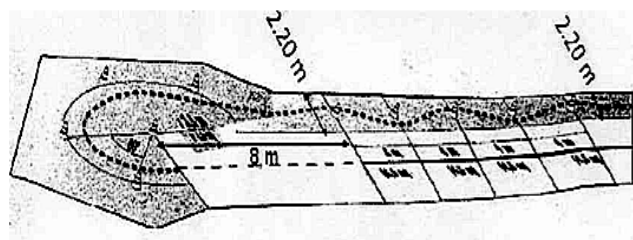


Рис. 7

Первая часть проводится на закрытой от движения площадке. Кандидат в водители должен выполнить четыре испытательных упражнения (Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/01/2013):

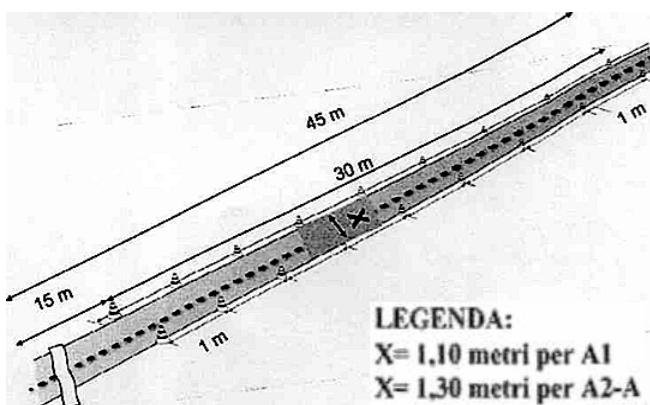


Рис. 8

Слалом между конусами (кеглями) с поворотом на 180° и возвращением в исходную точку (рис. 7);

Проезд в узком коридоре на скорости не менее 30 км/ч (рис. 8);

Уклонение от препятствия, установленного в середине пути (рис. 9)

Разгон до 50 км/час и торможение у стоп-линии на расстоянии не более 1 метра до нее (рис. 10)

Вторая часть экзамена - поездка по дорогам общего пользования. Кандидат в водители должен продемонстрировать умение управлять ТС и знание правил дорожного движения. Эта часть экзамена тест должна длиться не менее 20 минут, частично проходить по шоссе или дорогам вне населенных пунктов.

В ходе экзамена экзаменуемому может быть предложено выполнить проверку техническо-

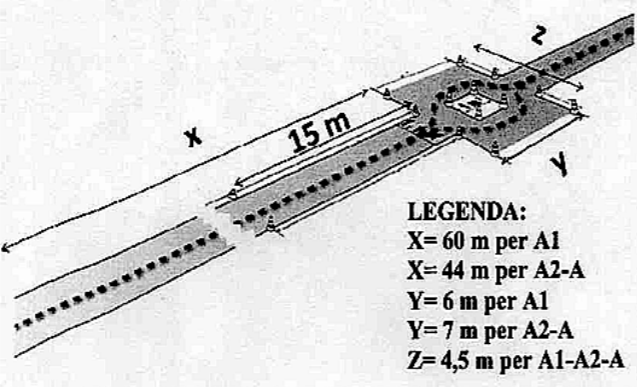


Рис. 9

го состояния ТС: шин, тормозов, рулевого управления, аварийного выключателя (если имеется), цепи, уровня масла, внешних световых приборов и устройств подачи звуковых сигналов.

С 31 марта 2011 года обязательным является также практический экзамен для получения водительского удостоверения категории AM, (Legge 18 Marzo 1988, n. 111 (GU n. 084 dell'1/04/1988).

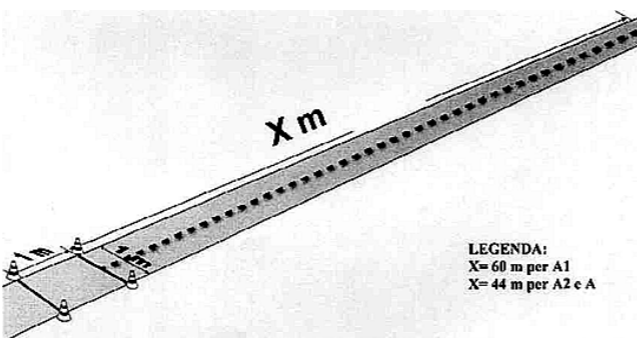


Рис. 10.

