

Автошкола

журнал для руководителей, преподавателей и специалистов

Профи

**Как принимают
экзамены
на Мото
за рубежом.**

**Новости
законодательства**

**Какие изменения
в 2016 году
ждут водителей**

**Утвержден регламент МВД
России по приему экзаменов**

**Результаты XIX Всероссийского
зимнего чемпионата
по юношескому автомногоборью**



Уважаемые коллеги !

В журнале «Автошкола профи», учредителем которого в настоящее время является «Ассоциация юношеских автомобильных школ», открываются новые рубрики: «Безопасность дорожного движения» и «актуальные вопросы экзаменационной деятельности», в которых планируется обсуждать насущные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, передовые формы работы автошкол и экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, вопросы взаимодействия.

Уверен, что журнал станет тем изданием, на страницах которого вы сможете обсудить интересные вас вопросы практической деятельности, обменяться опытом и методиками проведения занятий и экзаменов, организации предоставления государственных услуг Госавтоинспекцией, подбора и обучения персонала, а также узнать новости автомобилестроения, законодательства в сфере профессионального образования и безопасности дорожного движения.

Редакционный Совет, в состав которого вошли представители Управления делами Президента Российской Федерации, Госавтоинспекции, Министерства транспорта, Министерства образования, педагогических и прикладных научных учреждений, надеется на ваше заинтересованное участие в преобразовании издания. Ждем от вас пожеланий и предложений по обновлению журнала, интересующим вас рубрикам.

С уважением,

Член редакционного Совета,
Первый заместитель начальника
ГУОБДД МВД России
генерал-лейтенант полиции

В.В. Швецов



Уважаемые читатели !

В настоящее время руководители автошкол, преподаватели, инструкторы работают в условиях динамично изменяющегося законодательства. Освоено использование новых Примерных программ подготовки и переподготовки водителей, происходит активное взаимодействие с лицензионными органами и органами ГИБДД, предстоит отточить взаимодействие при применении Административного регламента по приему экзаменов и выдаче водительских удостоверений. Надеемся на Вашу активность при обсуждении проектов нормативных правовых актов, в частности приказа МВД России о взаимодействии с учебными организациями.

Мы планируем открытие корреспондентских пунктов журнала во всех федеральных округах, что по нашему мнению даст возможность получения более актуальной информации, касающейся проблем образовательных учреждений, практики применения законодательства в сфере образования и лицензирования, привлечения внимания общественности и властных структур к возникающим вопросам на местах.

Уверена, что совместными усилиями редакционного Совета, редакции, заинтересованных читателей журнал и его сайт станут той площадкой, где смогут ставиться актуальные вопросы, вестись продуктивные дискуссии, обсуждаться опыт экспериментальных и инновационных мероприятий в сфере подготовки водителей.

С уважением,

Президент Ассоциации
юношеских автомобильных школ

О.А. Никонова

Уважаемые читатели, коллеги !

Вместе с данным номером мы начинаем публикацию двух важных для образовательных организаций и подразделений ГИБДД документов : Доклада Государственного Совета Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» и приказа МВД России «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений»

Первый из них отмечает промежуточные результаты внедрения новых программ подготовки водителей, обозначает проблемы и ставит задачи по дальнейшему совершенствованию деятельности органов власти и образовательных организаций в сфере подготовки водителей.

Административный регламент на долгое время станет основным документом, определяющим действия сотрудников ГИБДД и кандидатов в водители при сдаче экзаменов на право допуска к участию в дорожном движении, получении, замене водительского удостоверения.

Как правило, в начальном периоде применения такого сложного нормативного правового акта возникает много вопросов. Редакция готова все их рассмотреть, систематизировать и адресовать руководству ГУОБДД МВД России для ответов. Официальные ответы на вопросы будут публиковаться в следующих номерах, а также на сайте журнала.

Уже более двух лет действуют примерные программы подготовки водителей, созрели предложения по совершенствованию программ. Руководителями образовательных учреждений и сотрудниками Госавтоинспекции, участвующими в их лицензировании, накоплен значительный опыт. Редакция предлагает открыть дискуссию на страницах журнала, обменяться мнениями на сайте с органами образования субъектов, сотрудниками ГИБДД, руководителями и сотрудниками автошкол для выработки предложений по возможному изменению примерных программ.

Мы ждем ваши вопросы и предложения, статьи, заметки в адрес редакции и на адрес электронной почты aprofi2016@yandex.ru

Редакция журнала «Автошкола Профи»

Какие изменения в 2016 году ждут водителей — последние новости. 2

На Заседании Президиума Государственного Совета Российской Федерации обсуждались вопросы повышения безопасности на дорогах 4

Из доклада Государственного Совета Российской Федерации «О безопасности дорожного движения в Российской Федерации» 5

Профессиональное сообщество за качество обучения . 7

Госавтоинспекция обеспокоена показателями аварийности по вине водителей грузового автотранспорта, принадлежащего физическим лицам 8

XIX Всероссийский зимний чемпионат по юношескому автомногоборью в городе Тольятти с 20 по 24 февраля 2016 г.. 12

Учебные автомобили для Автошкол. 19

ОПЫТ РАБОТЫ В РЕГИОНАХ.
Конкурс на звание «Лучший скутерист Тольятти» . . . 20

ПОЛОЖЕНИЕ
о проведении межрегиональных соревнований, посвященных Году российского кино в РФ и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД «Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать» 22

О внесении изменений в категории и виды транспортных средств, оснащенных тахографами, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013г. №36 27

Майборода О.В., канд. техн. наук, профессор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ
Анализ причин высокой аварийности на дорогах России 29

Чемпионат России мастеров обучения вождению . . . 35

ПОЛОЖЕНИЕ
о Чемпионате России мастеров обучения вождению. . 36

Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 июня 2015 г. N 344 н г. Москва «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)» 46

ЗА РУБЕЖОМ.
Прием экзаменов на получение права на управление мототранспортными средствами.. . . . 53

ВНИМАНИЕ – КОНКУРС. 64

Какие изменения в 2016 году ждут водителей — последние новости

Традиционно, с 1 января в России вступают в силу изменения в ПДД и КоАП. Какие изменения в 2016 году ждут водителей, а какие уже вступили в силу с 1 января 2016 года - все последние новости.



Возможность оплаты штрафа со скидкой будет указываться на самом постановлении. При этом, если Вы вместо половины суммы оплатите полную, то денег Вам уже не вернут.

На какие штрафы не будет скидки

– Повторное управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном

порядке
 – Повторное превышение скорости на величину более 40 км/ч
 – Повторный проезд на запрещающий сигнал
 – Повторный выезд на встречную полосу в нарушение Правил или движение во встречном направлении на дороге односторонним движением
 – Причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего в следствии нарушения Правил

Штрафы со скидкой - закон вступил в силу

С 1 января 2016 года в России вступил в силу закон о скидках на штрафы ГИБДД.

Согласно принятым поправкам, с 1 января 2016 года водители, вовремя оплатившие штраф ГИБДД, получают скидку в размере 50%.

Однако, закон о скидках на штрафы имеет ряд исключений. Так, водители, управлявшие автомобилем в состоянии опьянения, или ставшие виновниками ДТП с пострадавшими, скидок не получают.

При получении штрафа, торопиться с его оплатой не стоит, советуют в ГИБДД. Нужно дождаться, пока сведения о штрафе попадут в единую информационную систему (на это может понадобиться до 3 дней). Если оплатить штраф до этого, скидки тоже не будет.



Евро-5 в России - с 1 января 2016

С 1 января 2016 года Россия перешла на экологический стандарт Евро-5.

Речь идет об экологических требованиях к топливу. С 2016 года Россия переходит на топливо экологического класса Евро-5.

С 1 января 2016 года запрещена реализация топлива экологического класса ниже Евро-5 в Москве.



ном порядке
 – Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, отказ от медицинского освидетельствования или употребление алко-



Депутаты «Единой России» предлагают в 2016 году приравнять выезд на закрытый железнодорожный

са ОСАГО, начнут камеры видеонаблюдения.

Как сообщает пресс-служба РСА, соответствующая договоренность достигнута между ГИБДД и страховщиками.

В первую очередь, штрафы за отсутствие ОСАГО начнут приходить тем водителям, которые нарушили другие пункты ПДД - превысили скорость, проехали на красный и т.д.

Пилотный проект стартует в начале 2016 года в Казани и Москве, а дальше распространится по всей России.

Вся Россия перейдет на топливо Евро-5 в течение полугодия - до 1 июля 2016.

грозить штраф 5 тыс. рублей или лишение водительских прав.

Обязательная установка АБС с 1 января 2016

С 1 января 2016 года в России запрещены автомобили, не оснащенные АБС.

Однако, речь идет только о новых автомобилях. С 1 января 2016 года в Россию нельзя ввозить новые автомобили без АБС. Огромного автопарка России, эксплуатирующегося без АБС, это естественно не касается.

Штраф за вождение без прав 2016

В январе-феврале 2016 года в Госдуме планируется рассмотреть законопроект, ужесточающий наказание за вождение без прав. Так, за повторное управление автомобилем без прав или повторную передачу автомобиля лицу без прав предлагается ввести обязательные работы (сейчас - только штраф 15 тыс. рублей)

Наказание за выезд на ж/д переезд 2016



Изменения ОСАГО 2016

Коэффициент ОСАГО для нарушителей ПДД

РСА в 2016 году готовит для автолюбителей новый, десятый коэффициент, который будет учитывать количество нарушений ПДД. Разумеется, этот коэффициент будет повышающим.

Планируются следующие значения:

- менее 5 нарушений ПДД в течение года - коэффициент **1,0**
- 5-10 нарушений ПДД - коэффициент **1,86**
- более 10 нарушений ПДД в год - коэффициент **3,0**

То есть, для водителей, часто нарушающих ПДД, ОСАГО в 2016 году может подорожать в 3 раза.

Камеры будут штрафовать за отсутствие ОСАГО

В Москве и Казани в начале 2016 года стартует пилотный проект - штрафовать водителей, едущих без поли-

Свободный тариф



ОСАГО в 2016 году

РСА создает рабочую группу, которая займется вопросами перехода на свободный тариф ОСАГО.

Свободный тариф ОСАГО означает, что страховщики смогут сами выбирать такой базовый тариф, какой захотят. Напомним, сегодня в России действует утвержденный Центробанком тарифный коридор, который един для всех страховых компаний.

Первым шагом к переходу на свободный тариф ОСАГО скорее всего станет расширение коридора базового тарифа с 20% до 30% в 2016 году.

После подготовки проекта по переходу на свободный тариф, его передадут на рассмотрение в Центробанк РФ.

НА ЗАСЕДАНИИ ПРЕЗИДИУМА ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУЖДАЛИСЬ ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ



В Ярославле 14 марта 2016 года, под председательством Президента России Владимира Путина прошло заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Участие в мероприятии приняли представители федеральных органов власти, главы регионов страны.

Открывая заседание, Владимир Путин заявил, что безопасность дорожного движения – это комплексная задача, в решении которой важна координация деятельности всех уровней власти, профильных ведомств и хозяйствующих субъектов. Он сообщил, что за последние десять лет в результате ДТП в России погибли 350 тысяч человек, более 3 миллионов получили различные травмы.

Президент отметил, что боль-

шинство таких трагедий произошло из-за агрессивного поведения водителей транспортных средств и неуважения к другим участникам дорожного движения. При этом только ужесточение наказания помогло решить проблему с ремнями безопасности и заставило водителей устанавливать в салонах машин детские кресла.

Владимир Путин отметил, что в результате этих и других решений вдвое снизилось число погибших в городах и населенных пунктах, но их количество, тем не менее, остается неоправданно высоким. Он также обратил внимание участников заседания, что уровень автомобилизации в стране вырос более чем в 1,5 раза.

По его словам, сейчас во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин, и очевидно, что это

число будет увеличиваться.

В ходе заседания Владимир Путин также заявил о необходимости совершенствования законодательства, регламентирующего различные аспекты безопасности дорожного движения.

Подробно участники заседания президиума Госсовета рассмотрели меры, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и уменьшение тяжести их последствий. Особо была отмечена необходимость разработки стратегии безопасности дорожного движения на долгосрочный период. Она, в частности, включает в себя вопросы совершенствования организации перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, развитие систем организации дорожного движения, расширение использования современ-

ных навигационно-информационных технологий.

Отдельно на повестке дня стояли вопросы об обучении детей правилам поведения на дорогах и повышения культуры поведения участников дорожного движения.

В ходе осмотра выстав-

ки «Современные технологии в сфере безопасности дорожного движения. Безопасность. Комфорт. Контроль». глава государства принял участие в Интернет-акции «Добрый знак», призванной напомнить о важности соблюдения ПДД.

Президент России вме-

сте с ярославскими кадетами из профильного класса ГИБДД сфотографировался на фоне знака дорожного движения «Осторожно, дети!» – символа ответственного поведения на дороге

Из доклада Государственного Совета Российской Федерации «О безопасности дорожного движения в Российской Федерации»

3.4. Развитие системы подготовки водителей транспортных средств различных категорий

С целью реализации Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в соответствии с которым был расширен перечень типов транспортных средств, Минобрнауки России разработано и утверждено 49 примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств, в том числе 31 примерная программа переподготовки водителей транспортных средств с одной категории (подкатегории) на другую категорию (подкатегорию).

Данные программы разработаны с привлечением ведущих экспертов и широкой ответственности, имеют модульный характер и современное содержание. Они должны быть актуализированы в связи с внедрением профессиональных стандартов. Программы прошли всестороннее обсуждение и внедрены во всех организациях, ведущих подготовку водителей транспортных средств.

Были внесены изменения в систему лицензирования образовательной деятельности, в части требований к соискателю лицензии о согласовании с ГИБДД программ профессио-

нального обучения водителей, а также наличия заключения ГИБДД о соответствии учебно-материальной базы установленным в примерных программах требованиям, что позволило упорядочить систему допуска образовательных организаций к обучению водителей транспортных средств.

Однако анализ результатов сдачи экзаменов в ГИБДД на получение водительских удостоверений указывает на недостаток знаний и навыков вождения у выпускников ряда «автошкол». Таким образом, существует проблема обеспечения качества обучения водителей транспортных средств.

Для ее решения предлагается использовать инструменты, предусмотренные действующим законодательством в сфере образования.

На сегодняшний день в системе образования отработаны и доказали свою эффективность механизмы мониторинга деятельности образовательных организаций.

Мониторинг системы образования представляет собой систематическое стандартизированное наблюдение, в том числе за состоянием образования и динамикой изменений его результатов, условиями осуществления образовательной деятельности, контингентом обучающихся, учебными достижениями, состо-

янием сети организаций, осуществляющих образовательную деятельность.

В части подготовки водителей транспортных средств, организация мониторинга системы образования должна осуществляться органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и профессиональным сообществом, наиболее заинтересованным в устранении недобросовестной конкуренции за счет уклонения от выполнения части установленных требований.

Порядок осуществления мониторинга системы образования, а также перечень обязательной информации, подлежащей мониторингу, устанавливается Правительством Российской Федерации. Размещение информации о результатах мониторинга в сети Интернет даст возможность гражданам Российской Федерации принимать обоснованные решения о выборе образовательной организации, осуществляющей подготовку водителей. Неучастие указанных организаций в мониторинге системы образования является нарушением действующего законодательства в сфере образования.

Дополнительным механизмом обеспечения качества подготовки водителей является внесение сведений о выданных документах о квалификации в федеральную информационную

систему «Федеральный реестр сведений о документах об образовании и (или) о квалификации, документах об обучении». Это позволит исключить фальсификацию выдаваемых документов по результатам обучения в «автошколах».

Еще одним эффективным механизмом контроля за деятельностью «автошкол» должна стать независимая оценка качества предоставления образовательных услуг. Независимая оценка позволит сформировать рейтинг образовательных организаций и предоставить объек-

тивную информацию гражданам о качестве предоставления образовательных услуг, а также снизить уровень коррупционных рисков. К организации такой оценки необходимо привлечь общественно признанных экспертов, представителей добросовестных организаций, осуществляющих подготовку водителей. Результаты независимой оценки качества образования должны в обязательном порядке размещаться в сети «Интернет» и быть общедоступными для граждан.

При этом такая оценка, а по

сути – подтверждение соответствия автошколы, должна быть периодической и являться необходимым условием для продолжения деятельности по подготовке водителей.

В настоящее время на федеральном уровне отсутствует статистический инструментарий для получения стандартизированной информации о деятельности организаций, реализующих программы профессионального обучения, что не позволяет составить представление о масштабах подготовки водителей транспортных средств.

Предложения:

1. Правительству Российской Федерации:

1.1. Организовать федеральные статистические наблюдения за деятельностью организаций, осуществляющих образовательную деятельность по программам профессионального обучения водителей транспортных средств. Подготовить предложения по модернизации программно-технических средств и внедрению современных образовательных технологий.

1.2. Подготовить предложения по совершенствованию системы обучения и допуска водителей к управлению грузовыми автомобилями и автобусами, предусмотрев их периодическое подтверждение квалификации.

1.3. Подготовить предложения по обеспечению наличия специальных знаний и навыков у водителей при начале профессиональной деятельности по перевозке пассажиров и грузов, а также в процессе осуществления указанной деятельности, в том числе за счет организации переподготовки и повышения квалификации водителей с регулярностью не менее 1 раза в 5 лет

1.4. Нормативно закрепить ограничения на количество повторных экзаменов в ГИБДД на право управления транспортными средствами.

1.5. В целях обеспечения эффективности и качества подготовки водителей разработать механизм стимулирования создания профессиональных объединений организаций, осуществляющих подготовку водителей, с целью обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении подготовки, переподготовки и повышении квалификации водителей транспортных средств, а также в целях обеспечения соответствия такой подготовки законодательству Российской Федерации.

2. Рекомендовать высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации:

2.1. Организовать мониторинг системы образования в части деятельности организаций, ведущих подготовку водителей транспортных средств различных категорий.

2.2. Обеспечить ежегодное опубликование соответствующего анализа в виде итоговых (годовых) отчетов и их размещение в сети Интернет, включая, в том числе детальную информацию по каждой организации, ведущей подготовку водителей транспортных средств и расположенной на территории субъекта Российской Федерации.

2.3. Организовать систему, обеспечивающую поступление сведений о выданных документах о квалификации по профессии «Водитель автомобиля» в федеральную информационную систему «Федеральный реестр сведений о документах об образовании и (или) о квалификации, документах об обучении».

Профессиональное сообщество за качество обучения

В 2015 году индекс удовлетворенности потребителей качеством оказанных услуг по профессиональному обучению водителей в целом по Российской Федерации составил 63 балла при норме 100 баллов. Это говорит о больших резервах по совершенствованию образовательного процесса в автошколах страны.

В целях повышения качества профессионального обучения водителей ТС различных категорий и подкатегорий Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии 12 февраля 2016 г. зарегистрировало в едином реестре (регистрационный №РОСС RU.M1429.04 ИГБ0)

СИСТЕМУ ДОБРОВОЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ АВТОШКОЛ.

Основными задачами и целями сертификации автошкол являются:

- обеспечение потребителю гарантий, что сертифицированные услуги автошкол соответствуют требованиям, установленным в нормативных документах;
- повышение качества обслуживания и оказания услуг автошколами;
- обеспечение потребителя достоверной информацией об уровне обслуживания автошколами, оказывающими услуги по обучению водителей;
- оказание помощи потребителю в компетентном выборе исполнителя образовательных услуг;
- содействие развитию образовательных услуг посредством укрепления доверия юридических и физических лиц к автошколам;
- создание условий для обеспечения конкурентоспособности автошкол на рынке образовательных услуг.

При сертификации в Системе соблюдаются следующие основные принципы:

- добровольность;
- открытость;
- бездискриминационный доступ и участие в процессах сертификации;
- объективность оценки;
- конфиденциальность и защита интересов заявителя;
- доступность информации.

Объектами сертификации в Системе добровольной сертификации автошкол являются:

- услуги по профессиональному обучению водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий,
- системы менеджмента качества автошкол,
- материалы, учебное оборудование, учебно-методические материалы, обеспечивающие реализацию учебных программ,
- банки тестовых заданий для оценки результатов освоения рабочих программ,
- услуги по независимой



Контактное лицо:
Чуков Владимир Иванович,
тел. 8 495 671-0663; 8 903 109-7461,
e-mail: rapt@post.ru.

оценке квалификаций педагогов автошкол,

- услуги по независимой оценке квалификаций водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов.

Руководящим органом Системы добровольной сертификации автошкол (далее — СДС АШ) определено АНО «Национальное агентство качества профессионального обучения» (далее — АНО «НАКО»).

В настоящее время в СДС АШ формируется институт экспертов Системы и региональные органы сертификации. Приглашаем к сотрудничеству заинтересованные организации и специалистов профессионального сообщества. Документы о СДС АШ опубликованы на интернет сайте: www.nralira.ru.

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ОБЕСПОКОЕНА ПОКАЗАТЕЛЯМИ АВАРИЙНОСТИ ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА, ПРИНАДЛЕЖАЩЕГО ФИЗИЧЕСКИМ ЛИЦАМ

Госавтоинспекция проанализировала динамику дорожно-транспортных происшествий с участием грузового транспорта и определила наиболее острые проблемы в этом вопросе.

По данным статистики, аварийность по вине водителей грузового автотранспорта снижается из года в год, в том числе уменьшается тяжесть последствий таких ДТП. В 2015 году относительно предыдущего года снижение составило 3,6% по числу ДТП, по погибшим – 11,8%, по раненым – 2%. Тем не менее, число аварий и жертв остается недопустимо высоким, – за год произошло свыше 11 тысяч таких ДТП, в которых погибли 1 768 человек и еще более 14 тысяч получили ранения.

70% ДТП произошло по вине водителей грузового автотранспорта, находящегося в собственности физических лиц. В 2015 году они стали виновниками 7759 ДТП, 1200 смертей и 9834 ранений. Этот показатель вызывает особую тревогу, поскольку становится очевидным, что по ряду причин грузовики в собственности физических лиц являются на дороге более опасными, чем транспорт, принадлежащий юридическим лицам.

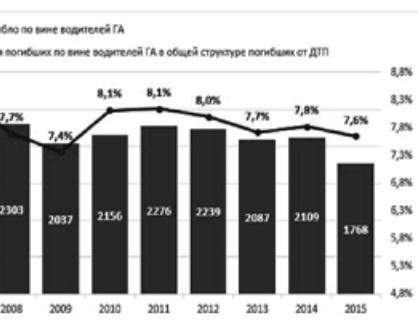
Требования по обеспечению безопасности перевозок к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям существенно выше, чем к физическим. Чтобы выпустить в рейс грузовик, принадлежащий юридическому лицу и индивидуальному предпринимателю, необходимо обеспечить организацию предрейсового контр-

оля транспортного средства и медицинского осмотра водителя, в грузовике должен быть установлен тахограф для контроля режима труда и отдыха водителя, должны иметься документы на перевозимый груз. В случае выявления какого-либо нарушения порядок штрафов, предъявляемый к юридическому лицу, во много раз выше, нежели к физическому.