Латвия

Экзамен по вождению мотоцикла можно сдавать **только в период с 1 апреля по 1 октября**. Выбор экзаменационного ТС, фигуры 2-го этапа, а также инспектора-экзаменатора определяет специальная компьютерная программа.

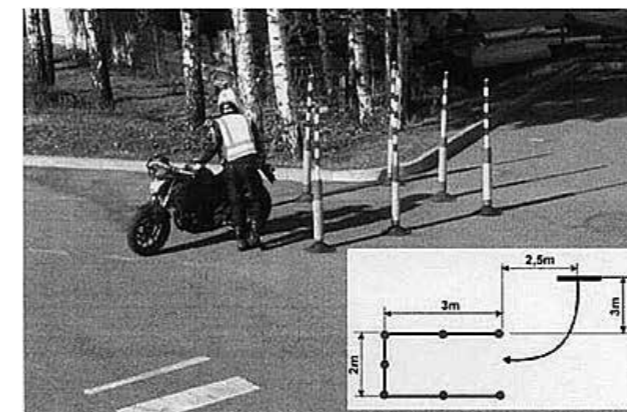
Экзамен по вождению мотоцикла (категории A1, A2 и A) принимается в три этапа.

Первый этап. Проверка знаний о транспортном средстве.

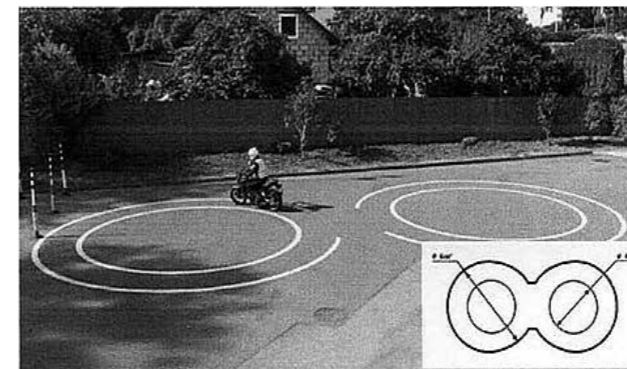
Инспектор дает задание экзаменуемому провести одну из следующих проверок: проверить давление воздуха в шинах; включить внешние осветительные приборы или аварийную световую сигнализацию; проверить цепную (ременную, карданную) передачи; объяснить значение контрольных лампочек на панели управления.

В случае неправильного ответа засчитывается как незначительная ошибка.

Второй этап: Фигурное вождение на закрытой от движения площадке.

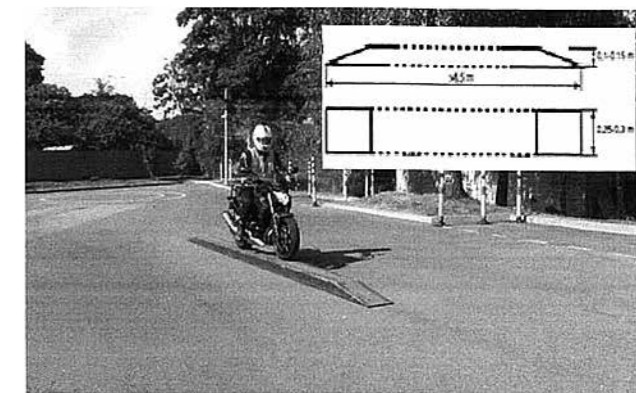


1. «Постановка на парковку» - сохраняя равновесие, от места обозначенного линией откатить мотоцикл задним ходом и поставить его на площадке, обозначенной контрольными стойками.



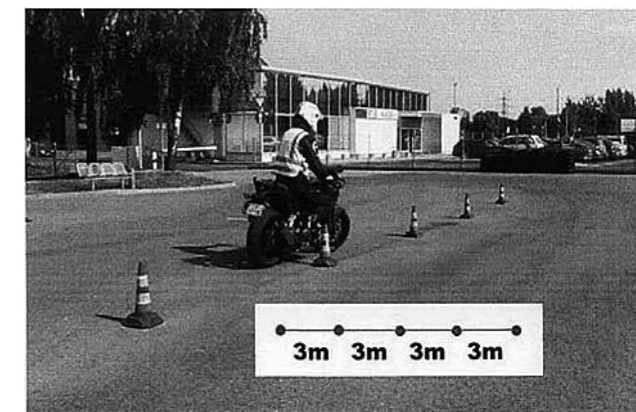
2. «Восьмерка» - сохраняя равновесие и постоянную скорость движения, выполнить фигу-

ру «восьмерка» (диаметр внутреннего круга 4 м, внешнего 6 м), при въезде и при выезде подавать сигнал поворота рукой



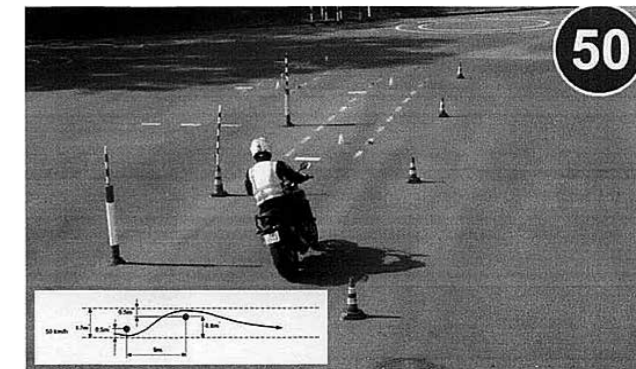
3. «Пешеходный мостик» - сохраняя равновесие, проехать через мостик с постоянной скоростью.

4. «Змейка» - сохраняя равновесие объехать разметочные элементы, сначала последовательно



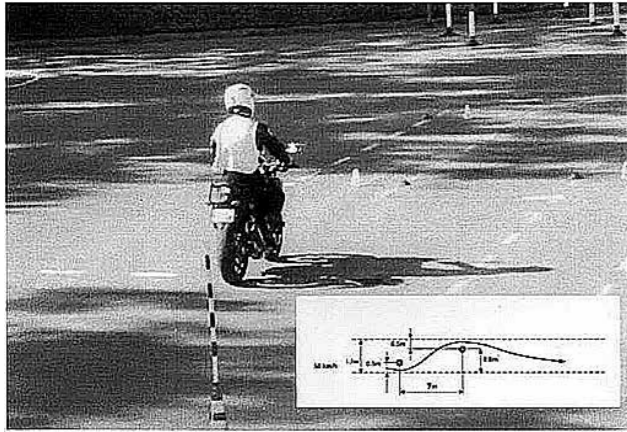
по правой, а затем по левой стороне.

5. «Резкое уклонение от препятствий» - на скорости около 50 км/ч (на II или III передаче). Двигаясь без торможения, объехать первый эле-

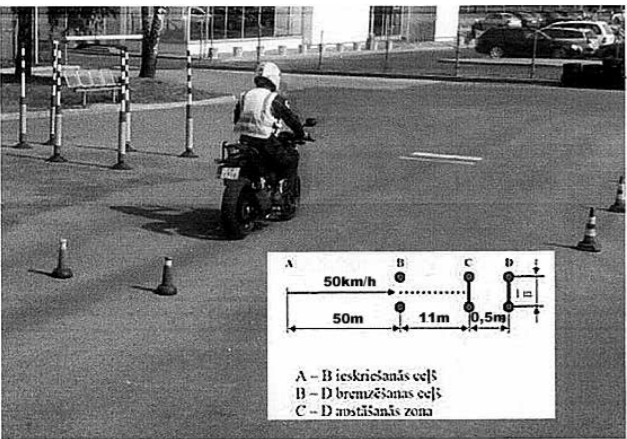


мент фигуры справа, наклонив мотоцикл влево, затем объехать второй элемент и вернуться к

начальной траектории движения, не выезжая за пределы определенные границами фигуры;



6. «Уклонение от препятствия с торможением» - при движении со скоростью около 50 км/ч, не менее, чем в 7м до первого элемента фигуры, начать торможение. При проезде первого элемента фигуры наклонить мотоцикл влево, объехать второй элемент фигуры, наклонив мотоцикл вправо и вернуться к начальной траектории движения, не выезжая за пределы границ определенных габаритами фигуры;