Кроме того, существует тенденция, когда организации, занимающиеся коммерческими перевозками, нанимают без соответствующего оформления договорных обязательств физических лиц, имеющих в собственности грузовой транспорт, которые осуществляют перевозку грузов якобы для собственных нужд, а фактически занимаются коммерческой перевозкой, при этом не соблюдая правила обеспечения безопасности. Таким образом, юридические лица и индивидуальные предприниматели не выполняют требования закона по обеспечению предрейсового осмотра водителя, контроля за транспортным средством и документацией на груз.

Все это приводит к тому, что на протяжении последних нескольких лет в структуре транспортных средств, осуществляющих перевозки, можно наблюдать увеличение доли грузовиков, принадлежащих физическим лицам.

По мнению экспертов, учитывая сложившуюся ситуацию с аварийностью на грузовом



транспорте, а также ситуацию в экономике, необходимо решение, направленное если не на отмену возможности регистрации грузового транспорта на физических лиц, то, как минимум, уравнивание их в обязанностях по обеспечению безопасности перевозок. Поскольку последствия ДТП с участием транспорта, принадлежащего как физическим, так и юридическим лицам, как правило, одинаковые, то разные требования к ним выглядят как минимум нелогично, считают эксперты.

Госавтоинспекция отмечает, что в прошедшем году вопросы уравнивания в обязанностях перевозчиков – юридических и физических лиц – неоднократно рассматривались в ходе заседаний различных дискуссионных площадок и совещаний, по итогам которых была выработана позиция о целесообразности принятия подобных изменений. Их успешная реализация будет способствовать развитию рынка легальных перевозок и сокращению числа ДТП на грузовом транспорте, а также погибших и пострадавших в них людей.

По материалам сайта www.gibdd.ru

Статистика ГИБДД по итогам 2015 года

По данным ГИБДД, в 2015 году водительские права получили 1,87 млн человек.

Удостоверения категории В (легковые автомобили) получили 1,3 млн граждан, категории С (грузовики) – 161,4 тыс. граждан, категории А (мотоциклы) – 58 тыс. граждан, категории М (мопеды или скутеры) – 61 тыс. граждан.

Количество образовательных организаций, прошедших процедуры согласования программ и получения заключений ГИБДД выросло до 6900.

Доля сдавших теорию с первого раза по сравнению с 2014 годом выросла в 2015 году с 70% до 75%, площадку — с 68% до 73%, город — с 48% до 50%.

Количество ДТП с начинающими водителями в 2015 г. снизилось на 26,5%, с водителями мопедов — на 45,9%.

Общее количество ДТП уменьшилось на 8,2%, всего было зарегистрировано 184 тысячи автоаварий. Число раненых сократилось на 8,6%, всего в течение года травмы на дорогах получили более 231 тысячи человек. Снижение основных показателей аварийности стало результатом взаимодействия с органами власти различного уровня, анализа ситуации и разработки предложений по совершенствованию законодательства, внедрению новых форм и методов работы и информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения.

На 1,9% по итогам года уменьшилось количество

происшествий с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, — всего произошло 16 тысяч таких ДТП. При снижении числа раненых на 3,9% (всего 22,5 тысячи человек) число погибших в таких ДТП увеличилось на 15,9% и составило 3 997

Количество ДТП с начинающими водителями в 2015 г. снизилось на 26,5%, с водителями мопедов — на 45,9%.

человек. Также снизилось на 17,3% количество происшествий с участием водителей, которые имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медицинского освидетельствования, — всего за год было зарегистрировано 4,6 тысячи таких ДТП.

В последнее время была существенно усилена ответственность за нетрезвое вождение. Гражданское общество также проявляет все более осязаемую поддержку в этой работе, — активисты сообщают в полицию о нетрезвых водителях, Госавтоинспекция, в свою очередь, оперативно реагирует на такие сообщения. Получила широкое распространение практика массовых проверок, основная задача которых – максимально проинформировать общественность о мероприятиях, мотивировать нетрезвых граждан отказаться от поездки за рулем. Работа в данном направлении будет продолжена, — в частности, в настоящее время имеется ряд законодательных инициатив в этой сфере.

Повысился уровень безопасности пешеходов. В прошедшем году снизилось как общее число погибших пешеходов на 3,9%, так и общее количество нае-

здов на пешеходов на 0,4%. Незначительно — на 2% — увеличилось количество наездов на пешеходов на пешеходных переходах, при этом число погибших в таких ДТП уменьшилось на 0,2%.

Улучшается положение с детской дорожной аварийностью. Здесь также по итогам года зарегистрировано снижение всех основных показателей, — общее количество таких происшествий сократилось на

4,5%, число погибших – на 16,5%, раненых – на 3,5%. Вместе с тем, на 2,3% увеличилось количество ДТП с пострадавшими детьми-пешеходами, в том числе 3,8% — на пешеходных переходах.

Приказом Минтранса установлены профессиональные и квалификационные требования к водителям

Приказом Минтранса России от 28.09.2015 N 287 утверждены профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Приказ зарегистрирован в Минюсте РФ 9 декабря 2015 г. (регистрационный N 40032) и вступает в силу 14 июля 2016 г.

Данный документ, по сути, является профстандартом водителя. Это обусловлено тем, что в соответствии со статьей 195.1 Трудового кодекса Российской Федерации профессиональный стандарт — характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления опреде-

ленного вида профессиональной деятельности.

Настоящие Требования устанавливают необходимый уровень знаний, умений, профессионального образования, стаж (опыт) работы по специальности работников. Необходимый уровень знаний и умений работников достигается посредством прохождения обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по соответствующим образовательным программам.

Настоящие Требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников:

- водитель транспортного средства категорий «В», «ВЕ» (включая водителя легкового такси);
- водитель транспортного средства категорий «С», «С1», «СЕ», «С1Е» (далее — водитель грузового автомобиля);
- водитель транспортного средства категорий «D», «D1», «DE», «D1E» (далее — водитель автобуса);
- водитель транспортного средства категории «Тв» (далее — водитель троллейбуса);
- водитель транспортного средства категории «Тм» (далее — водитель трамвая);
- водитель автомобиля, осуществляющий перевозку опасного груза;
- водитель автомобиля, осуществляющий перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза или сопровождающий данную перевозку;
- водитель, управляющий транспортным средством, оборудованным устройством для подачи специальных световых и звуковых сигналов;
- водитель автомобиля,

осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов в международном сообщении;

- диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- контролер технического состояния автотранспортных средств;
- контролер технического состояния городского наземного электрического транспорта;
- специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения;
- консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Установление ограничений на пользование управления транспортными средствами до возникновения оснований для отмены такого ограничения.

15 января 2016 года, вступил в силу Федеральный закон от 28 ноября 2015 года № 340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Закон предполагает установление временных ограничений на пользование лицом, в том числе не уплатившим административные штра-

Приказ Минтранса России от 28.09.2015 N 287 является профстандартом водителя.

фы на сумму свыше 10 000 рублей, специальным правом в виде приостановления действия предоставленного должнику права управления транспортными средствами – до исполнения требований исполнительного документа в полном объеме либо до воз-

никновения оснований для отмены такого ограничения.

Временное ограничение на пользование должником специальным правом не может применяться в случае:

- если установление такого ограничения лишает должника основного законного источника средств к существованию;
- если использование транспортного средства является для должника и проживающих совместно с ним членов его семьи единственным средством для обеспечения их жизнедеятельности с учетом ограниченной транспортной доступности места постоянного проживания;
- если должник является лицом, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, либо на иждивении должника находится лицо, признанное инвалидом I или II группы, либо ребенком-инвалидом;
- если сумма задолженности по исполнительному документу не превышает 10 000 рублей;
- если должнику предоставлена отсрочка или рассрочка исполнения требований исполнительного документа.

Необходимо отметить, что в соответствии с законом должник лично уведомляется о применении к нему данного временного ограничения. Ограничение на пользование специальным правом «заочно» может быть применено только к должнику, находящемуся в розыске в рамках исполнительного производства.

Копия вынесенного постановления направляется в подразделение органа исполнительной власти,

осуществляющего государственный контроль и надзор в соответствующей сфере деятельности (то есть – в Госавтоинспекцию).

При поступлении информации об исполнении требований исполнительного документа судебный пристав-исполнитель не позднее следующего дня вынесет постановление о снятии ограничения и незамедлительно направит его копию должнику, взыскателю и в соответствующий государственный орган.

За нарушение временного ограничения на пользование специальным правом предусмотрено привлечение к административной ответственности по статье 17.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, санкции которой: обязательные работы на срок до пятидесяти часов или лишение специального права на срок до одного года.

Увеличен размер штрафов за нарушение лицензионных требований

Соответствующие изменения внесены в КОАП к концу декабря 2015 года Федеральным законом Российской Федерации от 29 декабря 2015 г. N 408-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Статья 4 данного закона гласит:

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях следующие изменения:

- 1) пункт 7 части 1 статьи 4.2 дополнить словами «и муниципальный контроль»;
- 2) в статье 14.1:
 - а) абзац первый части 3 изложить в следующей редакции:

«3. Осуществление предпринимательской деятельности с нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией),—»;

б) часть 4 изложить в следующей редакции:

б) часть 3 изложить в следующей редакции:

«3. Осуществление деятельности, не связанной с извлечением прибыли, с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией),—»;

Уточнено содержание административного наказания за ведение бизнеса с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией).

«4. Осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией),— влечет наложение административного штрафа на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, в размере от четырех тысяч до восьми тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на должностных лиц — от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц — от ста тысяч до двухсот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.»;

4) в части 1 статьи 25.12 слова «сотрудниками государственных органов, осуществляющих надзор и контроль» заменить словами «сотрудниками органов, осуществляющих государственный надзор и контроль, муниципальный контроль»;

5) в абзаце первом части 3 статьи 28.3 слова «контроль за соблюдением условий лицензий» заменить словами «контроль за соблюдением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией)».

если специальное разрешение (лицензия) обязательно (обязательна),— влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, — от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток; на юридических лиц — от ста пятидесяти тысяч до двухсот пятидесяти тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.»;

4) в части 1 статьи 25.12 слова «сотрудниками государственных органов, осуществляющих надзор и контроль» заменить словами «сотрудниками органов, осуществляющих государственный надзор и контроль, муниципальный контроль»;

5) в абзаце первом части 3 статьи 28.3 слова «контроль за соблюдением условий лицензий» заменить словами «контроль за соблюдением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией)».

ХІХ ВСЕРОССИЙСКИЙ ЗИМНИЙ ЧЕМПИОНАТ ПО ЮНОШЕСКОМУ АВТОМНОГОБОРЬЮ в городе Тольятти с 20 по 24 февраля 2016 г.



В соответствии с планом основных мероприятий Ассоциации Юношеских автомобильных школ в рамках празднования «Дня защитника Отечества» в период с 20 по 24 февраля 2016 года в городе Тольятти прошел XIX-ый Всероссийский зимний чемпионат по юношескому автомногоборью. Чемпионат был организован Ассоциацией ЮАШ при участии Минобрнауки России, Минтранса России, Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, ЦК ДОСААФ России, Межрегиональной ассоциации автошкол и проводился, согласно реализации Указа Президента Российской Федерации от 1 июня 2012 года № 761 «О Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы».

Всероссийский чемпионат был посвящен 20-летию создания Ассоциации ЮАШ и Дню защитника отечества.



В соответствии с утвержденным Положением в соревнованиях приняли участие юноши и девушки в возрасте от 14 до 21 года из различных регионов России.

Целью проведения чемпионата являлось:

- формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- профессиональная ориентация молодежи, привитие интереса и любви к автомобильной технике, воспитание уважения к профессии водителя;



- привлечение молодежи к занятиям военно-прикладными и техническими видами спорта;

- повышение водительского мастерства и технической культуры по эксплуатации автомобильной техники;

- повышение уровня эффективности системы работы педагогов, качества учебно-воспитательной работы с детьми.

В соответствии с Положением о Чемпионате в состав автомногоборья входили следующие виды:

- конкурс знатоков Правил дорожного движения;
- скоростное маневрирование;
- автослалом



В каждой из перечисленных номинаций определялась тройка победителей соответственно в двух возрастных категориях. Кроме того, к каждой возрастной категории определялись абсолютные чемпион и призеры по сумме этапов.

Каждая команда состояла из 3-х человек спортсменов, тренера и руководителя команды. Кроме того, отдельные регионы были представлены спортсменами, выступающими в личном зачете. Во главе чемпионата был образован организационный комитет, в который входили представители Главного



управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, Минтранса России, Минобрнауки России, ДОСААФ и Ассоциации ЮАШ.

Соревнование проводилось в течение 5 дней.

Первый день чемпионата, 20 февраля, был организационный. В этот день участники чемпионата прибыли на место проведения соревнований, расселились в местах проживания. В этот же день была проведена мандатная комиссия, жеребьевка команд и совещание (инструктаж) с руководителями команд. В чемпионате приняли участие команды Пермской, Самарской, Рязанской, Ростовской, Саратовской и Московской областей, городов Владимира, Нальчика, Москвы и Тольятти.

Торжественное открытие XIX Всероссийского зимнего чемпионата по юношескому автомногоборью состоялось 22 февраля 2016 г. на базе АНОО ДО «Поволжский Центр образования им. В.П.Мурзина» г. Тольятти, расположенном по адресу: ул. Льва Толстого, д.34. Мероприятие началось с возложения цветов и минуты молчания.

Затем был сдан рапорт Военный комиссар Ставропольского района Самарской области Шумаков А. Ю. о готовности участников к проведению соревнований.

К участникам соревнований с приветственной речью обратились представители ГИБДД г. Москвы, Министерства транспорта, Министерства образования, ДОСААФ, руководители ведущих Юношеских автошкол России, Ассоциации ЮАШ, общественных организаций.

В церемонии открытия соревнований приняли участие: Президент Ассоциации Юношеских автомобильных школ России, член координационного совета при Президенте РФ Никонова О.А.,

Директор автошколы им. Мурзина Помогаева И.И., представитель министерства образования и науки РФ Пономарев П.В., представитель министерства транспорта РФ Давыденко В.В.,

представитель ГИБДД МВД РФ Борисов А.В., военный комиссар Ставропольского района Самарской области Шумаков А.Ю., Председатель регионального отделения ДОСААФ России Самарской области Павченко В.А.

После официального открытия чемпионата участники, гости и представители прессы проследовали на конференцию «Мы вместе 20 лет!», где обсуждались проблемные моменты и вопросы образования.

К участию в соревнованиях допускались команды от юношеских автомобильных школ (государственных, муниципальных и негосударственных образовательных учреждений дополнительного образования детей) согласно поданных заявок. Окончательные заявки на участие в чемпионате были поданы участниками в мандатную комиссию по прибытию.

Спортсмены были представлены в трех категориях:

- команды мини автомобилей от 6 до 13 лет;
- юношеский зачет — от 14 до 18 лет;
- молодежный зачет — от 18 до 21 лет.

В начале каждого дня, все участники проходили обязательное медицинское освидетельствование. Первый этап соревнований «Конкурс знато-



ков ПДД» проводился по стандартным билетам ГИБДД — 20 вопросов по правилам дорожного движения. Согласно Положению о чемпионате за первые два неправильных ответа, помарку, исправление или за нерешенный вопрос начислялся штраф по 20 очков, за каждый последующий неправильный ответ — штраф 50 очков.

Контрольное время на решение билетов давалось до 5 минут, после чего билет изымался, а каждый нерешенный вопрос приравнивался к ошибке.

Здесь все участники справились на отлично, что говорит о качественной подаче теоретического материала учебными заведениями для своих воспитанников.

По окончании конкурса были осуществлены тренировочные заезды команд на месте проведения соревнований.

Второй этап соревнований назывался «Скоростное маневрирование». Данный вид соревнований обычно проводился на специально подготовленной для таких соревнований площадке с ледовым покрытием.

На этапе необходимо было выполнить такие фигуры как

- «Змейка» передним и задним ходом
- «Луковица»
- «габариты»
- «круговая эстафета-кольцо»
- «линейный слалом»
- «кегли»

На площадке размещались фигуры стандартного комплекса. Зачетный результат на данном этапе соревнований определялся суммой штрафных очков, начисленных за ошибки при выполнении фигур и времени их прохождения в секундах.

При выполнении упражнения участники соревнований должны были без ошибок пройти 6 элементов, определяющих их мастерство в движении на автомобиле по скользкой дороге, чувство габаритов автомобиля, умение двигаться задним ходом.

Участники соревнований имели право совершать любой маневр, включая остановку автомобиля, подачу задним ходом и разворот, в любом месте трассы, как при прохождении фигур, так и между ними. Запрещалось маневрирование в непосредственной близости (1 метра) от линии «СТОП», так как остановка на линии схода является одним из условий выполнения заключительного упражнения. Момент ювелирного финиша состоял в том, чтобы сбив передним бампером автомобиля финишную планку не повалить стоящие за ней кегли. Выполнение данного элемента являлся одним из показателей водительского мастерства владения автомобилем.

А последний этап соревнований был «Автослалом».

Во время проведения соревнований, организаторы подготовили участникам развлекательные программы, конкурсы, экскурсии.



Ребята занимались спортом в кроссфит зале, участвовали в экскурсии по городу, побывали на заводе ВАЗ, стреляли в тире, участвовали в конкурсах и развлекательных программах. На площадке, где проходил чемпионат, была развернута полевая кухня.

Абсолютными чемпионами в юношеском зачете стала команда ЮАШ г. Самары. А в мини-автомобилях победу праздновала команда из г. Саратова.

В заключительный день, 23 февраля, было проведено награждение спортсменов — победителей с вручением призов, спортивных кубков, медалей и памятных грамот; а также торжественное закрытие XIX Всероссийского зимнего чемпионата по юношескому автомногоборью.

В закрытии приняли участие девушки из Детского Юношеского Дома Творчества г. Тольятти, которые одарили участников зажигательными танцами.

Результаты проведения соревнований наглядно показывают не только качество учебно-методической работы с детьми и подростками, но и отношение местных органов исполнительной власти к своим юным гражданам.

Соревнования — это еще обмен опытом и работа тренеров, где ярко высвечиваются все недоработки в процессе учебы, что стало предметом обсуждения на совещании директоров по окончании Чемпионата.

К сожалению ряд школ из других городов из-за финансовых трудностей не смог отправить свои команды на Чемпионат. Ряд школ не имеет своих оборудованных площадок, а также современных автомобилей, занятия на которых позволяют ребятам достойно конкурировать с сильными автошколами. Не все дети имеют возможность приобрести красивую и удобную форму и экипировку.

Вместе с тем, проведение Чемпионата позволило еще раз подтвердить устойчивое повышение интереса детей и подростков к этому техническому виду спорта, который не только способствует нравственному и физическому развитию ребят, их профессиональной ориентации, но и обеспечивает твердые знания и навыки так необходимые на дороге, а значит положительно скажется на безопасности дорожного движения.



Результаты проведенного Чемпионата будут использованы в процессе внедрения новых программ по подготовке учащихся юношеских автомобильных школ, водителей категории «В», а также юных спортсменов-автомобилистов.

Участники соревнований разъехались по домам для подготовки к новым стартам, а именно Летнему Чемпионату, проведение которого запланировано на июнь -июль 2016 года.

Проведенный турнир еще раз показал, что при поддержке органов исполнительной власти регионов России, Минтранса, Министерства образования, Госавтоинспекции и других заинтересованных организаций, проведение подобных мероприятий помимо основных своих целей выполняет и еще одну, не менее важную — большой праздник, устроенный для детей и во имя детей обеспечит как взаимное доверие, так и связь и приемственность поколений.

ПОБЕДИТЕЛИ XIX ВСЕРОССИЙСКОГО ЗИМНЕГО ЧЕМПИОНАТА ПО ЮНОШЕСКОМУ АВТОМНОГОБОРЬЮ

Юношеский зачет

Знатоки ПДД личный зачет

- 1 место – Сапожникова Марина (ВОА Самарская область)
- 2 место – Рашевский Роман (ЮАШ г. Ростова-на-Дону)
- 3 место – Еремин Михаил (ЮАШ г. Саратова)

Скоростное маневрирование командный зачет

- 1 место – Команда г. Саратов «Регион-64»
- 2 место – Команда ДДЮТ г. Тольятти
- 3 место – ЮАШ г. Самара

Скоростное маневрирование личный зачет

- 1 место – Еремин Михаил (ЮАШ г. Самары)
- 2 место – Панфилов Илья (Команда ДДЮТ г. Тольятти)
- 3 место – Санин Владислав (ЮАШ г. Зеленоград)

Автослалом командный зачет

- 1 место – Команда г. Саратов «Регион-64»
- 2 место – ЮАШ г. Саратов
- 3 место – ЮАШ г. Самары

Автослалом личный зачет

- 1 место – Зелепукин Алексей (ЮАШ г. Саратов)
- 2 место – Еремин Александр (ЮАШ г. Самары)
- 3 место – Рузавин Никита (ЮАШ г. Самары)

Общий командный зачет по автомногоборью

- 1 место – ЮАШ г. Самары
- 2 место – Команда ПЦО им. Мурзина г.Тольятти
- 3 место – ЮАШ г. Саратов

Общий личный зачет по автомногоборью

- 1 место – Сорокин Вадим (Команда г. Саратов «Регион-64»)
- 2 место – Рашевский Роман (ЮАШ г. Ростова-на-Дон)
- 3 место – Еремин Михаил (ЮАШ г. Самар)

Миниавтомобили

Знатоки ПДД командный зачет

- 1 место – ЮАШ г. Владимира
- 2 место – ЮАШ г. Зеленоград
- 3 место – ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»

Знатоки ПДД личный зачет

- 1 место – Бурмака Евгений (ЮАШ г. Зеленоград)
- 2 место – Герасимова Дарья (ЮАШ г. Владимира)
- 3 место – Бадалян Алена (ЮАШ г. Зеленоград)

Скоростное маневрирование командный зачет

- 1 место – ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»
- 2 место – Команда г. Саратова
- 3 место – ЮАШ г. Зеленоград

Скоростное маневрирование личный зачет

- 1 место – Попов Александр (Команда г. Саратова)
- 2 место – Окунев Дмитрий (ЮАШ г. Владимира)
- 3 место – Бычков Степан (ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»)

Автослалом командный зачет

- 1 место – Команда г. Саратова
- 2 место – ЮАШ г. Зеленоград
- 3 место – ЮАШ г. Владимира

Автослалом личный зачет

- 1 место – Попов Александр (Команда г. Саратова)
- 2 место – Бычков Степан (ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»)
- 3 место – Дементьев Александр (Команда г. Саратова)

Общий командный зачет по автомногоборью

- 1 место – Команда г. Саратова
- 2 место – ЮАШ г. Зеленоград
- 3 место – ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»

Общий личный зачет по автомногоборью

- 1 место – Попов Александр (г. Саратов «Регион-64»)
- 2 место – Бычков Степан (ЮАШ г. Москвы «Спас-Заулок»)
- 3 место – Окунев Дмитрий (г. Владимир)

Молодежный зачет

Скоростное маневрирование личный зачет

- 1 место – Сурков Денис (г. Саратов «Регион-64»)
- 2 место – Федоров Никита (ЮАШ г. Самара)
- 3 место – Кошулин Николай (ВОА Самарская область)

Автослалом личный зачет

- 1 место – Сурков Денис (г. Саратов «Регион-64»)
- 2 место – Федоров Никита (ЮАШ г. Самара)
- 3 место – Сламкин Владислав (ВОА Самарская область)

Общий личный зачет по автомногоборью

- 1 место – Сурков Денис (г. Саратов «Регион-64»)
- 2 место – Федоров Никита (ЮАШ г. Самара)
- 3 место – Бурмака Олег (ЮАШ г. Зеленоград)



Учебные автомобили для Автошкол.

Ассоциация Юношеских автомобильных школ внимательно относится к нуждам учебных организаций.

За свои 20 лет неоднократно помогала своим членам в приобретении учебных

ше: Центру было предложено проработать механизмы для реализации готового учебного автомобиля для учебной организации, где в ПТС уже оформлены педали - и автомобиль зарегистрирован как учебный.

лагаются две модели автомобилей - Рено Logan и Шкода Рапид. Стоимость за «Учебный автомобиль» с механической коробкой передач начинается от 499 тыс. руб. за Рено Logan ; от 559 тыс. руб. за Шкоду Рапид.



автомобилей, оснащении кабинетов, в решении насущных вопросов.

Вот и сегодня, понимая, как трудно порой приобрести автомобиль и сделать его учебным, Ассоциация ЮАШ пошла на эксперимент по разработке механизма для представления учебным организациям готового учебного автомобиля.

Работая в тесном контакте с Центром «Движение», Ассоциация стала гарантом для учебной организации для покупки двух автомобилей в лизинг, то есть с рассрочкой платежей на 2 года. Учебной организации это удобно, она сразу приступила к работе. Все проблемы с получением полной суммы для выкупа авто у дилера взял на себя Центр «Движение», а Ассоциация помогает учебной организации в срок и вовремя оплачивать лизинговые платежи.

Сегодня мы пошли даль-

Организации, ведущей подготовку водителей, осталось только взять автомобиль и работать.

Все процедуры по сертификации, монтажу и регистрации автомобиля как учебного взял на себя Центр.

По согласованию с автопроизводителями Центр «Движение» имеет право выдавать ПТС на «Учебный» автомобиль.

Небольшое количество автомобилей готово к быстрой поставке. Обычный срок поставки от 2- 3 месяцев.

Ассоциация прорабатывает вопрос о поставке учебных автомобилей завода Тольятти.

Наша организация «Центр Профессионального Транспортного образования» использует в настоящее время два автомобиля с коробкой автомат и механика.

Этот автомобиль - Шкода Рапид.

Ждем ваши предложения и необходимость в данных автомобилях.

Другие ваши предложения по оснащению учебных организаций

Наши контакты: редакция журнала:

127051, Москва, Цветной б-р 19 стр.4

Факс 8(495) 621-12-53, тел. 8(495) 623-70-45

Email: auash.m@gmail.com www.avtoshcola.ru

Наши контакты
Редакция журнала:
127051, Москва,
Цветной б-р 19 стр.4
т/ф 8 495 621-1253,
т. 8 495 623-70 45
Email: auash.m@gmail.com
www.avtoshcola.ru

Конечная стоимость автомобиля формируется как рекомендованная розничная цена производителя плюс стоимость оборудования и услуг по монтажу.

В настоящее время пред-

ОПЫТ РАБОТЫ В РЕГИОНАХ. Конкурс на звание «Лучший скутерист Тольятти»

На автодроме Поволжского центра образования им. В.П.Мурзина при поддержке ГИБДД прошел Конкурс на звание «Лучший скутерист Тольятти». Мотошкола совместно с мото-скутер-клубом MSC «Rattle pistons» подарили море солнца, позитива и отличного настроения, которое сопровождало участников и зрителей на протяжении всего дня.

Приветственный парад учебных автомобилей, демонстрация элементов контраварийного вожде-

ния, показательная кроссфит-тренировка спортивно-стрелкового клуба «Garnizon» - все это заставляло зрителей восхищенно переводить взгляды с одной площадки на другую в предвкушении следующих сюрпризов. И первой неожиданностью в рамках Конкурса оказалась регистрация участников, которая сопровождалась тестированием на знание Правил дорожного движения. В отборочном туре проход скутеристов в финал обеспечивали такие «сложности», как самый мед-



*Инга Помогаева
директор
Поволжского
центра делового
и технического
образования им.
В.П. Мурзина .*



ленный проезд, толкание передним колесом бочки, кидание покрышки и проезд заданной дистанции с ложкой во рту и лежащим в ложке шариком.

Финальные заезды потребовали большого мастерства: упражнение «змейка», медленный проезд по качающейся доске и стрельба по воздушным шарикам из оружия, имитирующего боевое. И всё это, разумеется, на время!



Конкурс проводился на скутерах и мопедах в двух возрастных категориях: до 16 лет и от 16 лет и старше, так что участие смогли принять все желающие, независимо от возраста. Всего же участников было 38 человек, возрастом от 10 до 50 лет.

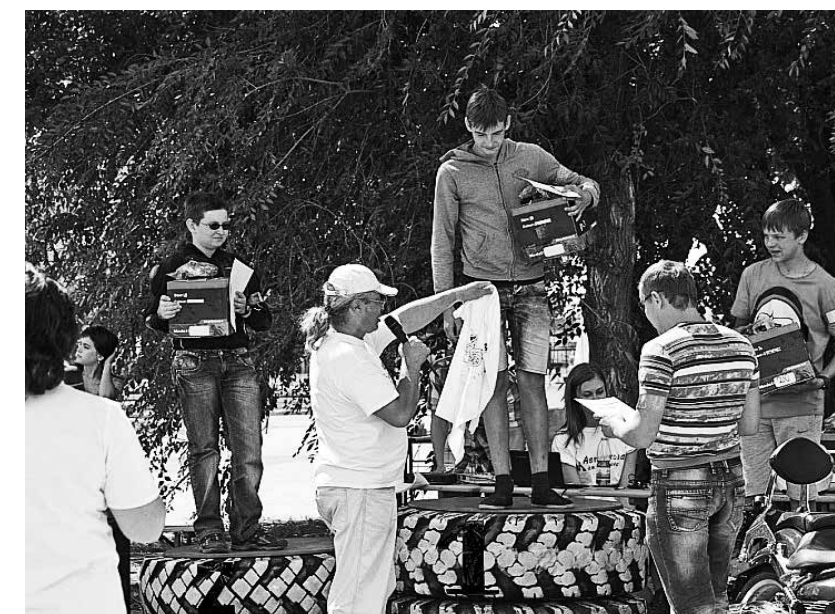
Жюри подводило итог, с трудом сохраняя объективность в категории участников до 16 лет. Поэтому,



определив победителей в каждой категории, члены жюри и организаторы Конкурса решили учредить призы Зрительских симпатий. Жюри с удовольствием расширили перечень номинаций и вручили подарки тем скутеристам, которым восторженно аплодировали зрители и болельщики. А пока шел подсчет баллов и секунд свое мастерство показали лучшие мотогощники – мастера стандрайдинга и мото-фристайла, мотокросса и эндуро. Зрительским восторгам не было предела! Бесплатный тест-драйв мотоциклов, предоставленных официальным дилерским центром «Минск» в г.Тольятти тоже никого не оставил равнодушным. Испытать себя и мотоцикл на новой внедорожной трассе для мотоциклов класса Эндуро – только ленивый не воспользовался такой возможностью.

Заключительным этапом этого праздника стало открытие первой городской и пока что единственной в Тольятти трассы для обучения и свободных занятий на внедорожной мототехнике (эндуро, питбайки, ATV, квадроциклы).

Систематические занятия с подростками техническими видами спорта, правовые знания в области безопасно-



сти дорожного движения, интерес у подростков к освоению профессий, связанных с автотранспортной отраслью и развитие мотокультуры в Тольятти – вот те задачи, которые ставит перед собой содружество профессиональной автошколы и мотоклубов.



ПОЛОЖЕНИЕ

о проведении межрегиональных соревнований, посвященных Году российского кино в РФ и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД «Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

Соревнования, посвящены Году российского кино в РФ и
80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД
«Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

Состав оргкомитета.

Председатель:

Новиков А.М. – полковник полиции, заместитель начальника УГИБДД УМВД России по Владимирской области

Заместители председателя:

Пенькова И.И. – начальник отдела воспитания и социальной защиты детства управления образования Администрации г. Владимира

Смирнова Г.Д. – директор МБУДО города Владимира «Юношеская автомобильная школа»

Члены оргкомитета:

Кулёмин В.А. – специалист департамента образования администрации Владимирской области

Мухина М.В. – педагог-организатор ЮАШ

Завалей –Карасова Е.Ю. – методист ЮАШ

Горемыкин Н.И. – заместитель председателя Владимирского областного отделения Всероссийского общества автомобилистов.

I. Общие положения

1.1. Целью соревнований, проводимых среди подростков, юношей и девушек является:

- патриотическое воспитание молодежи;
- пропаганда среди подростков и школьников Правил дорожного движения и навыков безопасного поведения на дорогах;
- привлечение молодежи к занятиям автомобильным спортом, подготовка к труду и защите Родины;
- пропаганда среди юношей

**Контактные телефоны:
Юношеская автомобильная школа:
тел./факс 8 4922 53-35-50; тел. 8 4922 53-24-05
E-mail: avtgorodok33@mail.ru
Отдел организационно-аналитической работы и
пропаганды УГИБДД УМВД России
по Владимирской области:
тел./факс 8 4922 54-19-07; тел. 8 4922 40-43-22**

и девушек профессии водителя, повышение ее престижа в современных условиях;

- пропаганда здорового образа жизни; подготов-

ка к сдаче нормативов ГТО;

- профилактика безнадзорности, правонарушений, наркомании, алкоголизма и табакокурения сре-

- развитие познавательной сферы;
- социальная адаптация;
- изучение истории Родины;
- формирование гуманистического мировоззрения;
- формирование навыков коллективного взаимодействия и сотрудничества.

II. Организация и проведение соревнований

2.1. Организаторами соревнований являются УГИБДД УМВД России по Владимирской области, МБУДО «ЮАШ», Департамент образования администрации Владимирской области, управление образования администрации города Владимира, Владимирское областное отделение Всероссийского общества автомобилистов, спортивное общество Динамо.

2.2. Для организации работы по подготовке и проведению соревнований создаются оргкомитет и судейская коллегия.

На оргкомитет возлагается:

- разработка и утверждение сроков проведения соревнований;
- утверждение Положения.

Состав оргкомитета — приложение 1.

2.3. На судейскую коллегия возлагается оценка теоретических знаний и практических навыков по результатам конкурсных заданий, выполненных участниками соревнований, контроль за состоянием и размерами ограждений элементов автодрома, правильностью выполнения участниками этапов соревнований, соблюдением норм и правил охраны труда; оформление протоколов выполнения конкурсных заданий; подведение итогов, определение призеров и победителей соревнований. Состав судейской коллегии

Приложение 2.

2.4. Заявки на участие в соревнованиях принимаются до **11 апреля 2016 года** по форме и адресу, указанному в **Приложении 3.**

III. Участники соревнований

3.1. Соревнования среди воспитанников ЮАШ, учащихся общеобразовательных школ и клубов по месту жительства, учреждений дополнительного образования города Владимира, Владимирской области и близлежащих регионов проводятся **15.04.2016 года с 9.00 (начало регистрации)** на территории Юношеской автомобильной школы города Владимира. К участию в соревнованиях допускаются подростки, достигшие 10 летнего возраста и не более 18 лет на день соревнований, и имеющие медицинский допуск на участие в соревнованиях.

3.2. Форма зачета командная, максимальное количество команд от каждого района (региона) **3 (по одной в каждой возрастной категории).**

3.3. Состав команд: команды состоят из двух человек (пилота и штурмана).

Соревнования проводятся в следующих возрастных категориях:

- 3.4. младшая возрастная группа 10–12 лет;
- средняя возрастная группа 13–16 лет;
- старшая возрастная группа 14–18 лет.

IV. Оборудование соревнований

4.1. Соревнования проводятся на миниавтомобиле, багги (картинге) и автомобиле, представленных организаторами.

V. Условия проведения соревнований

5.1. Соревнования проводятся в соответствии с настоящим Положением.

5.2. Соревнования включают в себя следующие этапы:

I. «Жизнь — это я, это мы

с тобой»

- конкурс творческих работ «Один день из жизни инспектора...»;
- творческая мастерская «Киностудия 555».

II. Комплексная эстафета

- дорожные знаки;
- оказание первой помощи;
- спорт и здоровье (ОФП, полоса препятствий);
- инспектор ГАИ-ГИБДД;
- шифровщик;
- история;

III. Автоэстафета

- Правила дорожного движения;
- авто (управление транспортным средством).

5.3. I. «Жизнь — это я, это мы с тобой»

1. «Один день из жизни инспектора...»: каждая делегация района представляет творческую работу о сотруднике ГИБДД (изображение и текстовое сопровождение). Работа должна быть представлена как кинолента, состоящая из 4х кадров, формата А4, расположенных горизонтально и скрепленных друг с другом. Критерии оценки: выразительность, идейное содержание, соблюдение норм русского языка, оригинальность творческого решения и формы подачи материала.

2. Творческая мастерская «Киностудия 555»: каждая команда (не делегация района, региона!) готовит новый текст (озвучку) к отрывку из:

- Младшая группа — мультипликационный фильм «Дядя Степа милиционер»;
- Средняя группа — кинофильм «Инспектор ГАИ», Россия, 1982 г.;
- Старшая группа — сериал «Гаишники», » 2007–2010 Россия/Украина.
- Требования к программе: авторский материал основы сценария, творческий подход к сценографии. По времени выступление **не должно превышать 5 минут.**

На экране будет демонстрироваться отрывок без звука (выбранный командой), а участники команды должны озвучить свой вариант видения этого отрывка вживую.

При подведении итогов учитывается: тематическая направленность, музыкальное сопровождение, сценическая культура, артистизм, оригинальность.

Этот вид соревнований не входит в общий зачет, но обязателен!

5.4. II. Комплексная эстафета

Дорожные знаки.

Младшая, средняя, старшая группа:

Участникам необходимо знать группы знаков, их название, правила установки и назначение.

Пенализация: за каждый неверно названный знак команде начисляется 10 штрафных очков.

Оказание первой помощи.

Участникам необходимо знать виды ДТП, уметь оказывать первую помощь (знать виды переломов и этапы оказания помощи при данных травмах).

Пенализация: за неверно выполненное задание команде начисляется 20 штрафных очков.

Спорт и здоровье.

Участники должны преодолеть полосу препятствий:

Отжимание 10 раз от земли. Пенализация: за каждое невыполненное отжимание 10 штрафных очков.

– Лабиринт (преодоление полосы препятствий).

– Пенализация: за каждое заданное ограничение 10 штрафных очков.

– Переправа.

– Пенализация: за невыполнение этапа 20 штрафных очков.

– Приседание 10 раз. Пенализация: за каждое невыполненное приседание 10 штрафных очков.

Стрельба из пневматического оружия (пистолет или винтовка) по мишени. 3 попытки, 1 попадание.

Пенализация: за непопадание

с трех попыток команде начисляется 30 штрафных очков.

Инспектор ГАИ-ГИБДД.

Участникам предлагается выполнить задание на знание атрибутов и элементов формы инспектора ГАИ-ГИБДД. (Рекомендуем посетить музей ГИБДД на сайте: <http://www.youtube.com/user/MuseumGIBDD>)

Пенализация: за каждый неверный ответ на вопрос команде начисляется 10 штрафных очков.

Шифровщик.

Участникам предлагаются задания на знание истории российского кино. Пенализация: за неверный ответ команде начисляется 10 штрафных очков (за каждый ответ). (Материалы можно посмотреть на сайте http://ria.ru/weekend_cinema/20120827/731536160.html)

История.

Участникам предлагается выполнить задание на знание истории ОРУД-ГАИ-ГИБДД России. Пенализация: за каждый неверный ответ команде начисляется 20 штрафных очков. (материалы можно посмотреть на сайте: <http://www.gibdd.ru/about/history/>, <http://tak-to-ent.net/load/316-1-0-7107>, <http://avtoportal76.ru/jaroslavscoe-gai/jaroslavscoe-gai/istorija-orud-gai-gibd.html>)

5.5. III. Автоэстафета

Авто (управление транспортным средством).

Транспортным средством должны уметь управлять оба участника команды!

Младшая группа:

Каждый участник команды должен проехать по индивидуальному маршруту трассы на мини автомобиле, соблюдая Правила дорожного движения. (Мини автомобиль бензиновый, двухместный. С автоматической коробкой передач, без заднего хода).

Пенализация: за нарушение ПДД, несоблюдение маршрута — 50 очков, за задевание, сбивание, сдвигание ограничителей — 30 очков.

Средняя группа:

Каждый участник команды должен проехать по индивидуальному маршруту трассы на картинге, соблюдая Правила дорожного движения.

Пенализация: за нарушение ПДД, несоблюдение маршрута — 50 очков, за задевание, сбивание, сдвигание ограничителей — 30 очков.

Старшая группа:

Каждый участник команды должен проехать по индивидуальному маршруту трассы на автомобиле, соблюдая Правила дорожного движения.

Пенализация: за нарушение ПДД, несоблюдение маршрута — 50 очков, за задевание, сбивание, сдвигание ограничителей — 30 очков.

Правила дорожного движения.

Младшая и средняя группа:

Каждому участнику команды предлагается ответить на 10 вопросов по ПДД. Пенализация: за каждый неверный ответ на вопрос команде начисляется 10 штрафных очков.

Старшая группа:

Каждому участнику команды предлагается ответить на 10 вопросов по ПДД категории «В» (проверка теоретических знаний проводится по билетам, сформированным из вопросов, включенных в экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категории «В» и утвержденных ГУ ДОБДД МВД России со всеми изменениями, вступившими в силу на день проведения соревнований (Москва, издательство «Рецепт-холдинг», авторы Громоковский Г.Б., Бачманов С.Г., Репин Я.С.). Пенализация: за каждый неверный ответ на вопрос команде начисляется 10 штрафных очков.

Примечание: организаторы имеют право в зависимости от погодных условий заменить любой этап соревнований на равнозначный по сложности.

VI. Определение результатов

6.1. Штрафные очки переводятся в секунды и приплюсовываются к основному времени прохождения всех этапов.

6.2. Победителем соревнований становится команда, затратившая наименьшее время с учетом штрафных баллов на прохождение всех этапов. При равных результатах преимущество имеет команда, набравшая меньшее количество штрафных очков на этапах. Личное первенство в данных соревнованиях не определяется.

VII. Награждение победителей

7.1. Команды, занявшие три первые места по сумме всех этапов в каждой возрастной категории, награждаются кубками, дипломами и призами.

7.2. Команды, занявшие первые три места в каждой возрастной категории на этапах Комплексная эстафета, Автоэстафета и «Жизнь — это я, это мы с тобой» награждаются дипломами и памятным призами.

7.3. Организаторы соревнований имеют право устанавливать дополнительные призы для участников соревнований.

VIII. Обеспечение соревнований

8.1. Расходы на размещение, питание и проезд участников несут командующие организации.

8.2. Расходы по проведению соревнований и награждению победителей несут организаторы

Приложение 2.

Состав судейской коллегии соревнований, посвященных Году российского кино в РФ и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД «Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

Председатель:

Маслов М.А. — капитан полиции, инспектор отдела ОАР и пропаганды УГИБДД УМВД России по Владимирской области;

Секретарь судейской коллегии:

Кузьмина Л.В. — зам. директора по УВР ЮАШ;

Члены судейской коллегии:

Ионова Н.А. — педагог дополнительного образования МБУДО ЮАШ;

Мухина М.В. — педагог-организатор ЮАШ;

Вялова Ю.И. — методист ЮАШ;

Завалей-Карасова Е.Ю. — методист ЮАШ;

Кочурин В.С. — мастер производственного обучения ЮАШ;

Карасов В.А. — капитан полиции инспектор по пропаганде ОБДПС УГИБДД УМВД России по Владимирской области;

Пичугин В.Ю. — майор полиции, инспектор по пропаганде ОГИБДД УМВД России по г. Владимиру.

Контактные телефоны:

Юношеская автомобильная школа:
тел./факс 8 4922 53-35-50; тел. 8 4922 53-24-05
E-mail: avtogorodok33@mail.ru

Отдел организационно-аналитической работы и пропаганды УГИБДД УМВД России по Владимирской области:
тел./факс 8 4922 54-19-07; тел. 8 4922 40-43-22

Приложение 3.

Форма заявки
на участие в межрегиональных соревнованиях по прикладным видам спорта,
посвященных Году российского кино в РФ
и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД
«Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

Заявка
на участие в межрегиональных соревнованиях по прикладным видам спорта,
посвященных Году российского кино в РФ
и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД
«Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

№ п/п	Фамилия, Имя, Отчество участника	Дата рождения (число, месяц, год)	Образовательное учреждение, класс (группа)	Возрастная категория команды (младшая, средняя, старшая)	Домашний адрес	Номер документа (свид-во о рожд., паспорт)	Виза врача

от делегации _____ района(города)

Сопровождающий (ответственный за жизнь и здоровье детей)

(Ф.И.О., должность, место работы)

Сопровождающий (от ГИБДД) _____

Водитель _____

Количество обедающих _____

Подпись руководителя образовательного учреждения, командирующего команду _____
М.П.Подпись руководителя ГИБДД (города, района, региона) _____
М.П.

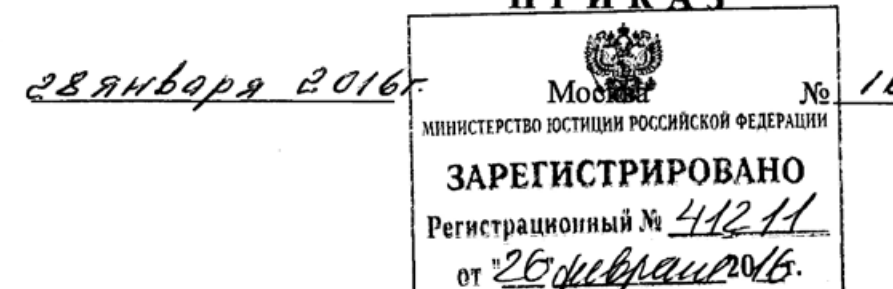
Приложение 4.

Документация
для регистрации команды на участие в межрегиональных соревнованиях
по прикладным видам спорта,
посвященных Году российского кино в РФ
и 80-ти летию со дня образования службы ГАИ-ГИБДД
«Учиться на пять, трудиться на пять, родную страну на пять защищать»

1. Заявка по форме, указанной в Приложении 3.
2. Оригиналы и копии документов, удостоверяющих личность участников.
3. Приказ о возложении обязанностей по сохранению жизни и здоровья участников соревнований.
4. Командировочные удостоверения сопровождающих.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З



О внесении изменений в Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2012 г. № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 48, ст. 6714) п р и к а з ы в а ю:

Внести изменения в Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2013 г., регистрационный № 27574) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 470 (зарегистрирован Минюстом России 24 февраля 2014 г., регистрационный № 31406), согласно приложению к настоящему приказу.