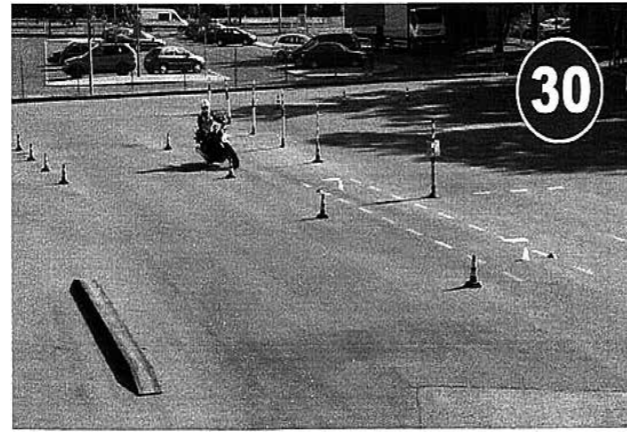


7. «Стоп-линия» - при движении со скоростью около 50 км/ч, начать торможение и полностью остановить мотоцикл в пределах полуметровой зоны до «стоп-линии»;

8. «Слалом» - при движении со скоростью около 30 км/ч (II или III передача), управлять мотоциклом с сохранением равновесия и последовательно с постоянной скоростью объезжать разметочные элементы по правой и по левой стороне, установленные на расстоянии 5 метров друг от друга.

Если одна из фигур не выполнена со второй попытки или не выполнено две фигуры, а также в случае создания угрозы безопасности

движения (падения, наезда на препятствие), этап считается не сданным.



Третий этап: «Вождение в пробках»

Этот этап экзамена включает в себя самостоятельное управление мотоциклом на различных по интенсивности движения и степени сложности дорогах в населенном пункте, а также на дорогах за пределами населенных пунктов. Продолжительность «Вождения в пробках» не должна быть **менее 25 минут**.

Экзаменатор оценивает навыки и способности подготовки к поездке и управлению мотоциклом в условиях реального дорожного движения, соблюдая требования правил дорожного движения и безопасности дорожного движения; своевременно дает задания на совершение маневров, при необходимости повторяя их.

Давать задания, при выполнении которых нарушаются требования правил дорожного движения, запрещается.

На данном этапе допущенные ошибки оцениваются в соответствии с Регламентом от 26 февраля 2010 г. «*Transport lTdzek Ju vadltaju tiesTbu iegusana noteikto dokumentu pienemsanas, izniegsanas un eksamenu pienemsanas kartlba*».

Экзамен считается сданным, если экзаменуемый не допустил:

- опасных ошибок;
- более двух небольших, одинаковых ошибок или более трех незначительных, разнохарактерных ошибок;
- более пяти незначительных ошибок.

Для получения водительского удостоверения категории АМ (мопед) сдается теоретический и первые два этапа практического экзамена.

Великобритания

При приеме экзамена используются ТС, отвечающие следующим требованиям.

Категория АМ (мопед):

- автоматическая коробка передач,
- объем двигателя не более 50сс,
- максимальная скорость не более 28 mph (50 км/час),
- наличие спидометра, измерение скорости в милях/ч,
- знак L («L» или «D» в Уэльсе) спереди и сзади,
- застраховано, налоги оплачены, пригодно к эксплуатации.

Все мотоциклы:

- наличие спидометра,
- измерение скорости в милях/ч, знак L («L» или «D» в Уэльсе) спереди и сзади,
- застраховано, налоги оплачены,
- пригодно к эксплуатации,
- соответствие категории, на которую проводится тестирование.

Если экзамен сдается на мотоцикле с автоматической или полуавтоматической коробкой передач в водительском удостоверении делается отметка о том, что его владелец имеет право управлять только мотоциклом с автоматической коробкой передач.

Практический тест (экзамен) разделен на 2 отдельных испытательных модуля (этапа):

- **off-road модуль** (вне дороги),
 - **road модуль** (в условиях дорожного движения).
- Необходимо пройти оба этапа, чтобы получить водительское удостоверение.

Не сдавший первый этап ко второму не допускается.