И.о. Министра

Верно:
Консультант отдела документационного обеспеченияАрапов Алексей Сергеевич
(499) 495 00 00 12 05

Е.И. Дитрих

Е.А. Морозова

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от 28 января 2013 г. № 16

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами,
утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации

от 13 февраля 2013 г. № 36

«Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на

транспортные средства, категорий и видов транспортных средств,

оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля

работы тахографов, установленных на транспортные средства»

1. Абзац восьмой изложить в следующей редакции:

«транспортных средств, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок в соответствии с карточкой допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок (приказ Минтранса России от 16 июня 2014 г. №158 «Об утверждении форм бланков удостоверений и карточки допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок» (зарегистрирован Минюстом России 31 июля 2014 г., регистрационный №33370), оснащаемых контрольными устройствами в соответствии с требованиями Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР, Женева, 1 июля 1970 г.)¹»;

2. В абзаце десятом:

слова «и транспортных средств, оснащенных кранами-манипуляторами» исключить;

слова «самоходных сельскохозяйственных машин» заменить словами «специализированных транспортных средств (специально оборудованных молоковозов, скотовозов, машин для перевозки птицы, яиц, живой рыбы, машин для перевозки и внесения минеральных удобрений), транспортных средств категорий N2 и N3, используемых сельскохозяйственными товаропроизводителями при осуществлении внутривозвратных перевозок (перевозка в пределах границ муниципального района, на территории которого зарегистрированы транспортные средства, а также граничащих с ним муниципальных районов), специальных транспортных средств»;

3. Абзац четырнадцатый изложить в следующей редакции:

«транспортных средств, включенных в перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния и в отношении которых утилизационный сбор в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»² не уплачивается»;

4. Сноску к абзацу четырнадцатому изложить в следующей редакции:

5. Дополнить абзацами шестнадцатым и семнадцатым в следующей редакции:

«учебных транспортных средств, используемых для обучения вождению и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений, при условии, что они не используются для коммерческой перевозки пассажиров и грузов;

транспортных средств, которые проходят дорожные испытания, предусмотренные государственными стандартами и отраслевыми документами.»

1 – Бюллетень международных договоров, 2009, №3.

2 – Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 2 (ч. I), ст. 115, № 14, ст. 1646; 2015, № 47, ст. 6592, № 51 (ч. III), ст. 7338».

Высокая аварийность на дорогах России остается острой проблемой, требующей незамедлительного принятия мер по повышению безопасности дорожного движения. Заметное уменьшение числа погибших в ДТП в 2015 г. произошло, в том числе и за счет сокращения годовых пробегов автотранспорта, вызванных экономическим кризисом.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что представления о путях повышения БДД не вполне отражают реальные причины возникновения ДТП. В связи с этим существует потребность в организации широкого обсуждения обозначенного вопроса с целью выработки научно обоснованного представления о механизме возникновения ДТП и разработке на этой основе мероприятий, позволяющих снизить риск ДТП и связанных с ними последствий.

С этой целью редколлегия открывает в журнале рубрику «Безопасность дорожного движения» и приглашает всех читателей присылать свои статьи и замечания по опубликованным в журнале и на его сайте материалам. Для обсуждения проблем, обобщения результатов обсуждения и доведения их до всех заинтересованных специалистов, организаций и СМИ планируются публикации в журнале и обсуждения путем проведения семинаров.

Анализ причин высокой аварийности на дорогах России

Все согласны с тем, что для повышения безопасности дорожного движения (БДД) необходимо улучшить качество обучения водителей. Дискуссия о путях решения этой задачи ведется только вокруг того, как повысить контроль, за процессом обучения. Повышение контроля учебного процесса полезно, однако еще не означает, что к управлению транспортным средством (ТС) будут допущены водители, достигшие необходимого умения. Уровень умения водителей, получающих допуск к управлению ТС, определяют требования, предъявляемые на экзамене в ГИБДД.

Чтобы оценить влияние качества экзаменов в ГИБДД, на БДД необходимо на основании статистики ДТП проанализировать, как изменялась БДД в России и других странах в течение определенного периода, и как при этом изменялись требования к кандидату в водители, предъявляемые на экзамене.

Сравнение числа погибших и

даже числа погибших на 100 тыс. жителей (социальный риск) не позволяет сравнить уровни БДД в странах с различными уровнями автомобилизации. Поэтому для получения таких оценок был применен коэффициент безопасности дорожного движения кбдд, разработанный на кафедре «Организация и безопасность движения» МАДИ [1]. При его разработке была использована усредненная зависимость социального риска от уровня автомобилизации, полученная в 40-е гг. прошлого столетия [2]. Эта зависимость интересна тем, что в тот период считалось, что для обеспечения безопасности достаточно наличия Правил дорожного движения, а дорожно-транспортные происшествия (ДТП) происходят потому, что водители плохо знают Правила. Поэтому ни одна страна в мире не реализовывала специальных программ повышения БДД. Однако оказалось, что чисто полицейские меры недостаточны для повышения БДД. Продолжающийся рост уровня

автомобилизации, вызывал увеличение социального риска. Для преодоления зависимости социального риска от уровня автомобилизации, начиная с 60-х годов прошлого столетия, сначала в ряде стран, а затем и на международном уровне, стали проводить специальные программы повышения БДД. Это позволило преодолеть фатальную зависимость социального риска от уровня автомобилизации. Коэффициент безопасности дорожного движения кбдд показывает во сколько раз при одинаковых уровнях автомобилизации сократилось число погибших на 100 тыс. жителей в интересующем нас году, по сравнению с 40-ми годами, когда отсутствовали программы повышения БДД. На рис.1 показан график изменения кбдд в России и в ряде ведущих стран ЕС в период с 1950 г. по настоящее время.

автомобилизации, вызывал увеличение социального риска.

Для преодоления зависимости социального риска от уровня автомобилизации, начиная с 60-х годов прошлого столетия, сначала в ряде стран, а затем и на международном уровне, стали проводить специальные программы повышения БДД. Это позволило преодолеть фатальную зависимость социального риска от уровня автомобилизации.

Коэффициент безопасности дорожного движения кбдд показывает во сколько раз при одинаковых уровнях автомобилизации сократилось число погибших на 100 тыс. жителей в интересующем нас году, по сравнению с 40-ми годами, когда отсутствовали программы повышения БДД. На рис.1 показан график изменения кбдд в России и в ряде ведущих стран ЕС в период с 1950 г. по настоящее время.

Как можно видеть из представленного графика, за рассматриваемый период безопас-

Значения коэффициента безопасности дорожного движения в странах Европы и Российской Федерации

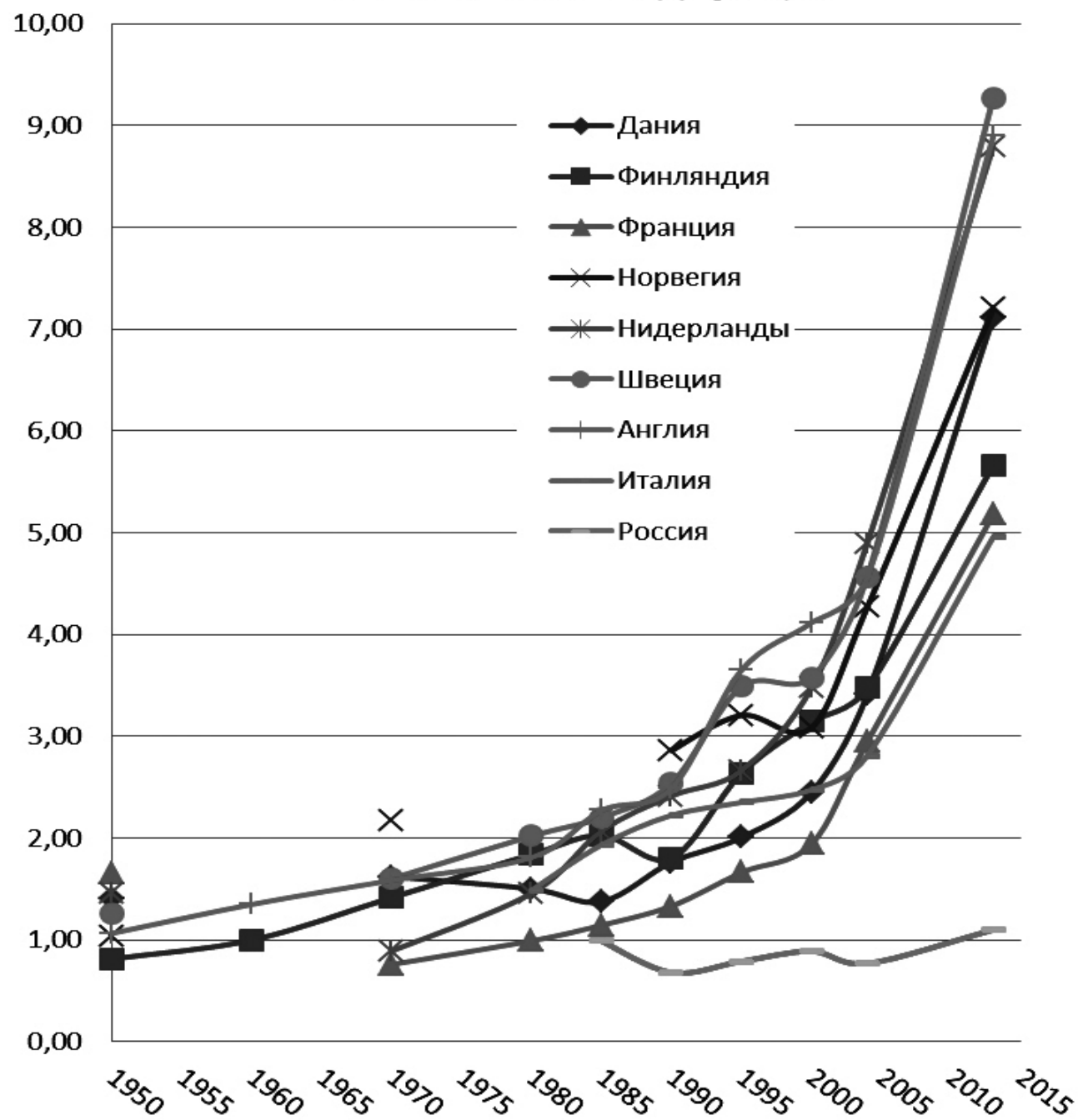


Рис.1. Изменение коэффициента безопасности дорожного движения кбдд в России и ведущих странах ЕС в период с 50 г. по настоящее время

ность дорожного движения в ведущих странах ЕС повысилась в 5 – ,9 раз, а в России осталась на уровне, который формируется при отсутствии программ повышения БДД. Если бы в 2015 г. уровень БДД в России был

как в Швеции, число погибших уменьшилось бы с 24 тыс. до 4 тыс. Незначительное повышение БДД в период с 2004 по 2014 г. было вызвано снижением скорости транспортных потоков в результате повышения их плот-

ности. Заметное снижение числа погибших в 2015 г. произошло в результате сокращения годовых пробегов автомобилей, вызванных экономическим кризисом.

Иными словами, мероприятия по повышению БДД, про-

водившиеся в России, не привели к ожидаемым результатам. Поэтому существует необходимость проведения анализа причин этого и разработки предложений, которые позволят изменить ситуацию и запустить процесс снижения смертности на дорогах России до уровня ведущих стран ЕС.

Главной причиной сложившейся ситуации является то, что до последнего времени отсутствовала теоретическая основа, необходимая для формирования направления «главного удара», при разработке программ повышения БДД.

Результаты исследований, выполненных в МАДИ в последнее время, привели к созданию теории управления автомобилем, которая позволяет проанализировать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и разработать обоснованные предложения по уменьшению их количества.

Анализируя представленный на рис.1 график, необходимо отметить, что рост БДД в странах ЕС заметно ускорился с середины 90-х годов. При этом интенсивное повышение кбдд совпало по времени с последовательной

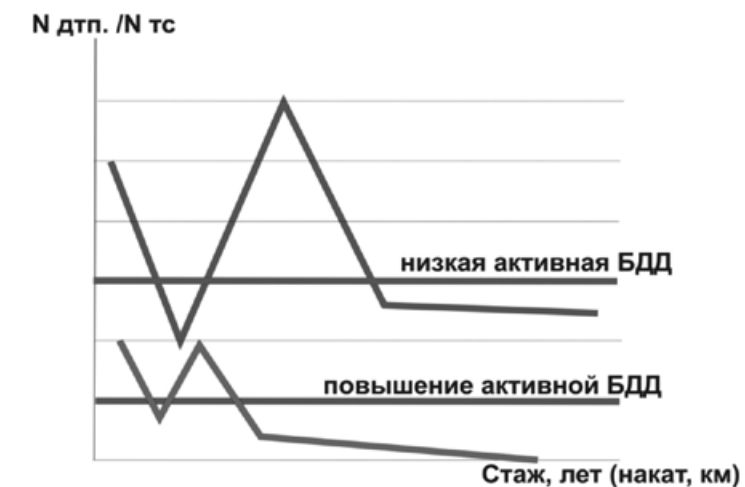


Рис.2. Влияние опыта водителя на надежность управления ТС (активную БДД)

пользования.

Вступающий в дорожное движение водитель управляет ТС с пониженной надежностью (уровнем активной безопасности), что создает первый пик аварийности, как показано на рис.2. По мере накопления опыта надежность управления ТС повышается. Однако этот процесс, как можно видеть из рис. 2, не является однозначным. Каждый начинающий водитель проходит

ответственно, с различной надежностью. На рис.2 красной линией показан средний уровень риска ДТП.

Из приведенного графика следует, что для снижения среднего уровня риска ДТП, необходимо изменить кривую изменения надежности управления ТС в зависимости от опыта водителя опустить вниз, как показано на рис.2.

Первым шагом в решении этой задачи является повышение надежности управления ТС начинающими водителями. Чтобы решить проблему БДД в целом, необходимо повысить надежность управления ТС всеми водителями, участвующими в дорожном движении. Для этого требуется проведение комплекса мероприятий: ввести двухэтапную выдачу водительских удостоверений, которая позволит уменьшить второй пик аварийности. Создать систему повышения квалификации водителей, которая позволит повысить надежность водителей, прошедших второй пик аварийности. Опыт повышения БДД в ЕС подтверждает, что для повышения качества обучения водителей необходимо повысить требования, предъявляемые на экзамене на получение допуска к управлению ТС.

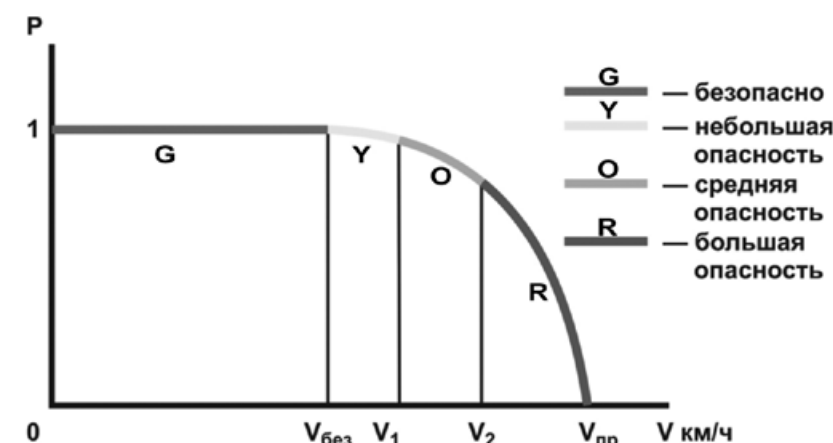


Рис.3. Зависимость надежности P выполнения маневра по предотвращению ДТП от скорости V

разработкой ряда Директив ЕС, направленных на повышение уровня подготовки водителей путем повышения требований, предъявляемых на экзамене по вождению на дорогах общего

период переоценки своего умения, что приводит ко второму пику аварийности [3].

В транспортном потоке находятся водители с различным опытом и управляющие, соот-

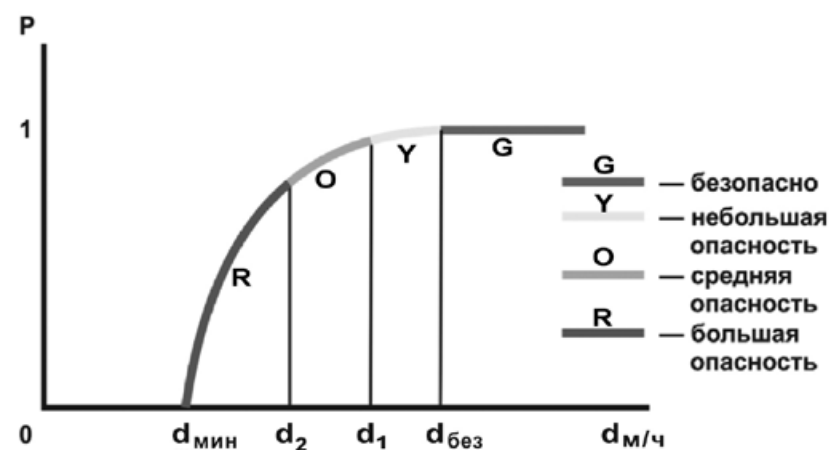


Рис.4. Зависимость надежности P выполнения маневра по предотвращению ДТП от дистанции d (бокового интервала)

Из изложенного следует, что уровень требований, предъявляемый на экзамене в ГИБДД, определяет низкую квалификацию начинающих водителей. Низкая квалификация начинающих водителей и отсутствие системы повышения их квалификации определяют низкий уровень средней квалификации всех водителей, участвующих в дорожном движении.

Чтобы предложить пути обучения водителей безопасному управлению, необходимо проанализировать механизм возникновения ДТП и определить условия, при соблюдении которых ДТП по вине водителя не произойдет. Для этого рассмотрим приведенные на рис.3 и 4 графики [3].

Из приведенного на рис.3 графика видно, что безопасной скоростью Vбез является скорость, при превышении которой надежность выполнения маневра по предотвращению ДТП становится меньше единицы. Аналогичный график приведен на рис.4, из которого видно, что безопасной дистанцией dбез (боковым интервалом bбез) является дистанция (боковой интервал), при занижении которой (которого) надежность выполнения маневра по предотвращению ДТП становится меньше единицы.

Это означает, что повышение

скоростных и тормозных свойств, боковой устойчивости ТС, применение электронных устройств, называемых системами активной безопасности, активную безопасность не повышает, а только увеличивает безопасную скорость и уменьшает безопасную дистанцию. Это означает, что ТС не обладает свойствами активной безопасности. Активной безопасностью обладают системы управления: водитель-автомобиль или автоводитель-автомобиль. Примерами повышения



Рис.5. Соотношение числа погибших, раненых, неучтенных ДТП и нештатными ситуациями

активной безопасности являются: замена водителя автоводителем при парковке; замена водителя автоматическим регулированием безопасной дистанции при изменении скорости

и автоматическим торможением при аварийном торможении автомобиля-лидера.

Аналогичным образом ухудшение дорожных условий снижает не безопасность, а безопасную скорость. Поэтому плохие дорожные условия являются не причиной ДТП, а фактором, способствующим повышению количества ошибок, допускаемых водителем, которые и приводят к ДТП.

Когда надежность выполнения маневра становится меньше единицы, возникает нештатная ситуация, а водитель становится игроком в рулетку потому, что быть или не быть ДТП становится случайным событием. Между числом нештатных ситуаций, неучтенных ДТП, количеством раненных и погибших существует показанная на рис.5 устойчивая статистическая связь [4].

Используя соотношения, приведенные на рис. 5, можно подсчитать, что на дорогах России каждую секунду в среднем возникает 60 нештатных ситуаций. Чтобы уменьшить количество погибших, необходимо сократить число нештатных ситуаций.

По вине водителей происхо-

дит 70...80% ДТП. В результате технических отказов ТС происходит менее 1% ДТП. Количество ДТП в результате технических отказов дороги не фиксируется, но можно предположить, что их доля

ДТП, связанные с превышением безопасной скорости

Превышение разрешенной или безопасной по условиям движения скорости	17,1%
Проезд на запрещающий сигнал	2,5%
Не предоставление преимущественного права проезда на нерегулируемом перекрестке	17,4%
Не предоставление преимущественного права перехода на нерегулируемом пешеходном переходе	8,6%
Итого	45,6%

ДТП, связанные с занижением безопасной дистанции

Занижение безопасной дистанции	9,7%
Занижение безопасной дистанции до встречного автомобиля при выезде на встречную полосу движения	9,5%
Не предоставление преимущественного права проезда при перестроении	2,7%
Итого	23,9%
Всего	69,5

Таблица 1. Распределение ДТП по видам нарушения условий безопасного управления, определяющих уровень БДД в России.

не превышает 1..2%. Оставшиеся 17...27% ДТП происходят по вине пешеходов. Из изложенного следует, что для решения проблемы БДД, необходимо изменить поведение и водителей и пешеходов. Изменение поведения пешеходов самостоятельная сложная задача, не решив которую невозможно повысить БДД до уровня ведущих стран ЕС

Анализируя ДТП можно определить типичные дорожные ситуации, в которых водители наиболее часто ошибаются в определении безопасных значений скорости, дистанции и бокового интервала. В табл.1 приведено распределение ДТП по видам, которые определяют уровень БДД на дорогах России.

Приведенные табл.1. данные подтверждают сделанный выше вывод о том, что для повышения БДД необходимо уменьшить количество водителей, превышающих безопасную скорость и занижающих безопасную дистанцию. Проезд

на запрещающий сигнал светофора, не предоставление преимущественного права проезда на нерегулируемом перекрестке, права перехода на нерегулируемом пешеходном переходе связано с превышением безопасной скорости при приближении к перекрестку, пешеходному переходу. В следствие этого водитель не может предотвратить столкновение, наезд. Выезд на полосу встречного движения приводит к столкновению в результате занижения безопасной дистанции до встречного ТС или отсутствия информации о величине дистанции в условиях ограниченной видимости. Столкновение при перестроении происходит в результате занижения безопасной дистанции до обгоняющего или опережающего ТС, выполнении маневра при отсутствии информации, когда ТС находится в «слепой» зоне зеркал заднего вида.

Из изложенного следует, что

для уменьшения числа погибших в дорожном движении в результате ошибок водителей, необходимо снизить число нештатных ситуаций – количества водителей, играющих в рулетку.

Возникает естественный вопрос: «Почему так много водителей ,становятся игроками в рулетку»? Как это не покажется странным, причина этого явления связана с тем, что мы рассматриваем безопасность как цель управления ТС. Об этом более 30 лет назад написал известный специалист в области транспортной психологии Д. Клебельсберг [5]:

«Наименее эффективны прямые призывы к безопасности потому, что никто не вступает в дорожное движение, чтобы бороться с опасностями, а исключительно для того, чтобы попасть из пункта А в пункт В. Полезнее показать низкую эффективность реализации модели поведения гонщика при движении в транспортном потоке».

Правила дорожного движения устанавливают ограничения, выполнение которых должно обеспечить безопасное дорожное движение. Однако этого не происходит потому, что «...устанавливая ограничения, законодатель исходит из ложного убеждения в том, что правовая норма непосредственно детерминирует поведение личности», в нашем случае водителя. «Однако правомерное поведение не является для личности самоцелью, а представляет одно из средств удовлетворения потребности и детерминируется субъективно этой потребностью. Поэтому необходимым элементом профилактики правонарушений является анализ причин негативно-правового поведения личности» [6].

Психологическая теория предметной деятельности [7,8] является инструментом, который позволяет выполнить такой анализ. Согласно этой теории деятельность возникает для удовлетворения потребностей личности. Управление автомобилем является деятельностью по удовлетворению потребности в перемещении из пункта А в пункт В. Удовлетворение своей потребности наилучшим образом является естественным стремлением каждой личности. Это означает, что каждый водитель стремится наилучшим образом достичь цели управления. Но его учили тому, что безопасность цель, а не условие достижения цели управления. Поэтому он не знает критериев эффективного достижения цели, и сам начинает искать их. Наиболее понятный критерий – величина средней скорости сообщения (с учетом задержек в пути). Отсюда рождается модель поведения в дорожном движении, имитирующая поведение гонщика при участии в автомобильных гонках: интенсивный разгон до максимально возможной скорости, движение с этой скоростью на свободных участках пути, интенсивное торможение, стремление обогнать максимальное количество ТС,

мешающих повышению средней скорости.

Однако модель поведения гонщика повышает среднюю скорость только в свободном транспортном потоке. Эффективность достижения цели управления автомобилем определяется отношением средней скорости к расходу топлива. В свободном транспортном потоке это отношение достигает максимума при средней скорости 100-110 км/ч у легковых автомобилей, и 70-80 км/ч у грузовых автомобилей и автопоездов. Когда транспортный поток перестает быть свободным, реализация модели поведения гонщика повышает не среднюю скорость, а расход топлива и риск ДТП. Именно на это и указывал Клебельсберг.

Необходимо так же отметить, что повышение расхода топлива снижает не только эффективность, но так же и экологическую безопасность автомобильного транспорта. При сгорании топлива образуется углекислый газ, создающий парниковый эффект, ведущий к глобальному изменению климата. Эмиссия углекислого газа автомобильным транспортом, составляет 23% всей эмиссии этого газа в атмосферу. Поэтому проблема снижения эксплуатационного расхода топлива автомобильным транспортом вышла сегодня на один уровень с проблемой БДД. К счастью, одна и та же модель управления автомобилем обеспечивает эффективное, безопасное и экологичное достижение цели управления.

Обобщая изложенное можно сказать следующее:

- 1. Чтобы повысить БДД России до уровня ведущих стран ЕС, необходимо изменить поведение водителей и пешеходов в дорожном движении.**
- 2. Повышение безопасности управления возможно только в рамках повышения качества управления ТС: эффективности, безопасности и экологичности.**

Пути решения этой задачи будут рассмотрены в следующих статьях.

Литература

1. Майборода О.В., Дронсейко В.В. Методика оценки уровня БДД в городах, учитывающая параметры их заселенности и автомобилизации: Сборник докладов десятой международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». – С-П, 20-22 сентября 2012 г.
2. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1970. – 256 с.
3. Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: учебник водителя транспортных средств категорий «С», «D», «E» / О.В. Майборода. – 9-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2014. – 256 с.
4. Майборода О.В. Искусство управлять автомобилем. Как предотвращать нештатные ситуации: учебное пособие водителя автотранспортных средств категории «В» / О.В. Майборода. – М.: МААШ, 2009. – 106 с.
5. Клебельсберг Д. Транспортная психология: пер. с нем. / Под. ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.
6. Нурпеисов Е.К. Психология правомерного поведения / Е.К. Нурпеисов. – Ташкент: Наука, 1976. – 120 с.
7. Котик М.А. Курс инженерной психологии / М.А. Котик – 2-е изд., испр. и доп. – Таллин: Валгус, 1978. – 364 с.
8. Котик М.А. Психология и безопасность / М.А. Котик – 2-е изд.

Майборода О.В.,
канд. техн. наук,
профессор кафедры
«Организация и безопасность
движения» МАДИ

Чемпионат России мастеров обучения вождению

Российская ассоциация профессионального транспортного образования в мае-июне 2016 г. организует проведение Межрегиональных турниров в рамках Чемпионата России мастеров обучения вождению при поддержке администраций субъектов Российской Федерации.

Турниры организуются на договорной основе, на базе образовательных организаций, имеющих необходимую материальную базу. Компьютерный класс для выполнения теоретического задания; ТС категорий «В», «С», «Д» и закрытую площадку (автодром), оборудованную для проведения соревнований по скоростному маневрированию.

Организационный взнос для участников турниров составляет 50% от стоимости подготовки водителя ТС категории «В» в организации.

Примерный регламент Турнира:

9.00 – 10.00	– регистрация и медицинский контроль участников;
10.00 – 10.30	– жеребьевка среди участников;
10.30 – 11.00	– торжественное открытие Турнира (возможно при построении участников на автодроме);
11.00 – 12.00	– выполнение теоретического задания;
12.00 – 12.30	– построение участников на автодроме; ознакомление с трассой скоростного маневрирования;
12.30 – 16.00	– соревнования по скоростному маневрированию на ТС категорий «В», «С», «D»;
16.00 – 17.00	– подведение итогов соревнований; оформление Дипломов и Сертификатов;
17.00 – 18.00	– торжественное награждение победителей, вручение Сертификатов и закрытие Турнира.

Оргкомитет Чемпионата России МОВ приглашает образовательные организации к сотрудничеству.

Контактное лицо: Чуков Владимир Иванович,

**тел. 8 495 6710663; 8 903 109 7461,
e-mail: rapto@post.ru.**

**Утверждено
распоряжением Президента
Ассоциации «Роспрофтрансобр»
от 21 января 2016 г. № 23**

ПОЛОЖЕНИЕ о Чемпионате России мастеров обучения вождению

Раздел 1. Общие положения.

1. Отборочные соревнования Чемпионата России проводятся в виде межрегиональных турниров.

2. Финал Чемпионата России организуется по проведению отборочных турниров с участием представителей не менее чем $\frac{3}{4}$ субъектов Российской Федерации.

3. Календарь межрегиональных отборочных турниров и дату финала Чемпионата России формирует Оргкомитет.

4. В Чемпионате России принимают участие мастера обучения вождению образовательных организаций независимо от ведомственной принадлежности и форм собственности, а также водители-наставники автотранспортных организаций.

5. Чемпионат России организуется в форме выполнения участниками теоретического задания и соревнований по скоростному маневрированию в трех номинациях: «водители легковых автомобилей», «водители грузовых автомобилей», «водители автобусов».

6. Участники соревнований должны иметь водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

7. Перед началом соревнований участники проходят регистрацию (форма №1) и медицинский контроль для получения допуска на управление транспортным средством.

8. Присутствие медицинского работника обеспечивается на протяжении всего времени проведения соревнований.

9. Стартовые номера участников соревнований определяются накануне соревнований в результате жеребьевки.

10. Соревнования Чемпионата России организуются на базе региональных образовательных организаций, имеющих для этого необходимые условия. Российская ассоциация

профессионального транспортного образования» (далее - Ассоциация «РОСПРОФТРАНСОБР») заключает с указанными организациями договор оказания услуг.

11. Состав судейской коллегии формируется организаторами соревнований.

12. Заявки на участие в Чемпионате России направляются в Оргкомитет по электронной почте: rapto@post.ru. В заявке указываются: Ф.И.О. участников, номинации Чемпионата России, наименование и реквизиты организаций-участников.

13. С организациями - участниками Чемпионата России Ассоциация «РОСПРОФТРАНСОБР» заключает договор оказания услуг.

14. Размер организационного взноса участника в любой из номинаций Чемпионата России составляет 50% от стоимости обучения одного водителя ТС категории «В» в организации, которую он представляет.

15. Командировочные расходы участников Чемпионата России несут командирующие организации.

Раздел 2. Теоретическое задание.

16. Выполнение теоретического задания проводится с использованием автоматизированной системы.

17. Теоретические задания включают в себя вопросы, касающиеся:

- Правил дорожного движения Российской Федерации;
- Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
- законодательства Российской Федерации в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной

и иной ответственности водителей транспортных средств;

- технических аспектов безопасного управления транспортным средством;
- факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий;
- элементов конструкции транспортного средства, состояние которых влияет на безопасность дорожного движения;
- методов оказания первой помощи лицам, пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии.

18. Теоретическое задание состоит из 20 вопросов и формируется автоматизированной системой из базы утвержденных экзаменационных билетов соответствующих категорий транспортных средств.

19. Для ответа на вопросы теоретического задания предоставляется 10 минут. По истечении указанного времени выполнение теоретического задания заканчивается.

20. Выполнение теоретического задания оценивается по количеству правильных ответов и затраченному времени. Каждый правильный ответ соответствует 10 баллам.

21. По итогам выполнения участниками соревнований теоретического задания составляется протокол (форма №2).

Раздел 3. Требования к материальной базе и меры безопасности при скоростном маневрировании.

22. Соревнования по скоростному маневрированию проводятся на специально оборудованной закрытой асфальтированной площадке. Размеры площадки должны позволять разместить все фигуры с соблюдением расстоя-

ний, достаточных для выполнения установленных упражнений и обеспечения безопасности при их выполнении.

23. Скоростное маневрирование проводится на транспортных средствах, предоставляемых организаторами соревнований.

24. Транспортные средства для проведения скоростного маневрирования должны быть серийного производства, иметь штатную комплектацию и находиться в технически исправном состоянии.

25. При проведении соревнований по скоростному маневрированию должны соблюдаться меры, обеспечивающие безопасность участников соревнований и окружающих.

26. На территории проведения соревнований оборудуется место для размещения гостей соревнований, а также аппаратуры звукоусиления и транспарантов с приветствиями участников соревнований и рекламой спонсоров.

27. Судьи на трассе должны находиться от ограничителей, а также слева или справа от траектории движения автомобиля на расстоянии не менее 3 м.

Раздел 4. Порядок организации соревнований и прохождения трассы скоростного маневрирования.

28. Для выполнения упражнений по скоростному маневрированию на трассе устанавливаются 10 фигур, описанных в приложении №1 к настоящему Положению.

29. Ограничительные стойки (далее - стойка), задетые или сбитые участником соревнований во время выполнения упражнения, устанавливаются на свое место только после того, как он закончит выполнение упражнения и покинет фигуру.

Исключение составляет первая от линии передняя стойка при выполнении упражнения «стоянка», так как участнику и судье необходимо ориентироваться в габаритах фигуры.

Если при выполнении упражнений «бокс» и «стоянка» участник

задевает стойку, то судья должен отставить ее в сторону.

30. Тренировка на трассе после установки на ней фигур для соревнования не допускается.

31. Для установления нормативного времени прохождения трассы накануне соревнований проводятся пробные заезды, которые осуществляются опытными водителями, не участвующими в соревнованиях.

32. Контрольное время прохождения трассы оформляется протоколом (форма №3) и доводится до сведения участников соревнования.

33. Перед стартом главный судья соревнований проводит участников соревнования по маршруту движения по трассе и знакомит с порядком и особенностями прохождения фигур. Каждому участнику соревнований выдается схема прохождения фигур.

34. На каждого участника соревнований по скоростному маневрированию заполняется протокол (форма №4).

35. Каждый участник соревнований стартует один раз. Возможен повторный заезд участника в случае технической неисправности автомобиля не по его вине. Разрешение на повторный заезд участника дает только главный судья соревнований.

36. Старт дается индивидуально. К моменту подачи сигнала старта автомобиль должен быть с работающим двигателем, неподвижен и установлен таким образом, чтобы оба передних колеса имели контакт с линией «Старт».

37. При выполнении упражнений во время соревнований в автомобиле может находиться только участник соревнований. Не разрешается использование радиосвязи.

38. После того как участник соревнований займет место на старте, судья соревнований жестом с помощью стартового флага подает ему и хронометристу предварительную команду «Внимание!», выдерживает паузу, резким движением стартового флага дает команду «Марш!», по которой хронометрист включает два секундомера.

39. Время, затраченное участником соревнований на прохождение трассы, определяют по показанию секундомера с лучшим временем и фиксируют в протоколе (форма №5) в секундах и их долях с точностью до 0,1-0,2 сек.

40. Интервалы времени между стартами определяет главный судья соревнований с таким расчетом, чтобы на трассе не было одновременно более одного автомобиля.

41. В задачу участников соревнований входит выполнение всех упражнений в установленной последовательности в кратчайшее время с наименьшим количеством ошибок.

42. На трассе между фигурами и внутри фигур допускается любое маневрирование передним и задним ходом.

43. При маневрировании задним ходом водитель может смотреть назад как через стекло, так и высовываясь через окно левой дверцы при опущенном стекле. Разрешается также открывать дверь автомобиля.

44. Перед началом движения передним ходом дверь должна быть закрыта. Движение передним ходом с открытой дверью расценивается как нарушение безопасности.

45. Финишем считается остановка автомобиля, движущегося передним ходом, так, чтобы оба передних колеса имели контакт с линией финиша.

момент пересечения линии финиша передней габаритной точкой автомобиля на ходу.

Раздел 5. Оценка результатов соревнований по скоростному маневрированию.

46. Результаты, достигнутые участниками соревнований по скоростному маневрированию, определяются по затраченному времени на прохождение дистанции и суммой штрафных баллов, начисленных за ошибки при выполнении упражнений. Победителем становится участник с наименьшим количеством набранных бал-

лов.(форма №6)

47. При равенстве результатов по сумме штрафных баллов предпочтение отдается участнику, прошедшему дистанцию за наименьшее время.

48. Участник, превысивший контрольное время при выполне-

нии упражнений по скоростному маневрированию, занимает место после всех участников, уложившихся в контрольное время.

49. Подсчет штрафных очков и распределение мест среди участников, не уложившихся в контрольное время, происходит

аналогично, как и среди участников, уложившихся в контрольное время.

50. При равенстве результатов для выявления победителя назначается специальный заезд для претендентов.

51. Таблица штрафных баллов за допущенные ошибки

№ н/п	Наименование фигуры	Наименование ошибок	Количество штрафных баллов
1	ЗМЕЙКА передним и задним ходом	За пропуск одного проезда Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
2	ГАБАРИТНЫЕ ВОРОТА	Задевание одного ограничителя	50
3	КРУГ	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
4	БОКС	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
5	ЭСТАФЕТА	Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку), не снял (уронил) кольцо	100
6	СТОЯНКА	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
7	КОЛЕЯ	Задевание, наезд, сбивание бруска (за каждый брусок)	50
8	СТОП	Нет контакта с линией хотя бы одного колеса. Промежуточная остановка в зоне запрещения остановки (1 м от линии «стоп»)	50 50

За начало движения до стартового сигнала, начисляется 10 штрафных баллов.

52. Участник соревнований не получает зачет и снимается с соревнований в следующих случаях:

- 52.1 пропуск фигуры *;
- 52.2 нарушение последовательности фигур *;
- 52.3 если в фигуре «колея» конкурсант пропустил ограничительные бруски под автомобилем, не задев их, или объехал бруски с левой стороны;
- 52.4 движение передним ходом с открытой дверью;
- 52.5 неисправность транспортного средства по вине конкурсанта;
- 52.6 некорректное, незачитное поведение или преднамеренное нарушение пунктов данного Положения.

53. Протесты и апелляции подаются главному судье сорев-

нований в письменном виде и рассматриваются в течение часа.

Раздел 6. Подведение итогов турнира.

Награждение победителей и участников соревнований.

54. Победители Межрегиональных отборочных турниров определяются путем суммирования показателей участников соревнований по результатам выполнения ими теоретического задания и прохождения трассы скоростного маневрирования (протокол №6).

55. Победителям Межрегиональных отборочных турниров вручаются призы и Дипломы Оргкомитета Чемпионата России.

56. Процедуру награждения

победителей определяют организаторы Межрегиональных отборочных турниров.

57. Органы исполнительной власти, спонсоры могут учреждать и вручать участникам Межрегиональных турниров собственные призы или иные награды.

58. Участникам Межрегиональных отборочных турниров вручаются Сертификаты Оргкомитета Чемпионата России с указанием достигнутых результатов.

*-Протесты и апелляции подаются главному судье соревнований в письменном виде и рассматриваются в течение часа.

Приложение №1

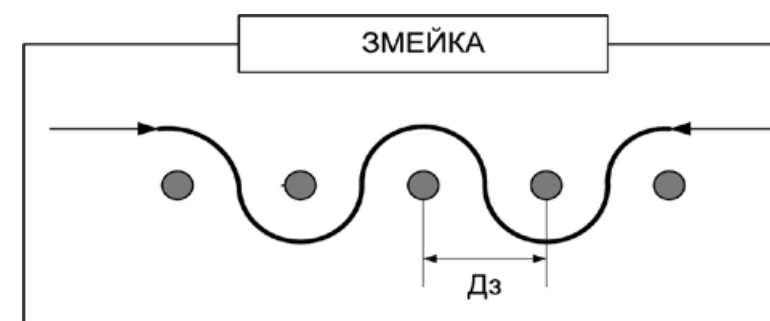
Перечень фигур и упражнений для скоростного маневрирования

Участники соревнований выполняют упражнения в следующем порядке:

- № 1 «ЗМЕЙКА» передним ходом;
- № 2 «ЗМЕЙКА» задним ходом;
- № 3 «ГАБАРИТНЫЕ ВОРОТА»;
- № 4 «КРУГ» передним ходом против часовой стрелки;
- № 5 «КРУГ» задним ходом по часовой стрелке;
- № 6 «БОКС»;
- № 7 «ЭСТАФЕТА»;
- № 8 «СТОЯНКА»;
- № 9 «КОЛЕЯ»;
- № 10 «СТОП».

УПРАЖНЕНИЯ №1-2 «ЗМЕЙКА»

– пять стоек, установленных по прямой линии с одинаковыми интервалами, образующими четыре проезда.



Размеры фигуры: расстояние между стойками $Dз = 1,4D$, где D - длина автомобиля.

Упражнения:
– проезд передним ходом;
– проезд задним ходом.

Участник должен проехать последовательно все четыре проезда, полностью выехав из створа последнего проезда. Если в плане трассы не показано, с какой стороны надо въезжать в первый проезд, участник решает это самостоят-

ельно. Упражнение выполняется сначала передним, а затем задним ходом.

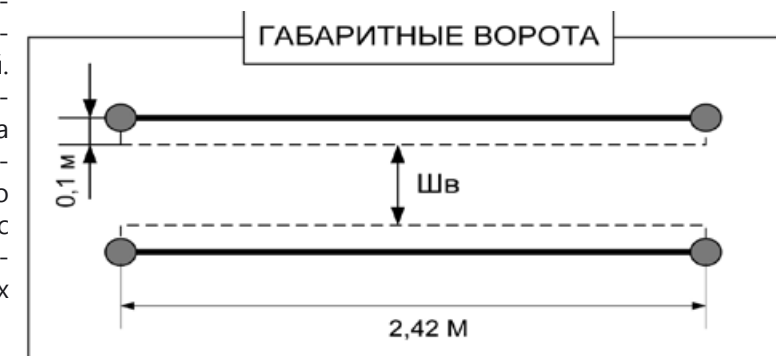
Неполный выезд за последнюю стойку не является ошибкой, автомобиль должен лишь полностью выйти из створа последнего проезда.

За задевание стоек и пропуск одного проезда начисляются штрафные очки.

Невыполнением упражнения считается пропуск более одного проезда.

УПРАЖНЕНИЕ №3 «ГАБАРИТНЫЕ ВОРОТА»

– двое ворот, установленных на расстоянии друг от друга. Ширину ворот обозначают консольными горизонтальными ограничителями, установленными на стойках. Для контроля размеров проезда ширина ворот обозначается на поверхности площадки метками, являющимися проекциями концов ограничителей. Подпятники стоек очерчиваются краской, чтобы судья мог поставить их на место после задевания. После установки ограничителей на место необходимо провести контроль ширины проезда с помощью шаблона. Упражнение обслуживают двое судей, находящихся с двух сторон фигуры.



Размеры фигуры: ширина ворот $Шв = 1,12Ш$ см, где $Ш$ – ширина автомобиля; расстояние между воротами равно $Б$ – база автомобиля.

Участник должен передним ходом проехать двое ворот, не задев ограничителей. За задевание одного ограничителя начисляются штрафные очки, а при задевании двух, упражнение считается невыполненным.

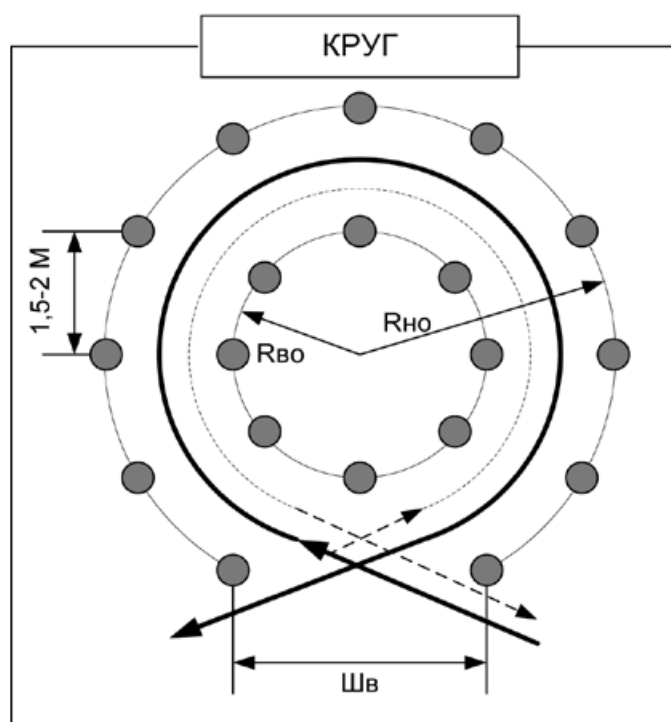
УПРАЖНЕНИЯ №4-5 «КРУГ»

– две концентрические окружности, обозначенные стойками, расстояние между которыми составляет для легковых автомобилей – 1 м., для грузовых автомобилей и автобусов - 1,5–2,0 метра. Окружности образуют проезжую часть, въезд и выезд в которую осуществляется только через ворота внешней окружности.

Размеры фигуры:
 радиус наружной окружности $R_{но}=1.07R$;
 радиус внутренней окружности $R_{во}=0,97(R-K)$,
 ширина ворот $Шв=R_{но}-R_{во}$ где R – наружный, габаритный радиус поворота автомобиля;
 K – ширина коридора, образуемая автомобилем при повороте (согласно технической характеристике).