В случае получения отрицательной оценки за первый этап экзаменуемый может быть допущен к пересдаче через 3 полных рабочих дня, за второй этап - через 10 рабочих дней.

Мотоцикл (мопед) на экзамен предоставляет экзаменуемый. Экзаменуемый должен иметь при себе мотоциклетный шлем, который отвечает британским стандартам безопасности (не применяется, для сикхов в чалме), мотоциклетные сапоги или другую прочную обувь, которая обеспечивает поддержку и защиту голеностопа, текстильные или кожаные мотоштанцы или плотные джинсовые брюки, текстильную или кожаную мотоциклетную или плотную джинсовую куртку с подкладкой, мотоциклетные перчатки.

Тест отменяется и оплата за него не возвращается, если не соблюдены эти условия.

Модуль 1: off-road маневры.

Модуль 1 представляет собой испытания на закрытой от движения других ТС местности и обычно занимает около 20 минут. Он включает в себя:

Старт с остановкой, слалом, восьмерка, прямолинейное движение на малой скорости, крутой разворот, аварийная остановка, объезд препятствия.

Минимальная скорость, при выполнении испытаний (кроме восьмерки и движении на малой скорости):

- для мопедов, около 19mph (около 25 км/час);
- для мотоциклов около 31mph (50 км/час).

Модуль 2: on-road езда.

Как правило, занимает около 40 минут.

Тест включает в себя:

- проверку зрения,
- вопросы безопасной эксплуатации автомобиля,
- «road driving test»
- «Independent riding test».

Тест на проверку зрения.

Экзаменуемый должен правильно прочитать номерной знак на припаркованном автомобиле, расстояние до которого должно составлять не менее 20 метров. Тест прекращается, если проверка зрения не пройдена.

Вопросы безопасности автомобиля.

Экзаменуемый должен ответить на несколько вопросов, связанных с техническим состоянием и безопасной эксплуатацией автомобиля.

«Road driving test»

представляет собой управление ТС в различных дорожных условиях, осуществление остановок, выездов из-за припаркованного автомобиля, старт на подъеме. Задания дает экзаменатор по радио, следуя за экзаменационным ТС как правило на мотоцикле.

«Independent riding test»

представляет собой самостоятельную, в течение 10 минут, поездку в условиях дорожного движения. Для этого экзаменатором задается начальная и конечная точка и оценивается способность построить маршрут и принимать собственные решения. Использование навигатора не допускается. В случае, если испытуемый сбился с маршрута, экзаменатор подсказывает ему правильный путь и это не считается ошибкой.

Типы ошибок.

Существует 3 типа ошибок, которые могут быть отмечены экзаменатором:

- опасное нарушение - представляющее реальную опасность для экзаменуемого, экзаменатора, жизни или здоровья окружающих или собственности;
- серьезные ошибки - потенциально опасные нарушения правил дорожного движения;

– мелкие ошибки - не потенциально опасны, но если экзаменуемый совершает их на протяжении всего теста, то это является серьезным недостатком.

Тест считается сданным, экзаменуемый сделал менее 5 ошибок по модулю 1 и 10 или менее мелких ошибок по модулю 2. Опасные нарушения и серьезные ошибки не допускаются.

Швейцария

В Швейцарии лицам, достигшим 14-летнего возраста и сдавшим теоретический экзамен разрешено управлять ТС категории М (Mofa).

С 16 лет лица, сдавшие теоретический экзамен, прошедшие практический курс обучения и успешно сдавшие практический экзамен, имеют

право управлять ТС категории А1-50 (50 см³ и макс. 11 кВт), F, G и Mofa.

С 18 лет можно дополнительно управлять ТС категории А1-125 (125 см³ и макс. 11 кВт).

После прохождения практического курса обучения и сдачи практического экзамена, можно управлять ТС категории А (с ограничениями до 25 кВт, мощность на ед. веса 0,16, и ездить со скоростью до 45 км/ч).

Лицам, имеющим водительское удостоверение категории В сдавать экзамен на категорию А1-50 и А1-125 не нужно, необходимо лишь курс практики вождения (8 часов).

Для получения категории А (с ограничениями) в дополнение к нему необходимо сдать практический экзамен.

Водительское удостоверение с категории А (без ограничений) свыше 25 кВт можно полу-

чить без экзаменов после двух лет вождения.