Упражнения:

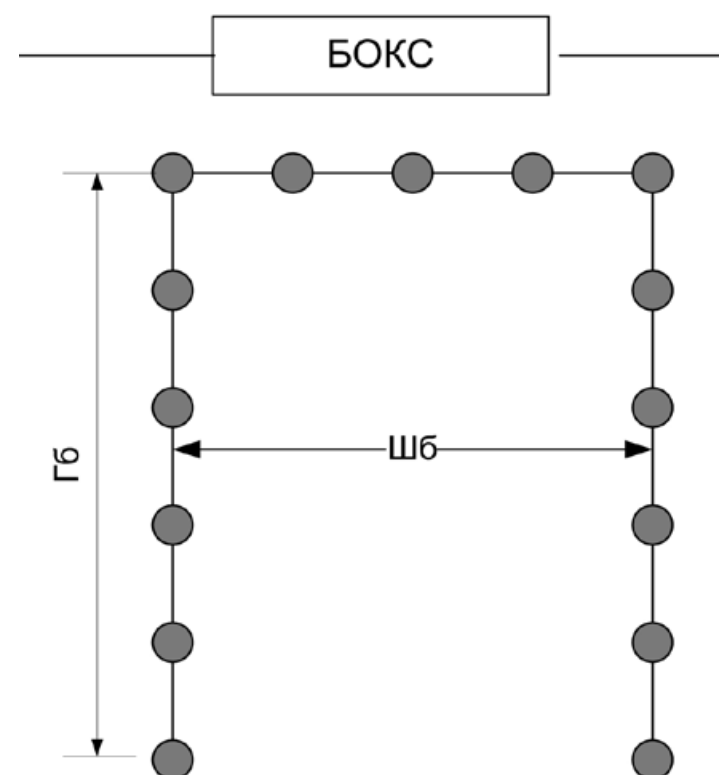
- проезд передним ходом осуществляется по часовой стрелке;
- проезд задним ходом осуществляется против часовой стрелки.



Участник должен въехать через ворота на проезжую часть фигуры и, описав полный круг, выехать, не задев стойки. За каждое задевание стоек участнику начисляются штрафные очки.

Упражнение считается законченным, если автомобиль полностью вышел из ворот. В противном случае участнику засчитывается невыполнение упражнения. Такие случаи возможны, если участник, не справившись с упражнением задним ходом, выехал из круга передним ходом или, когда после упражнения передним ходом, автомобиль, не выйдя из ворот круга, пошел на выполнение этого упражнения задним ходом.

Упражнение должно обслуживаться 2-3 судьями, иначе задевания стоек могут остаться незамеченными. Кроме того, они должны успеть восстановить смещенные стойки, так как за упражнением передним ходом следует упражнение задним ходом.



УПРАЖНЕНИЕ №6 «БОКС»

– прямоугольник, ограниченный стойками с трех сторон и с открытой стороной по ширине автомобиля, обозначенной на поверхности площадки линией шириной 10 см.

Упражнения:

- въезд передним ходом;
- въезд задним ходом.

Размеры фигуры:

глубина «бокса» $Гб=1,04Д$ см
 ширина «бокса» $Шб=1,24Ш$ см,
 где $Д$ – длина автомобиля;
 $Ш$ – ширина автомобиля.

Участник должен задним ходом въехать в «бокс», не задев стоек. За каждое задевание стоек участнику начисляются штрафные очки.

Невыполнением упражнения считается, когда хотя бы одна деталь автомобиля проецируется на линию или выходит за нее, кроме зеркал заднего вида.

УПРАЖНЕНИЕ №7 «ЭСТАФЕТА»

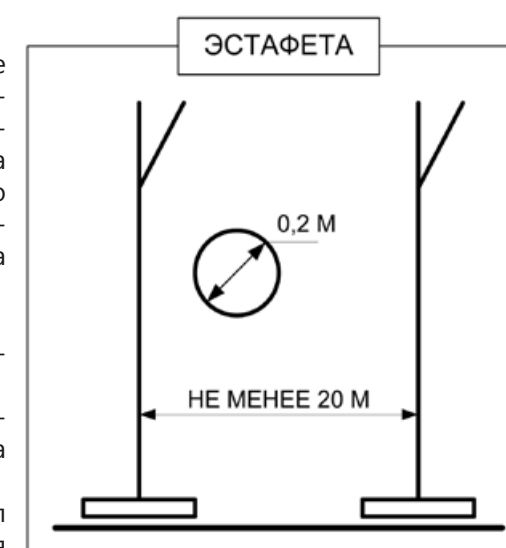
– две стойки, расположенные на расстоянии не менее 15-20 м одна от другой. От верхнего конца стойки на расстоянии 20 см перпендикулярно ей расположен кронштейн длиной 20 см. Высота расположения кронштейнов стоек равна расстоянию от поверхности площадки до середины левого оконного проема кабины водителя. Эстафетой служит жесткое кольцо сечением 0,5–1 см и диаметром 20 см, надетое на кронштейн.

Участник должен снять кольцо с кронштейна первой стойки и повесить его на кронштейн второй стойки.

Кронштейн должен быть шероховатым и горизонтальным. Кольцо перед началом упражнения должно висеть на кронштейне.

Если участник во время выполнения упражнения не снял или уронил кольцо, задел (сбил) стойку, то ему начисляются штрафные очки.

Невыполнением считается, если участник не снял кольцо при выполнении упражнения.

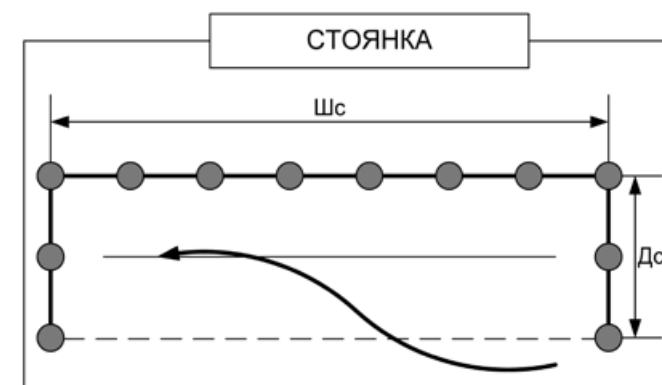


УПРАЖНЕНИЕ №8 «СТОЯНКА»

– прямоугольная площадка, находящаяся справа по ходу движения автомобиля и ограниченная стойками с трех сторон и с открытой стороной по длине автомобиля, обозначенной на поверхности площадки линией шириной 10 см. Кроме того, со стороны задней части автомобиля могут устанавливаться дополнительные стойки на расстоянии 50 см от основных стоек, регламентирующих длину фигуры.

Размеры фигуры:

длина «стоянки» $Дс=1,5Д$
 ширина «стоянки» $Шс=1,18Ш$ см,
 где $Д$ – длина автомобиля;
 $Ш$ – ширина автомобиля.



Участник должен через открытую сторону фигуры поставить автомобиль на стоянку и зафиксировать его полной остановкой.

За выполнением упражнения должны следить не менее двух судей, чтобы успеть заметить касание стоек, возможное с трех сторон и, в то же время, не пропустить момент фиксации автомобиля в положении окончания упражнения. За каждое задевание стоек участнику начисляются штрафные очки.

Невыполнением упражнения считается, если:

- хотя бы одна деталь автомобиля, за исключением зеркала заднего вида, проецируется на линию или выходит за нее;
- автомобиль не зафиксирован полной остановкой в момент окончания упражнения;
- сбиты дополнительные стойки.

УПРАЖНЕНИЕ №9 «КОЛЕЯ»

– две пары ограничителей в виде брусков, образующих проезд для колес одной стороны автомобиля.

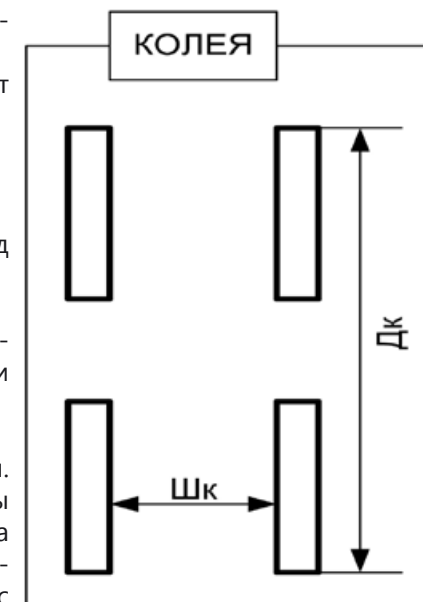
Размеры фигуры:

ширина проезда колеи $Шпк=1,95Шш$ – для автомобилей с оди-
 нарными колесами; $Шпк=2,95Шш$ – для автомобилей со сдвоенными
 колесами;

где: $Шш$ – ширина профиля шины;

расстояние между ограничителями равно $Д$ – длине автомобиля.

При разметке фигуры на площадке наносятся краской контуры основания брусков так, чтобы при установке брусков краска была не видна, но показывалась при их малейшем сдвиге. После задевания брусков, необходимо проводить контроль размеров проезда с



помощью шаблона. Высота брусков составляет 80 мм.

Участник должен передним ходом провести переднее и заднее колеса правой стороны автомобиля между брусками, не задев их.

Если наружные бруски оказались между правыми и левыми колесами и были задеты внутренней стороной правых колес или если бруски были задеты наружной стороной правых колес автомобиля, это считается, не уклонением, а ошибкой и наказывается максимальным штрафом (как за четыре задетых ограничителя).

За задевание каждого бруска начисляются штрафные очки.

Судьям, обслуживающим данное упражнение, необходимо соблюдать осторожность, так как наезд автомобиля на брусок может вызвать «выстрел» бруска из - под колеса.

УПРАЖНЕНИЕ №10 «СТОП»

– на поверхность площадки перпендикулярно направлению движения автомобиля наносится хорошо заметной краской линия длиной 3 м и шириной 15 см.

Участник должен остановить автомобиль, движущийся передним ходом, так, чтобы оба передних колеса имели контакт с линией.

В случае, когда одно из колес находится на границе с линией, проверка контакта колеса с линией проводится тонкой пластиной, положенной на площадку вплотную к этому колесу.

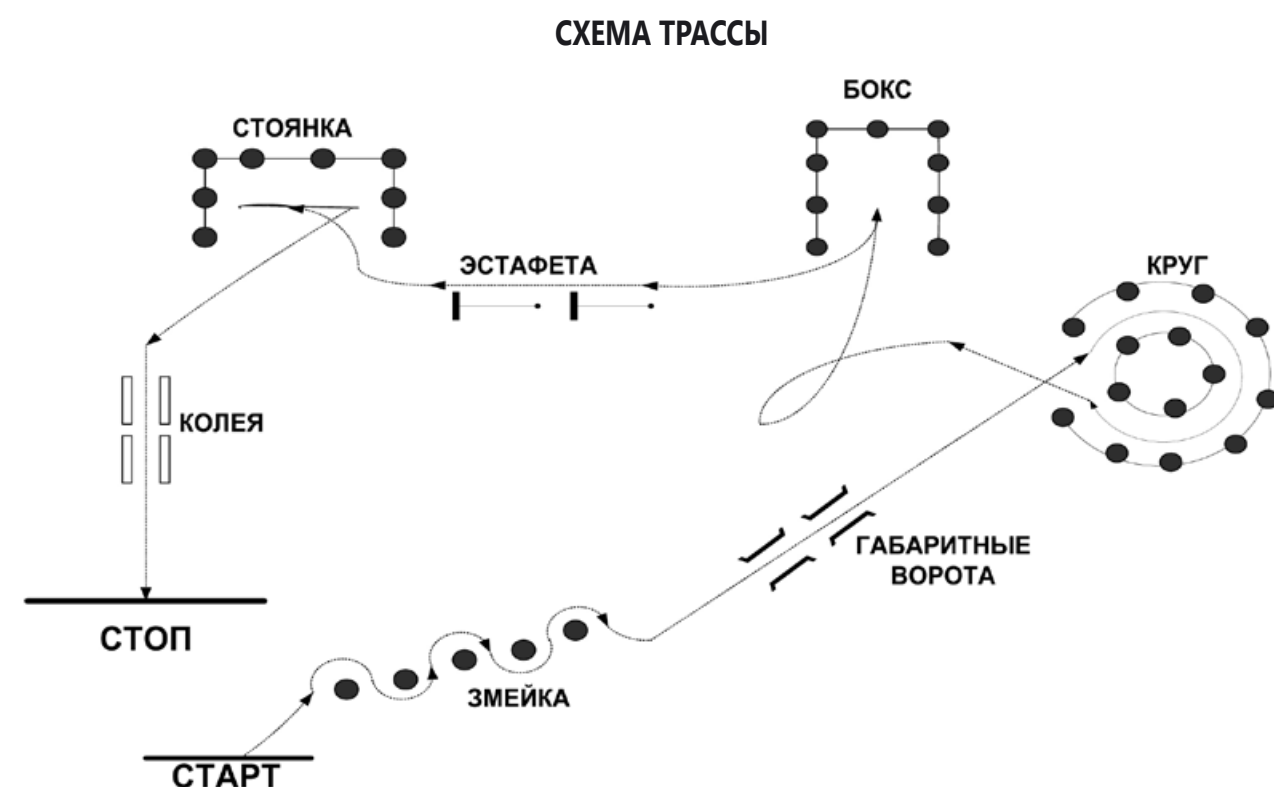
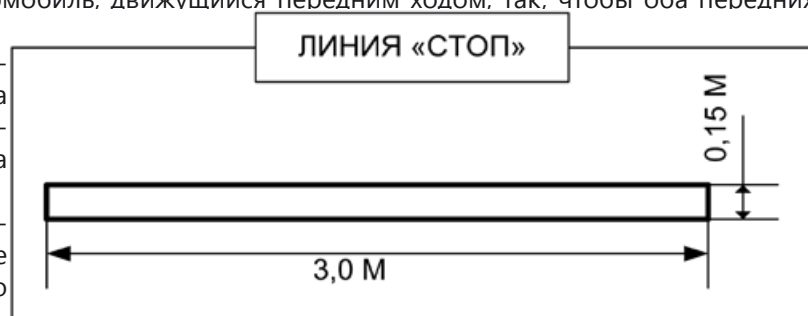
Контакт колеса с линией не обязательно должен быть по всей ширине шины, достаточен контакт любой его точки в любом месте линии «стоп».

При отсутствии контакта с линией хотя бы одного колеса начисляется штраф.

Невыполнением упражнения считается предварительная остановка в пределах 1 м до линии «стоп», а также отсутствие контакта с линией двух колес.

Это упражнение должно быть в соревнованиях последним. После остановки на линии «стоп» участник не должен отпускать тормозную педаль без разрешения судьи, иначе автомобиль может изменить свое место положения, что может привести к незачету выполнения упражнения.

Временем финиша является пересечение линии «стоп» передней точкой автомобиля, с одновременным выключением секундомера.



Приложение к Положению о Чемпионате России МОВ
Форма №1

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Регистрационный лист участников соревнований
в номинации:** _____

город _____ « ____ » _____ 2016 год

Фамилия, Имя, Отчество участников соревнований	Образовательная организация	Водительское удостоверение действительно	Разрешенные категории ТС	Отметка медработника	Стартовый номер участника	Выдан Сертификат №
			B C D			

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

Приложение к Положению о Чемпионате России МОВ
Форма №2

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Итоговый протокол
выполнения участниками теоретического задания
в номинации:** _____

город _____ « ____ » _____ 2016 год

Стартовый номер	ФИО участников	Наименование ОУ	Кол-во правильных ответов	Время	Всего баллов	Место
	пример		20	2.15	335	5
	пример		20	2.34	354	6
	пример		19	1.50	360	8
	пример		20	3.08	388	7
	пример		20	2.01	321	3
	пример		20	1.28	288	2
	пример		20	2.06	326	4
	пример		20	1.05	265	1

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Протокол**

результатов пробного заезда по трассе скоростного маневрирования

город _____ « ____ » _____ 2016 год

Установить следующее контрольное время прохождения трассы скоростного маневрирования:

ТС _____ категории «В» - _____ мин.
Указать фактически используемое ТС

ТС _____ категории «С» - _____ мин.
Указать фактически используемое ТС

ТС _____ категории «D» - _____ мин.
Указать фактически используемое ТС

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Протокол № _____ *)**
**участника соревнований по скоростному маневрированию
в номинации _____**

(ФИО участника соревнований)

город _____ « ____ » _____ 2016 год

№ н/п	Наименование фигуры	Наименование ошибок	Количество штрафных баллов
1	ЗМЕЙКА передн. и задним ходом	За пропуск одного проезда Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
2	ГАБАРИТНЫЕ ВОРОТА	Задевание одного ограничителя	50
3	КРУГ	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
4	БОКС	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
5	ЭСТАФЕТА	Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку), не снял (уронил) кольцо	100
6	СТОЯНКА	Невыполнение упражнения Задевание, наезд, сбивание стоек (за каждую стойку)	100 30
7	КОЛЕЯ	Задевание, наезд, сбивание бруска (за каждый брусок)	50
8	СТОП	Нет контакта с линией хотя бы одного колеса. Промеж-я остановка в зоне запрещ-я остановки (1 м от линии «стоп»)	50 50
Всего штрафных баллов:			

Время прохождения трассы _____ 00,00

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

*) указывается стартовый номер участника

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Итоговый протокол
соревнований по скоростному маневрированию
в номинации: _____**

город _____ « ____ » _____ 2016 год

Стартовый номер	ФИО участников	Наименование ОУ	Кол-во штрафных баллов	Время прохождения трассы	Всего баллов	Место
	пример		180	5.10/310	490	8
	пример		100	5.11/311	411	7
	пример		120	4,37/277	397	5
	пример		130	4.33/273	403	6
	пример		50	3.50/230	280	2
	пример		30	4.42/282	312	3
	пример		30	5.59/359	389	4
	пример		0	3.19/199	199	1

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

**Чемпионат России мастеров обучения вождению
Сводный протокол соревнований турнира
в номинации: _____**

город _____ « ____ » _____ 2016 год

Стартовый номер	ФИО участников	Наименование ОУ	Распределение мест ТЕОРИЯ	Распределение мест МАНЕВР	Сумма мест	Место в турнире
	пример		5	8	13	7
	пример		6	7	13	6
	пример		8	5	13	5
	пример		9	6	15	8
	пример		2	2	4	2
	пример		3	3	6	3
	пример		4	4	8	4
	пример		1	1	2	1

Главный судья соревнований _____

Секретарь судейской коллегии _____

Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации (Минздрав России) от 15 июня 2015 г. N 344 н г. Москва «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)»

Зарегистрирован в Минюсте РФ
11 марта 2016 г. Регистрационный N 41376

В соответствии со статьей 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873; 1999, N 10, ст. 1158; 2002, N 18, ст. 1721; 2003, N 2, ст. 167; 2004, N 35, ст. 3607; 2006, N 52, ст. 5498; 2007, N 46, ст. 5553; N 49, ст. 6070; 2009, N 1, ст. 21; N 48, ст. 5717; 2010, N 30, ст. 4000; N 31, ст. 4196; 2011, N 17, ст. 2310; N 27, ст. 3881; N 29, ст. 4283; N 30, ст. 4590, ст. 4596; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4320; 2013, N 17, ст. 2032; N 19, ст. 2319; N 27, ст. 3477; N 30, ст. 4029; N 48, ст. 6165; N 52, ст. 7002; 2014, N 42, ст. 5615; 2015, N 24, ст. 3370; N 29, ст. 4359), подпунктами 5.2.75 и 5.2.199 пункта 5 Положения о Министерстве здравоохранения Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2012 г. N 608 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 26, ст. 3526; 2013, N 16, ст. 1970; N 20, ст. 2477; N 22, ст. 2812; N 33, ст. 4386; N 45, ст. 5822; 2014, N 12, ст. 1296; N 26, ст. 3577; N 30, ст. 4307; N 37, ст. 4969; 2015, N 2, ст. 491; N 12, ст. 1763; N 23, ст. 3333), приказываю:

1. Утвердить: порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) согласно приложению N 1; форму медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами согласно приложению N 2; порядок выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских про-

тивопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами согласно приложению N 3; форму N 036-В/у-10 «Журнал регистрации выданных медицинских заключений о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами» согласно приложению N 4. 2. Установить, что медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или

медицинских ограничений к управлению транспортными средствами является защищенной полиграфической продукцией уровня «В». 3. Признать утратившим силу приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 28 сентября 2010 г. N 831 н «Об утверждении единого образца Медицинской справки о допуске к управлению транспортными средствами» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 октября 2010 г., регистрационный N 18784). 4. Абзац третий пункта 1, пункты 2 и 3 настоящего приказа вступают в силу с 1 июля 2016 года. Министр В. Скворцова

Приложение N 1

Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)

1. Настоящий порядок регулирует вопросы проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) (далее — медицинское освидетельствование).

2. Медицинское освидетельствование проводится с целью определения наличия (отсутствия) у водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства) медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством в соответствии с перечнями медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2014 г. N 1604¹.

3. Медицинское освидетельствование проводится в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию услуг (выполнению работ) по «медицинскому освидетельствованию на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством», «оториноларингологии», «офтальмологии», «неврологии» и «функциональной диагностике», «терапии» или «общей врачебной практике (семейной медицине)»².

Обследование врачом-психиатром осуществляется в специализированных медицинских организациях государственной или муниципальной системы здравоохранения по месту жительства либо месту пребы-

вания водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства), проходящего медицинское освидетельствование (далее — освидетельствование), имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности по оказанию услуг (выполнению работ) по «психиатрии» и «психиатрическому освидетельствованию».

Обследование врачом-психиатром-наркологом, включая определение наличия психоактивных веществ в моче, а также качественное и количественное определение карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT) в сыворотке крови, осуществляются в специализированных медицинских организациях государственной или муниципальной системы здравоохранения по месту жительства либо месту пребывания освидетельствуемого, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности по оказанию услуг (выполнению работ) по «психиатрии-наркологии» и «лабораторной диагностике»².

4. Медицинское освидетельствование проводится в отношении:

1) кандидатов в водители транспортных средств;
2) водителей транспортных средств в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами в случае, если прохождение обязательного медицинского освидетельствования требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации об административ-

ных правонарушениях, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (в случае лишения права на управление транспортными средствами);

3) лиц, работающих в качестве водителей транспортных средств, при проведении обязательного периодического медицинского осмотра которых выявлены признаки заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортными средствами и подтвержденных по результатам последующих обследований и лечения.

5. Медицинское освидетельствование проводится за счет средств водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)³.

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

1) осмотр врачом-терапевтом или осмотр врачом общей практики (семейным врачом);
2) осмотр врачом-офтальмологом;
3) обследование врачом-психиатром;
4) обследование врачом-психиатром-наркологом;
5) осмотр врачом-неврологом (обязателен при медицинском освидетельствовании водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) категорий «С», «D», «СЕ», «DE», «Тm», «Тb» и подкатегорий «С1», «D1»,

«С1 Е», «D1Е»⁴. Для водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) иных категорий и подкатегорий транспортных средств осмотр врачом-неврологом проводится по направлению врача-терапевта или врача общей практики (семейного врача) в случае выявления симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием или медицинским ограничением к управлению транспортным средством);

б) осмотр врачом-оториноларингологом (для водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) категорий «С», «D», «СЕ», «DE», «Тm», «Тb» и подкатегорий «С1», «D1», «С1 Е», «D1Е»⁴);

7) электроэнцефалография (обязательна при медицинском освидетельствовании водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) категорий «С», «D», «СЕ», «DE», «Тm», «Тb» и подкатегорий «С1», «D1», «С1 Е», «D1Е»⁴. Для водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) иных категорий и подкатегорий транспортных средств по направлению врача-невролога в случае выявления симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием к управлению транспортным средством⁵);

8) определение наличия психоактивных веществ в моче⁶ (при выявлении врачом-психиатром-наркологом симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием к управлению транспортными средствами⁷);

9) качественное и количественное определение карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT) в сыворотке крови (при выявлении врачом-психиатром-наркологом симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием к управлению транспортными средствами⁷).

7. Медицинский регистратор медицинской организации на основании документа, удостоверяющего личность освидетельствуемого, подбирает (или заполняет) Медицинскую карту пациента, получающего медицинскую помощь в амбулаторных условиях (форма N025/у)⁸ и выдает на руки освидетельствуемому бланк медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами (далее — медицинское заключение), форма которого утверждена настоящим Приказом, с заполненными на основании документа, удостоверяющего личность, строками 1–3, и информирует освидетельствуемого о перечне осмотров и обследований врачами-специалистами, которые необходимо пройти в рамках медицинского освидетельствования, и возможном назначении инструментального и (или) лабораторных исследований.

8. При проведении медицинского освидетельствования лиц, указанных в подпункте 3 пункта 4 настоящего Порядка, освидетельствуемый представляет врачам-специалистам, указанным в пункте 6 настоящего Порядка, медицинское заключение, выданное по результатам обязательного периодического медицинского осмотра, содержащее сведения о результатах осмотров врачами-специалистами, лабораторных и инструментальных исследований, предусмотренных приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 12 апреля 2011 г. N 302 н «Об утверждении перечней вредных (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка

проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 октября 2011 г., регистрационный N22111) с изменениями, внесенными приказами Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 мая 2013 г. N296 н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 июля 2013 г., регистрационный N28970) и от 5 декабря 2014 г. N801 н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 3 февраля 2015 г., регистрационный N35848).

9. Медицинские заключения по результатам обследований врачом-психиатром и врачом-психиатром-наркологом, а также по результатам исследований, проведенных в соответствии с подпунктами 8, 9 пункта 6 настоящего Порядка, оформляются в соответствии с приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 2 мая 2012 г. N441 н «Об утверждении Порядка выдачи медицинскими организациями справок и медицинских заключений» (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 29 мая 2012 г., регистрационный N24366).

10. В случае выявления в ходе обследования врачом-психиатром у освидетельствуемого симптомов и синдромов заболевания (состояния), являющегося медицинским противопоказанием к управлению транспортными средствами, освидетельствуемый направляется на психиатрическое освидетельствование врачебной комиссией медицинской организации, уполномоченной на то федеральным органом исполнительной власти в сфере здравоохранения или органом

исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере здравоохранения.

При отказе освидетельствуемого от прохождения указанного психиатрического освидетельствования медицинское заключение о результате обследования врачом-психиатром не выдается.

11. Результаты проведенных в рамках медицинского освидетельствования осмотров и обследований (включая сведения об установлении (прекращении) диспансерного наблюдения по поводу заболеваний, являющихся медицинскими противопоказаниями к управлению транспортным средством, заключения врачей-специалистов), инструментального и лабораторных исследований, а также обоснованный вывод о нали-

чи (об отсутствии) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами вносятся в Медицинскую карту пациента, получающего медицинскую помощь в амбулаторных условиях (форма N025/у).

12. Медицинское заключение оформляется врачом-терапевтом или врачом общей практики (семейным врачом) на основании сведений, указанных в пункте 11 настоящего Порядка, в присутствии освидетельствуемого и действительно для предъявления в подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, на которые возложены обязан-

ности по проведению экзаменов, выдаче российских национальных и международных водительских удостоверений и обмену иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения¹⁰, в течение 12 месяцев с даты выдачи.

При отказе освидетельствуемого от прохождения медицинского освидетельствования¹¹ или от прохождения хотя бы одного из осмотров или обследований врачами-специалистами, инструментальных и лабораторных исследований, предусмотренных пунктом 6 настоящего Порядка, медицинское заключение не оформляется.

1 – Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N2, ст. 506.

2 – Положение о лицензировании медицинской деятельности (за исключением указанной деятельности, осуществляемой медицинскими организациями и другими организациями, входящими в частную систему здравоохранения, на территории инновационного центра «Сколково»), утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. N291 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N17, ст. 1965; N37, ст. 5002; 2013, N3, ст. 207; N16, ст. 1970).

3 – Пункт 2 статьи 23 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

4 – Пункт 1 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

5 – Пункт 8 Перечня медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2014 г. N1604.

6 – Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 27 января 2006 г. N40 «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 N7544).

7 – Пункт 7 Перечня медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2014 г. N1604.

8 – Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 декабря 2014 г. N834 н «Об утверждении унифицированных форм медицинской документации, используемых в медицинских организациях, оказывающих медицинскую помощь в амбулаторных условиях, и порядков по их заполнению» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 февраля 2015 г., регистрационный N36160).

9 – Статья 6 Закона Российской Федерации от 2 июля 1992 г. N3185-1 «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании» (Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1992, N33, ст. 1913; 2013, N48, ст. 6165).

10 – Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. N1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, N44, ст. 6063).

11 – Статья 20 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. N323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N48, ст. 6724; 2013, N48, ст. 6165).

Приложение № 2

Наименование медицинской организации _____
 Адрес _____
 Лицензия _____

Код формы по ОКУД _____
 Код учреждения по ОКПО _____
 Медицинская документация
 Форма № 003-В/у
 Утверждена приказом Министерства
 здравоохранения Российской Федерации
 от 15 июня 2015 г. № 344н

Медицинское заключение серия _____ № _____
 о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств
 (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских
 противопоказаний, медицинских показаний или медицинских
 ограничений к управлению транспортными средствами

1. Фамилия, имя, отчество (при наличии) _____
 2. Дата рождения: число _____ месяц _____ год _____
 3. Место регистрации: _____
 субъект Российской Федерации _____ район _____
 город _____ населенный пункт _____
 улица _____ дом _____ квартира _____
 4. Дата выдачи медицинского заключения: число _____ месяц _____ год _____

5. Медицинское заключение:
 Выявлено отсутствие (наличие) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или
 медицинских ограничений к управлению транспортными средствами (нужное подчеркнуть).

**Категории и подкатегории транспортных средств, на управление которыми
 предоставляется право на управление транспортными средствами**

«А»	«В»	«С»	«D»	«BE»	«CE»	«DE»	«Тm»	«Тb»	«М»	«А1»	«В1»	«С1»	«D1»	«С1Е»	«D1Е»
-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	-----	------	------	------	------	-------	-------

Медицинские ограничения к управлению транспортными средствами

1) Категории «А» или «М», подкатегории «А1» или «В1» с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа	
2) Категории «В» или «BE»; подкатегории «В1» (кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа)	
3) Категории «С», «CE», «D», «DE», «Тm» или «Тb»; подкатегории «С1», «D1», «С1Е» или «D1Е»	

Медицинские показания к управлению транспортными средствами

С ручным управлением	
С автоматической трансмиссией	
Оборудованным акустической парковочной системой	
С использованием водителем транспортного средства медицинских изделий для коррекции зрения	
С использованием водителем транспортного средства медицинских изделий для компенсации потери слуха	

6. Фамилия, имя, отчество, подпись врача, выдавшего медицинское заключение: _____

МП
 Формат бланка — А5.

Приложение № 3

**Порядок выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии)
 у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных
 средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или
 медицинских ограничений к управлению транспортными средствами**

1. Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами по форме N 003-В/у (далее — Заключение) заполняется медицинским работником при предъявлении гражданином документа, удостоверяющего личность гражданина.

2. Записи в Заключение вносятся на русском языке чернилами или шариковой ручкой с пастой синего, фиолетового или черного цвета либо с применением печатающих устройств.

3. В левом верхнем углу Заключения указываются полное наименование медицинской организации в соответствии с документом регистрационного учета, код ОГРН, почтовый адрес и телефон, вносятся сведения о наличии лицензии — номер, дата выдачи и срок действия лицензии на работы (услуги), составляющие медицинскую деятельность.

4. В строке 1 Заключения указываются соответственно фамилия, имя, отчество (при наличии) водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства) полностью без сокращений.

5. В строке 2 «Дата

рождения» указывается дата рождения водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства): число, месяц, год.

6. В строке 3 «Адрес регистрации по месту жительства (месту пребывания)» указывается адрес регистрации по месту жительства или по месту пребывания водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства).

7. В строке 4 «Дата выдачи медицинского заключения» указывается дата выдачи Заключения: число, месяц, год.

8. В строке 5 «Медицинское заключение» путем подчеркивания отмечается наличие или отсутствие медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами у водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства).

9. В соответствующих категориям и подкатегориям транспортных средств графах таблицы «Категории и подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется право на управление транспортными средствами» выбранное отмечается знаком «V», в иных строках таблицы проставляется знак «Z».

10. В соответствующих строках таблицы «Медицинские ограничения к управлению транспортными средствами» выбранное ограничение отмечается знаком «V».

11. В соответствующих строках таблицы «Медицинские показания к управлению транспортными средствами» необходимое медицинское показание отмечается знаком «V».

12. В строке 6 указываются фамилия, имя, отчество (при наличии) врача, выдавшего медицинское заключение, и его подпись.

13. В правом нижнем углу Заключения проставляется печать медицинской организации, на оттиске которой идентифицируется полное наименование медицинской организации в соответствии с учредительными документами.

14. Выданные Заключения подлежат обязательной регистрации в Журнале регистрации выданных медицинских заключений о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами по форме согласно приложению N 4 к настоящему Приказу.

Приложение № 4

Наименование медицинской организации _____

Код формы по ОКУД _____
Код учреждения по ОКПО _____

Медицинская документация
Форма № 036-В/у-10
Утверждена приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 июня 2015 г. № 344н

Журнал регистрации выданных медицинских заключений о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами<*>

№ п/п	Дата выдачи медицинского заключения	Серия, номер медицинского заключения	Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Дата рождения	Наличие (отсутствие) медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами	Наличие (отсутствие) медицинских ограничений к управлению транспортными средствами	Наличие (отсутствие) медицинских показаний к управлению транспортными средствами
1	2	3	4	5	6	7	8

<*> Учетная форма № 036-В/у-10 представляет собой журнал 96 листов в обложке с нумерованными страницами, прошнурованный, скрепленный печатью медицинской организации и подписанный главным врачом медицинской организации.

Все графы Журнала подлежат заполнению синими или черными чернилами. По использованию передается на хранение в архив. Срок хранения — 10 лет. Возможно ведение в электронном виде.

Прием экзаменов на получение права на управление мототранспортными средствами.

Европейский Союз. Законодательство.

Руководящие принципы для методов профессионального обучения водителей двухколесных механических транспортных средств категории А (мотоциклов) установлены в Сводной резолюции о дорожном движении рабочей группы по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ECE/TRANS/WP. 1/123 от 14 августа 2009 г., приложение V). Эти принципы используются при осуществлении контроля за качеством подготовки как в учебных организациях (автомобильных школах), так и при приеме экзамена на получение права на управление транспортными средствами.

Установлены четыре уровня подготовки водителей мототранспортных средств, по возрастанию от начального до продвинутого. Они указаны в таблице № 1.

Таб. 1

Первый уровень. Проводится вне дороги	
Экипировка	Костюм из одного или двух предметов, обеспечивающий безопасность, перчатки обувь, шлем, приспособление для защиты глаз (рекомендация не использовать ночью затемненные очки)
Краткое ознакомление с мотоциклом	Ручные органы управления: руль, сцепление, ручной тормоз, освещение, зажигание, указатели, выключатель подачи топлива, дроссельная заслонка, звуковой сигнал. Ножные органы управления: тормоз заднего колеса, рычаг переключения. Приборы: спидометр, и предупреждающие огни, если таковые имеются.
Упражнения - двигатель выключен	Установка мотоцикла на подножку и снятие с нее. Ведение мотоцикла прямо и с поворотами налево и направо, удержание его в равновесии. Посадка на мотоцикл обеспечивающая удобство и наилучшее управление, надевание шлема. Положение коленей и ног на подножках. Пользование органами управления вслепую
Упражнения - двигатель включен	Запуск двигателя автоматическим или педальным стартером. Включение и выключение первой передачи. Старт с места и остановка в указанных точках не допуская остановки двигателя.
Преодоление низких препятствий	Заезд на бордюр высотой 5-10 см передним и задним колесом

Второй уровень Проводится вне дороги	
Медленная езда	Демонстрация движения на первой передаче с полностью включенным сцеплением при минимальных оборотах двигателя. Демонстрация управления с пробуксовкой (без излишнего) сцепления и пользования задним тормозом.
Вождение на малой скорости по прямой с постепенным изменением скорости	Повороты направо и налево, разворот на ограниченной площадке, поворот «восьмерка» (скорость и угол наклона должны постепенно повышаться), езда по «змейке» между столбиками. Водитель должен удерживать постоянную скорость, не прибегая к помощи ног для сохранения равновесия.

Маневрирование	Повороты направо и налево с обзором, включением сигнала поворота без отклонения от заданной траектории и срезании углов
Переключение передач	Переключение с низшей на высшую передачу и наоборот, обеспечивая соответствие числа оборотов двигателя и скорости движения. Постепенное ускорение, переключение на низшую передачу для компенсации потери скорости движения. Использование двигателя для торможения. Остановка в точно указанном месте без переключения передач.
Включение двигателя и старт с места на уклоне	Использование тормозов при старте с места: ручного тормоза при запуске двигателя ножным стартером, ножного тормоза при запуске двигателя автоматическим стартером. Удержание мотоцикла на месте при работающем двигателе. Оценка избыточной мощности, необходимой для того, чтобы тронуться вверх на подъем. Контроль над выключением тормозов и сцепления.
Упражнения на торможение, включая экстренные остановки	Использование только ножного тормоза, только ручного тормоза, ручного и ножного тормоза одновременно. Экстренное торможение: без остановки двигателя; без потери равновесия; с одновременным использованием переднего и заднего тормозов; без заноса.
Специальные упражнения	Езда с пассажиром на заднем сидении. Маневры уклонения от препятствия: использование одновременно рулевого управления и тормозов для того, чтобы избежать неожиданных препятствий.

Третий уровень. Езда по дорогам с малой интенсивностью движения и в сопровождении инструктора на отдельном мотоцикле или легковом автомобиле

Поворот направо	Поворот направо с максимальным удалением, с тем чтобы избежать пересечения полос движения. Использование всех передач на малой скорости. Наблюдение за дорожной обстановкой сзади; подача сигналов; торможение; переключение передач; обеспечение своевременной реакции на изменение дорожной обстановки.
Проверка правильного пользования тормозами	В безопасных местах осуществить несколько быстрых остановок по команде инструктора.
Объезд неподвижных препятствий	Наблюдение за дорожной обстановкой сзади, подача сигнала об изменении положения на дороге, увеличение интервала при объезде автомобиля с пассажирами (в случае внезапного открытия двери водителем).
Обгон	Порядок обгона: на низшей передаче, наблюдение за обстановкой сзади, подача сигнала об изменении положения на дороге, убедиться в том, что встречного движения. Быстрое совершение обгона. Избежание «подрезания» при занятии правой полосы.
Поведение в роли обгоняемого	Поведение в роли обгоняемого перед объездом неподвижного препятствия. Использование тормозов, в необходимых случаях применение экстренного торможения. Снижение скорости; использование двигателя для торможения. Переключение на низшую передачу для компенсации потери скорости.

Поворот налево	Поворот налево на боковые дороги с пересечением встречной полосы движения. Соблюдение правил поворота налево
Проезд перекрестков	Приближение к перекресткам. Проезд перекрестков. Поворот направо на перекрестках. Поворот налево на перекрестках. Проезд перекрестков с хорошей видимостью. Проезд перекрестков с плохой видимостью. Проезд перекрестков любого типа.

Четвертый уровень. Езда по дорогам с интенсивным движением и на предельно допустимых скоростях

Простые ситуации в условиях интенсивного движения	Наблюдение за дорожными знаками, сигналами и разметкой дороги. Частое наблюдение за обстановкой сзади. Соблюдение дистанции. Соблюдение правил рядности движения: для обычного движения; до и после объезда или обгона; перед поворотом; при отсутствии дорожной разметки. Проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков.
Пешеходы и более сложные ситуации	Реакция на пешеходов (особенно в отношении детей и пожилых лиц), а также на пешеходные переходы, школьные территории, въезды на закрытую территорию и выезды с нее и т. д.
Реакция на поведение других участников дорожного движения	Реакция на поведение других участников дорожного движения: других мотоциклов, легковых автомобилей, тяжелых транспортных средств, транспортных средств, находящихся на стоянке, и т. д.
Езда на больших скоростях (выше 70 км/ч)	Проезд перекрестков. Недопущение движения на скоростях, превышающих установленные и движение на малой скорости без необходимости. Остановка и въезд на дорогу с использованием полос ускорения/замедления. Въезд и выезд с автомагистралей и аналогичных дорог.
Езда ночью или в сложных погодных условиях	Использование освещения в соответствии с установленными требованиями.

Германия.

В Германии обучение лиц, желающих получить водительское удостоверение на право управления ТС, происходит в соответствии с законом об инструкторах, обучающих управлению ТС (FahrI G). Обучение вождению проводится в частных и государственных автошколах в соответствии с постановлением о подготовке претендентов на получение удостоверения на право управления ТС (FahrSch Ausb O), определяющим порядок и объемы теоретических и практических занятий.

Закончив обязательный курс обучения кандидаты на получение водительского удостоверения сдают теоретический и практический экзамены, позволяющие определять пригодность их к участию в дорожном движении. Требования по организации и порядку проведения экзаменов сформулированы в постановлении о допуске водителей к управлению ТС (FeV). FeV - Fahrerlaubnis-Verordnung, «Постановление о допуске лиц к участию в дорожном движении», кратко: «Постановление о водительских правах».

Первоначальная редакция: 01 января 1999 г., последние изменения внесены 16 апреля 2014 года.

Экзамены у кандидатов принимают специалисты, получившие соответствующую лицензию. В Германии сдача экзаменов происходит в технических центрах того региона, где проживает кандидат. В старых федеральных землях это TÜV, в новых землях DEKRA и только в Берлине можно сделать выбор между ними.

После успешно пройденной теоретической части экзамена кандидат получает возможность сдавать практический экзамен по вождению. Практический экзамен можно сдавать не ранее, чем за 1 месяц до достижения минимального возраста для получения водительского удостоверения желаемой категории.

Практический экзамен необходимо сдать в течении 12 месяцев после сдачи теоретического экзамена.

на, иначе теоретический экзамен будет считаться недействительным.

Практический экзамен, необходимый для расширения категории водительского удостоверения категорий А1 на категорию А2 или А2 на категорию А можно сдавать не ранее, чем за месяц до истечения срока (2 года) после выдачи удостоверения категории А1 или А2 или при достижении кандидатом необходимого возраста.

После успешной сдачи практического экзамена кандидат, как правило, получает удостоверение на право управления ТС (за исключением сертификата для управления мопедом (АМ), который не является водительским удостоверением. Для его получения необходимо сдать только теоретический экзамен).

Практический экзамен кандидаты сдают по месту своего постоянного проживания или получения профессионального или среднего или высшего образования, а также места работы. В том случае, если там не существует необходимых технических центров соответствующие органы управления, в

компетенцию которых входит выдача водительских удостоверений, могут перенести его сдачу в другое место.

На практическом экзамене кандидаты на получение удостоверения на право управления ТС должны подтвердить свое умение безопасно и без ущерба для окружающей среды управлять ТС данной категории, а также обладает достаточными техническими знаниями, необходимыми в процессе дорожного движения.

Практический экзамен осуществляется в черте населенного пункта и вне его. Место его проведения утверждает высший орган управления федеральной земли.

Транспортное средство на экзамен предоставляет экзаменуемый. Кроме того, с апреля 2014 г. действуют изменения, внесенные в приложение 7 FeV, определяющие стандарты на одежду для мотоциклистов, необходимую уже при сдаче практического экзамена. При сдаче экзамена на водительское удостоверение категории А, А1, А2 и АМ кандидат должен иметь: мотошлем, мотоциклетные перчатки, специальную прилегающую к телу куртку, специальную защиту (протектор), на спине (если отсутствует - на куртке), брюки со специальной защитой и высокие мотоциклетные ботинки.

Перед началом практического экзамена экзаменатором проводится обязательная проверка технического состояния транспортного средства, независимо от того, прошло ли оно технический осмотр (приложение № 7 2.1.5 FeV). Проверяются шины (наличие повреждений, глубина протектора, давление); наличие аварийного выключателя, состояния элементов привода (цепи, ременной или карданной передачи), работа световых приборов и звукового сигнала, исправность рулевого управления и тормозной системы.

Категория водительского удостоверения	Перечень экзаменационных упражнений (заданий)
М	<p>Время сдачи практического экзамена составляет не менее 30 минут и включает в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> – контроль технического состояния ТС – четыре обязательных упражнения на закрытой площадке: малый слалом (змейка); торможение с максимально возможным замедлением одно упражнение по выбору: объезд препятствия без торможения или объезд препятствия после торможения, или вместо одного из этих упражнений на выбор: – движение по прямой со скоростью пешехода или старт - остановка или круговое движение. – движение в условиях транспортного потока
А1	<p>Время сдачи экзамена составляет не менее 45 минут и включает в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> – контроль технического состояния ТС – шесть обязательных упражнения на закрытой площадке: обязательно: – слалом на малой скорости (со скоростью пешехода); торможение с максимально возможным замедлением; объезд препятствия без торможения; объезд препятствия после торможения по выбору: – малый слалом или большой слалом; – движение по прямой со скоростью пешехода, или разгон и торможение, или круговое движение) – движение в условиях транспортного потока

А2/А	<p>Время сдачи экзамена составляет не менее 60 минут и включает в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> – контроль технического состояния ТС – шесть обязательных упражнения на закрытой площадке. <p>Обязательно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. слалом на малой скорости (со скоростью пешехода); 2. торможение с максимально возможным замедлением; 3. объезд препятствия без торможения; 4. объезд препятствия после торможения по выбору; 5. малый слалом или большой слалом; 6. движение по прямой со скоростью пешехода, или разгон и торможение, или круговое движение) <p>- движение в условиях транспортного потока.</p> <p>Для кандидатов имеющих водительское удостоверение категории А1 и желающих получить удостоверение категории А2 (или А2 на А) альтернативные упражнения - слалом, большой слалом, движение по прямой со скоростью пешехода, остановка и разгон, круговое движение - время экзамена 40 мин</p>
------	---

Схемы упражнений первого этапа практического экзамена и система оценки их выполнения.