Для получения водительского удостоверения необходимо в первую очередь пройти курс обучения по оказанию первой медицинской помощи и пройти тест на остроту зрения. Затем необходимо сдать теоретический экзамен (50 вопросов -

максимум 15 ошибок). После сдачи экзамена претендент получает учебное водительское удостоверение, действующее 2 года и позволяющее управлять ТС с сопровождающим в возрасте не менее 22 лет и стажем управления ТС не менее 3 лет.

Водительские удостоверения категории А1 (мотоцикл), А, позволяет управлять ТС без сопровождающих. Данное водительское удостоверение действительно только в Швейцарии.

Через 2 года необходимо сдать практический экзамен. Перед этим следует прослушать

курс по безопасности управления ТС и поведению на дороге (8 лекций), а также (необязательно) получить несколько уроков вождения.

Практический экзамен нельзя сдать с ноября по март из-за неблагоприятных метеоусловий.

Сдавая практический экзамен по вожде-



нию, кандидат обязан иметь специальную защитную одежду (шлем, перчатки, защитную куртку, брюки и ботинки). При сдаче практического экзамена кандидат должен подтвердить навыки безопасного управления мотоциклом соответствующей категории в сложной дорожной обстановке.

Практический экзамен состоит из 2-х частей: маневрирование на закрытой от движения площадке и участие в дорожном движении.

Экзаменатор оценивает практический экзамен для категории А1 из сопровождающего кандидата автомобиля и дает ему указа-

ния по рации. При сдаче экзамена на категории А1 (до 25 кВт) и А - экзаменатор находится на заднем сидении мотоцикла.

Лица, не сдавшие практический экзамен 2 раза, вновь допускаются к нему только с документом об окончании автошколы.

Не сдавшие практический экзамен 3 раза допускаются к нему в четвертый раз после предъявления положительного результата теста на пригодность к управлению ТС, а для сдачи экзамена в 5-ый раз необходимо получить положительные результаты при прохождении психологического теста.

Австрия

Для получения удостоверения на право управления мотоциклом в Австрии необходимо сначала пройти курс обучения и сдать экзамен по вождению.

Подготовка кандидатов происходит, как правило в автошколе, там же обычно организуют сдачу теоретического и практического экзамена.

Категории водительских удостоверений:

- А1 - мотоциклы с коляской и без нее, 125 см³, 11 кВт, 0,1 кВт/кг
- А2 - мотоциклы с коляской и без нее, 35 кВт, 0,2 кВт/кг, трехколесные ТС до 15 кВт. (Категория А2 включает в себя АМ и А1)
- А - мотоциклы с коляской и без нее, трициклы. (Категорией А поглощаются категория АМ и подкатегории А1 и А2.)
- Категория АМ - мопеды до 50 см³ максимальной скоростью 45 км/ч.

К сдаче практического экзамена допускают только кандидатов, которые сдали теоретический экзамен. Его можно сдавать только при достижении минимально допустимого для данной категории ТС возраста.

Экзамен сначала проводится на тренировочной площадке в автошколе, а затем предусмотрено участие в условиях реального дорож-

ного движения под контролем экзаменатора. Минимальное время участия в дорожном движении для категорий А - 25 минут.

Маршрут должен быть проложен таким образом, чтобы кандидат имел возможность показать способности в управлении ТС в различных дорожных условиях. Для сдающих экзамен на мотоцикле движение осуществляется преимущественно вне населенных пунктов. Кандидат на мотоцикле может двигаться или перед автомобилем экзаменатора или за ним. Как правило, одну часть маршрута - спереди, а другую - сзади. Связь между экзаменатором и кандидатом осуществляется по радио.

Кандидат должен показать умение встраиваться в транспортный поток, двигаться по прямой или извилистой дороге, проезжать перекрестки, изменять направление движения; двигаться по автобану; совершать обгон и проезжать отрезки дорог повышенной опасности (ж/д переезды, участки с трамвайными путями, круговое движение и т.п.). Маршрут должен проходить по 3 или 4 зонам, имеющим различные ограничения скоростного режима.

По окончании экзамена кандидату вручают протокол и экзаменатор проводит с ним беседу, в которой указывает на допущенные ошибки.



Окончание следует.

Автошкола для руководителей, преподавателей и специалистов Профи

Журнал Автошкола Профи распространяется агентством ОАО Роспечать.
Подписной индекс 83110 в каталоге Роспечати.

Свидетельство о регистрации
ПИ № 77-15912
от 15 июля 2003г.

Извещение

Формат № ПД-4

Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ
(наименование получателя платежа)
7707109076 № **40703810100050010348**
(ИНН получателя платежа) (Номер счета получателя платежа)
АКБ «РОСЕВРОБАНК» (АО) г.Москва
(Наименованиебанка)
БИК 044525836 № **30101810445250000836**
(номер кор/с банка получателя платежа)

**Подписка на журнал
для руководителей, преподавателей и специалистов
«Автошкола Профи»**
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа **2990** руб. **00** коп.

Кассир

Платательщик _____
(Ф.И.О. адрес платателя)

_____ (ИНН)

№ _____
(номер лицевого счета (код) платателя)

Извещение

Формат № ПД-4

Ассоциация Юношеских Автомобильных Школ
(наименование получателя платежа)
7707109076 № **40703810100050010348**
(ИНН получателя платежа) (Номер счета получателя платежа)
АКБ «РОСЕВРОБАНК» (АО) г.Москва
(Наименованиебанка)
БИК 044525836 № **30101810445250000836**
(номер кор/с банка получателя платежа)

**Подписка на журнал
для руководителей, преподавателей и специалистов
«Автошкола Профи»**
(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа **2990** руб. **00** коп.

Кассир

Платательщик _____
(Ф.И.О. адрес платателя)

_____ (ИНН)

№ _____
(номер лицевого счета (код) платателя)

Будьте внимательны при заполнении квитанции!
Не забудьте подробно и точно написать свой адрес, обязательно
укажите почтовый индекс, фамилию, имя, отчество.

Факт оплаты подтвердите, направив копию квитанции по факсу: 8 495 623-70-45, 8 495 621-1253

или эл. почтой: olg.nikonowa2013@yandex.ru

Автошкола Профи | 3 номер 2016

Уважаемые читатели журнала!

Ассоциация Юношеских автомобильных школ при поддержке Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Российской Федерации и Республики Крым, открывают профильную смену для детей в летний оздоровительный сезон 2016 года в г. Евпатория, на базе оздоровительного центра «Фортуна».

Оздоровительный центр «Фортуна» расположен в курортной части города на берегу Черного моря, что даёт возможность детям проводя время на занятиях по автоделу совмещать с приятным отдыхом, прогулками по городу, окрестностям древнего города и конечно купанием в ласковом Черном море.

Ассоциация Юношеских Автомобильных школ более 15 лет проводит профильные смены на берегу Азовского моря в городе Ейске. Теперь у воспитанников ЮАШ и их друзей появилась возможность выбора.

Сегодня очень важно, чтобы наши дети хорошо усвоили законы дорожного движения, знали всю ответственность, которая ложится на них, как полноправных участников дорожного движения.



Познакомились с деятельностью отрядов Юных инспекторов ГАИ, научились грамотно управлять велосипедом, мопедом, познали азы управления автомобилем. Все это возможно для ребят в профильной смене «Юный автомобилист».

Всю смену с ребятами работают профессиональные педагоги – воспитатели и тренеры, которые проводят занятия по безопасности дорожного движения.

Ассоциация так же рассматривает вопросы отдыха детей вместе с родителями. Проживание детей в отряде, родителей в отдельном коттедже. Это даёт возможность детям, которые сложно переносят разлуку с родителями даже на непродолжительное время быть вместе.

А занятия с детьми на автодроме делают отдых еще привлекательней.

Ждем ваших отзывов и предложение, возраст детей от 10 до 17 лет.

Свои заявки направляйте по адресу:

Ассоциация юношеских автомобильных школ

127051, г. Москва, Цветной бульвар 19, стр.4

Тел. 8 495 623-7045; 8 495 621-1253

auash.m@gmail.com

CarPrice 

**Продать машину
за 30 минут?***

* 30 минут - длительность аукциона CarPrice



 +7 (495) 134-68-68

www.carprice.ru