Слалом на малой скорости (со скоростью пешехода), рис. 1.

Содержание:

Экзаменуемый должен без остановки и не заглушив двигатель объехать не задев 6 разметочных конусов (высотой не менее 15 см.), расположенных на расстоянии 3,5 м друг от друга, со скоростью пешехода (не более 5 км/ч), сохраняя при этом равновесие.

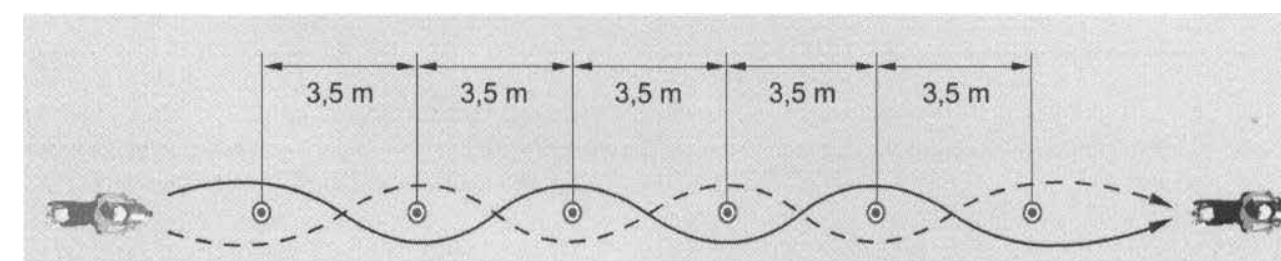


Рис.1

Система оценки.

Не выполнил если:

- превысил скорость пешехода,
- пропустил поворот,
- сбил разметочный конус,
- коснулся земли.

Торможение с максимальным замедлением

Содержание:

Экзаменуемый, следуя по прямой и предварительно разогнав мотоцикл до скорости 50 км/час (категория М - 40 км/час) должен экстренно остановиться с использованием обоих тормозов, при этом не отклониться от первоначальной траектории движения. Допускается торможение с блокировкой заднего колеса.

Система оценки.

Не выполнил если:

- низкая стартовая скорость,
- не смог экстренно остановиться (мотоцикл продолжил движение после торможения,
- использовал только один тормозной привод*, существенное отклонение от траектории, при торможении двигатель заглох.

* не распространяется на комбинированные тормозные системы, в которых при нажатии одного тормозного рычага достигается полное торможение всех колес.

Объезд препятствия без торможения, рис. 2

Содержание:

Экзаменуемый, следуя по прямой и предварительно разогнав мотоцикл до скорости 50 км/час (категория М - 40 км/час) должен объехав место начала упражнения, обозначенного разметочным конусом справа не снижая скорости объехать препятствие, также обозначенное разметочным конусом слева на расстоянии примерно 1-1,5 м и вернуться на первоначальную траекторию. Начать уклонение от препятствия необходимо за 9 метров до него.

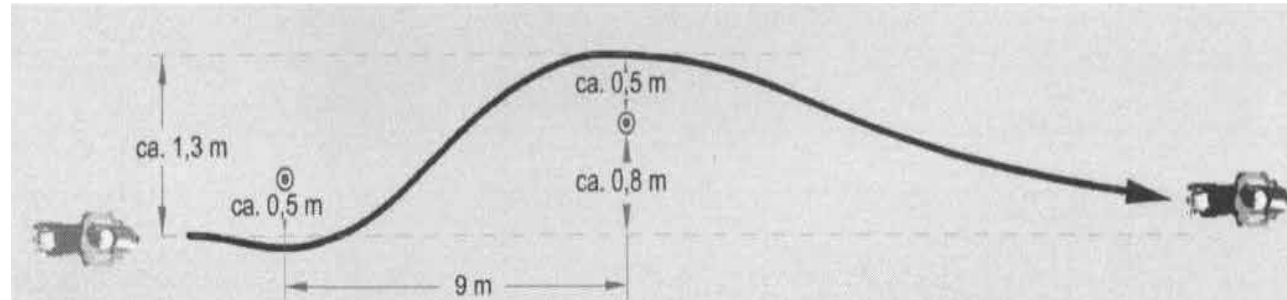


Рис. 2

Система оценки.

- не выполнил если:
- низкая стартовая скорость,
- применил торможение при объезде,
- отклонился от заданной траектории,
- коснулся ногами земли или снял ногу с подножки,
- сбил разметочный конус

Объезд препятствия с торможением, рис. 3.

Содержание:

Экзаменуемый, следуя по прямой и предварительно разогнав мотоцикл до скорости 50 км/час (категория М - 40 км/час) должен объехав место начала упражнения, обозначенного разметочным конусом справа применив торможение до скорости 30 км/час объехать препятствие, также обозначенное разметочным конусом слева на расстоянии примерно 0,5 м и вернуться на первоначальную траекторию. Начать уклонение от препятствия необходимо за 7 метров до него, отпустив тормоз. Требуется наблюдение при возвращении на первоначальную траекторию в зеркало заднего вида.

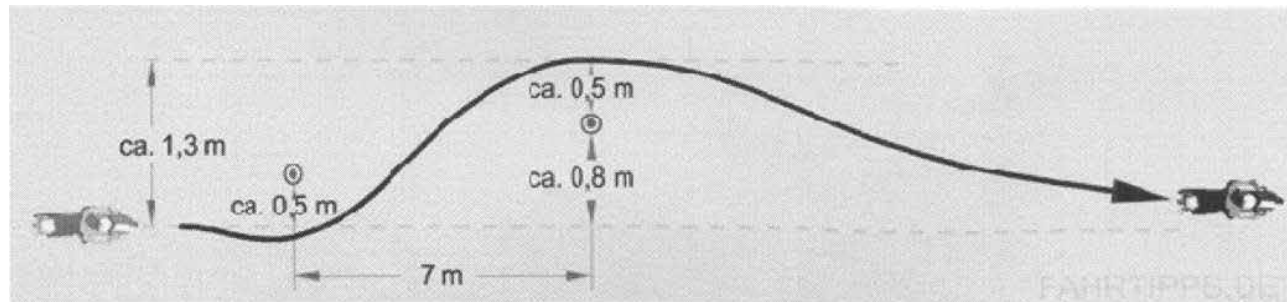


Рис. 3

Система оценки.

- Не выполнил если:
- низкая стартовая скорость;
- несвоевременно затормозил;
- торможение с блокировкой;
- низкая скорость после торможения;
- отклонился от заданной траектории;
- коснулся ногами земли или снял ногу с подножки;
- сбил разметочный конус.

Малый слалом, рис. 4.

Содержание:

Экзаменуемый должен на скорости 30 км/час без остановки и не заглушив двигатель объехать не задев 5 разметочных конусов, расположенных на расстоянии 7 м друг от друга

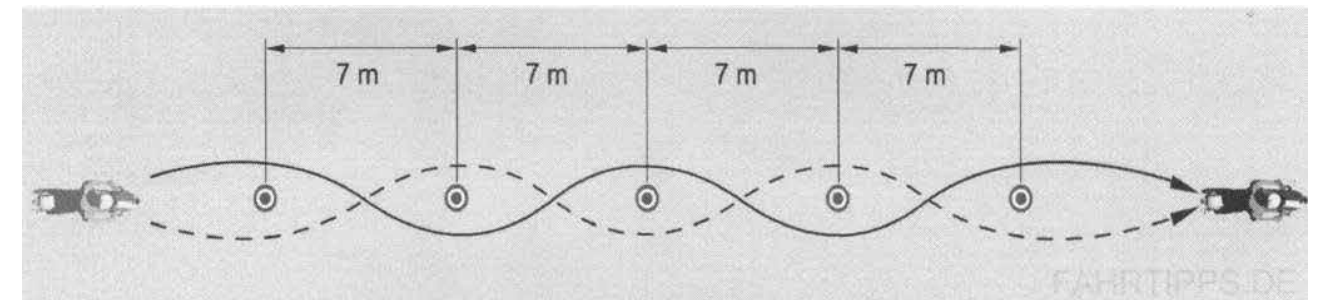


Рис.4

Система оценки.

Не выполнил если:

- низкая скорость;
- пропустил поворот;
- сбил разметочный конус;
- коснулся земли.

Большой слалом, рис 5.

Содержание:

Экзаменуемый должен на скорости не менее 30 км/час без остановки и замедления объехать не задев 5 разметочных конусов, расположенных на расстоянии 9 м друг от друга и, затем 2 конуса, расположенные на расстоянии 7 метров друг от друга.

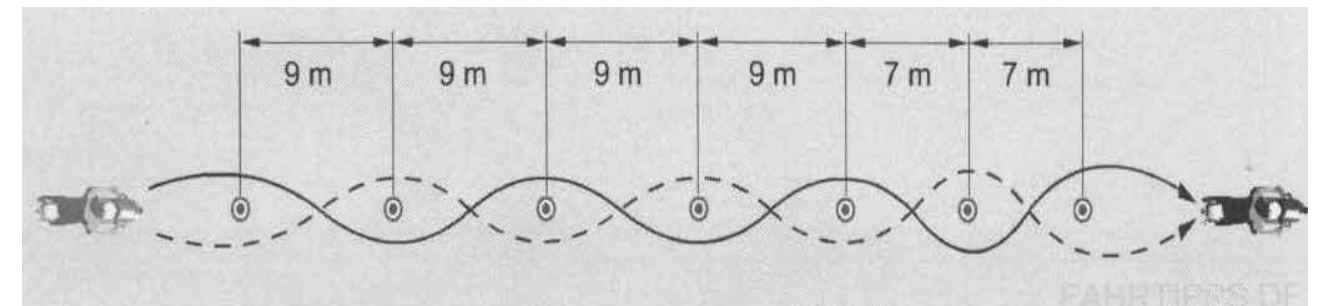


Рис. 5

Система оценки.

Не выполнил если:

- низкая скорость;
- пропустил поворот;
- сбил разметочный конус;
- коснулся земли ногами (ногой).

Прямолинейное движение со скоростью пешехода.

Содержание:

Экзаменуемый должен без остановки и не заглушив двигатель проехать со скоростью пешехода (5 км/час) по прямой не менее 25 метров, сохраняя при этом равновесие.

Система оценки.

Не выполнил если:

- превысил скорость пешехода;
- отклонился от прямолинейной траектории более чем на 30 см;
- коснулся земли ногами (ногой).

Разгон- торможение (Stop and Go)

Содержание:

Экзаменуемый должен продемонстрировать множественный старт с места и остановку. При старте с места осуществить постановку обеих ног на подножки, при остановке - поддержка мотоцикла с постановкой одной ноги землю (два раза левой, два раза правой). Переключение передач во время выполнения не требуется.

Система оценки.

Не выполнил если:

- выбор неправильной передачи при старте заглушил двигатель;
- не поставил ноги на подножки после старта;
- не менял опорные ноги при остановке

Езда по кругу Содержание:

Экзаменуемый должен неоднократно проехать по кругу с радиусом 4,5 м с поворотом в любую сторону (разметка круга не требуется), и выйти из круга. Скорость должна быть такая, чтобы возник крен мотоцикла к центру круга.

Система оценки.

Не выполнил если:

- сильное отклонение от заданного радиуса;
- отклонение от круга;
- коснулся земли ногами (ногой);
- нет крена к центру.

Общая отрицательная оценка выставляется если экзаменуемый не смог выполнить более трех упражнений как подряд, так и при повторе, совершил наезд на пешехода, препятствие или другое транспортное средство или упал с мотоцикла, явно показывает слабые навыки вождения, создавая аварийные ситуации.

Примерно половину чистого времени движения кандидата в реальном транспортном потоке вне населенного пункта.

Маршрут должен быть проложен таким образом, чтобы он частично проходил по автобанам или аналогичным скоростным автомагистралям. Исключение составляют маршруты для категории М, которые проходят исключительно в населенных пунктах. Практически экзамен подтверждает способность кандидата безопасно управлять ТС и на высоких скоростях.

Экзаменатор определяет начальную и конечную точку маршрута, который по возможности должны совпадать с остановками общественного транспорта.

Продолжительность практического экзамена и чистое время движения в транспортном потоке составляют как минимум:

Категории (подкатегории)	Общее время	Время движения
A	60 мин	25 мин
A1	45 мин	25 мин
M	30 мин	13 мин

При получении повышенной категории водительского удостоверения после 2-х летнего стажа продолжительность практического экзамена сокращается на треть.

Перед началом прохождения маршрута экзаменатор дает кандидату пояснения (в том случае, если претендент знаком с местными дорожными условиями, ему могут сообщить конечный пункт маршрута), например, относительно скорости движения. Маршрут может проходить по узким, не имеющим интенсивного транспортного потока, улицам в черте населенных пунктов. На этих участках экзаменуемый должен показать умение оценить дорожную обстановку и привести скорость ТС в соответствие с ней.

На отрезке маршрута вне населенного пункта он должен двигаться в соответствии с установленными дорожными знаками.

Во время движения ТС категорий А, А1, М экзаменатор находится в автомобиле, двигающемся за кандидатом, и передает ему указания по рации.

Критерии оценки навыков вождения мототранспортными средствами в условиях реального дорожного движения.

1. Действия при трогании с места.

Перед и во время запуска двигателя и стартом внимательное наблюдение за движением, включение сигнала поворота.

2. Своевременность и правильность выбора передачи. Обязательное переключение с низшей на высшую передачу и наоборот. Использование повышенной передачи.

3. Умение трогаться на подъемах (до 10%).

4. Соблюдение требований дорожных знаков и разметки.

Своевременное обнаружение и адекватная реакция. Такие отвлекающие факторы как включение в процесс управления ТС или инструкции экзаменатора по рации не служат оправданием того, что знак или разметка не были замечены.

5. Скорость движения

Скорость должна соответствовать дорожной обстановке. Постоянный медленный стиль вождения является недопустимым. Не допускается излишне высокие обороты двигателя при ускорении.

6. Дистанция

Кандидат должен держать необходимую безопасную дистанцию от впереди едущего транспортного средства при управлении на различных скоростях.

7. Обгон, опережение.

Умение совершать обгон проверяется по возможности, исходя из условий движения. При обгоне и опережении обращается внимание на следующее:

- постоянное наблюдение за действиями движущегося впереди ТС, умение соблюдать безопасную дистанцию и интервал;
- наблюдение в зеркала заднего вида, при необходимости поворот головы для контроля «мертвой зоны»;
- своевременное включение и выключение сигнала поворота;
- перестроение и маневр без создания помех как встречным транспортным средствам, так и обгоняемому при возвращении на свою полосу;
- недопущение превышения установленной скорости движения.

8. Проезд

Проезд остановившихся ТС на остановках и при осуществлении стоянки, а также объезд препятствия должен осуществляться с достаточными боковыми интервалами и при надлежащей скорости, при необходимости, с использованием указателя поворота.

9. Поведение на перекрестках, развязках, переездах

Умение двигаться со скоростью потока, своевременная реакция на ее изменение, соблюдение дистанции и бокового интервала. Отрицательно оценивается излишняя осторожность и нерешительность. В случае длительной остановки перед перекрестком (переездом) целесообразно выключить двигатель.

10. Повороты и разворот

Использование зеркал заднего вида, проверка «мертвой зоны» путем поворота головы, своевременная подача сигнала поворота, контроль за встречным и попутным транспортом, при поворотах недопустимо выезжать на полосу встречного движения, захватывать несколько полос и делать излишний «замах». Обращать внимание на более медленных участников дорожного движения – велосипедистов и пешеходов. Избегать излишних маневров.

11. Поведение по отношению к пешеходам

Экзаменуемый должен двигаться с такой скоростью и дистанцией, чтобы обеспечит своевременную остановку ТС при появлении на проезжей части пешеходов

Особое внимание уделяется проезду пешеходных переходов.

12. Соблюдение правил при проезде остановок общественного транспорта.

13. Управление за пределами населенных пунктов

Вождение на высоких скоростях, правильное расположение на проезжей части.

14. Действия при движении в заданном направлении

Оценивается умение держать под контролем тротуары и обочины, наблюдение за другими участниками дорожного движения, следующими в попутном направлении в зеркала заднего вида в том числе и контролем за «мертвой зоной» путем поворота головы, наблюдение за перекрестками на значительном расстоянии при подъезде к ним, своевременное реагирование на маневры встречных транспортных средств, поведение других участников дорожного движения, на дорожные знаки и дорожную разметку,

своевременная реакция на внезапные изменения дорожной обстановки и возникновение препятствий, правильная оценка скорости других участников дорожного движения. Умение управлять ТС в опасных ситуациях, при изменении состояния дорожного покрытия (мокрый асфальт, лед, листья, гравий). Правильное переключение передач на подъемах и спусках. Умение правильно останавливаться перед светофорами, на перекрестках. Оценивается умение управлять ТС на высоких скоростях, но не более допустимого максимального.

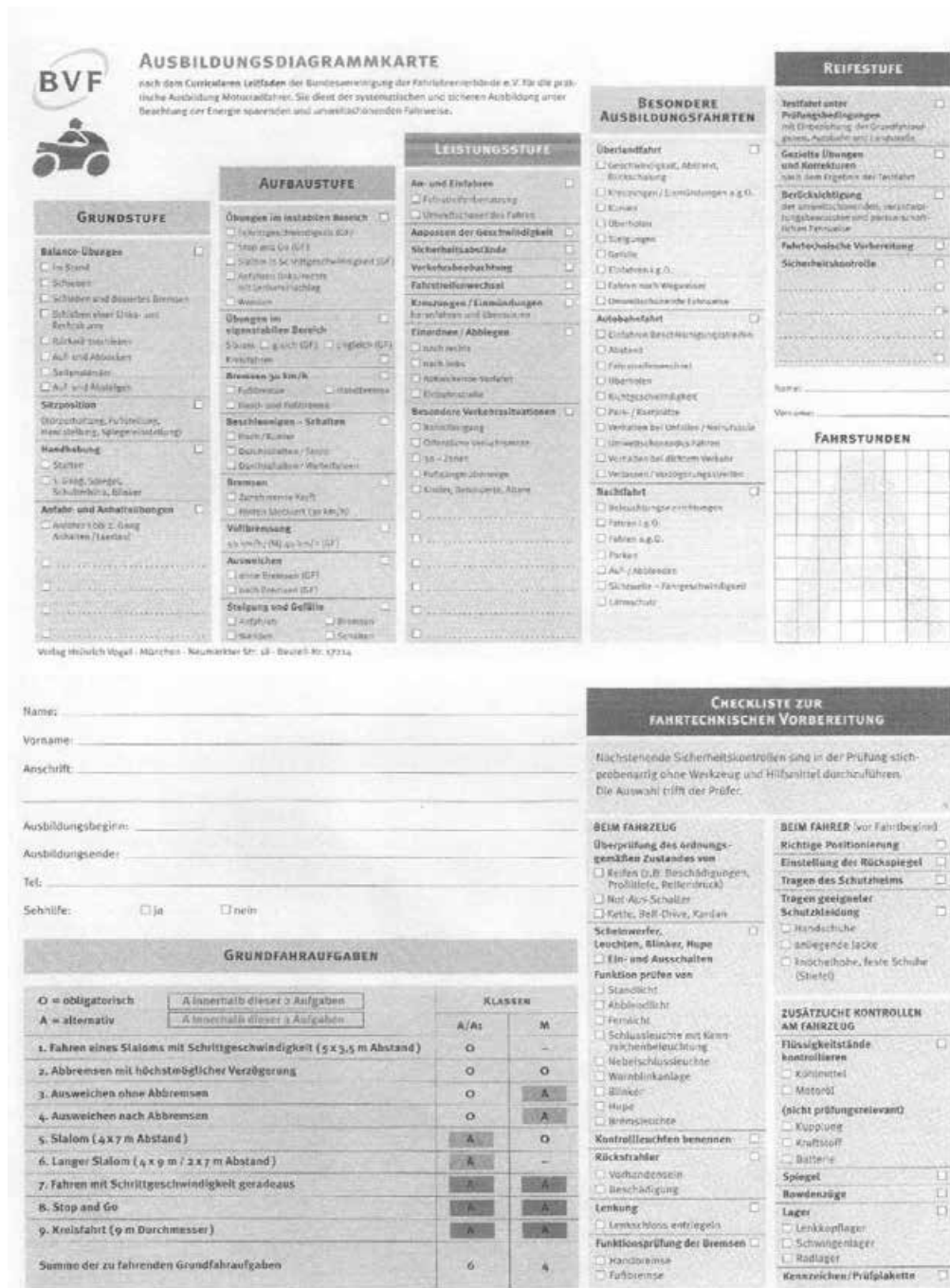


Рис. 6

16. Завершение поездки
Оценивается умение правильно припарковать ТС и безопасно для других участников движения покинуть его, защитив от отката и несанкционированного использования.
По окончании практического экзамена кандидат получает экзаменационный протокол, в котором указаны совершенные им ошибки (рис. 6). В случае успешной сдачи экзамена удостоверение на право управления ТС ему выдается в этот же день.

(ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ)

Автошкола Профи

для руководителей, преподавателей и специалистов

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

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

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.

Плательщик _____
(Ф.И.О. адрес плательщика)

№ _____ (ИНН)
(номер лицевого счета (код) плательщика)

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.

Плательщик _____
(Ф.И.О. адрес плательщика)

№ _____ (ИНН)
(номер лицевого счета (код) плательщика)

**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: 8 495 621-1253

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

ВНИМАНИЕ – КОНКУРС

Уважаемые коллеги, читатели, друзья!

В этом году исполняется 80 лет со дня образования ОРУД – ГАИ – ГИБДД и 20 лет со дня создания Ассоциации юношеских автомобильных школ. Эти разные по масштабу, но значимые юбилеи, позволяют еще раз взглянуть на историю развития службы Госавтоинспекции и историю юношеских автошкол, их взаимодействие и работу с детьми.

Редакция журнала «Автошкола Профи» объявляет конкурс фотографий и комментариев к ним посвященных этой теме. На конкурс принимаются фотографии запечатлевшие сотрудников Госавтоинспекции, проводящих работу с детьми, с момента создания службы до наших дней, а также различных совместных мероприятий автошкол и ГИБДД, веселых и необычных моментов работы сотрудников автошкол, учеников и Госавтоинспекции.

Фотографии с хорошим качеством и комментарии принимаются на адрес электронной почты aprofi2016@yandex.ru с пометкой «ФОТОКОНКУРС» до 3 июля 2016 года в формате PDF, текстовый комментарий не более 50 печатных знаков, с обязательным указанием автора и / или субъекта Федерации его проживания.

Лучшие фотоработы будут опубликованы в журнале в 2016 году, а их авторы отмечены.



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 №2 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 профобразования ДОСААФ России

Журнал выпускается издательским домом «Трасса» совместно 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:
Адрес редакции: 127051, г. Москва,
Цветной б-р, д. 19, стр. 4

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

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