

ЮБИЛЕИ

Маршрутом дружбы

2



Автошколе исполняется 100 лет!
День Победы 1945 года: стихийная
демонстрация и праздничный салют
Салют! Победа!

5

6

7



МНЕНИЕ

Начинать нужно сегодня

8

ОБРАЗОВАНИЕ

Система экзаменов сегодня и завтра

12

АКТУАЛЬНО

Экзамен или экзекуция?

14

ГИБДД

Экзаменационная деятельность, выдача
и замена водительских удостоверений

15

ОПЫТ

Трудные дороги Алексея Долинина
Филиалы решают все

16

17

ДОКУМЕНТЫ

Трудовой договор с инструктором
Договор аренды транспортного средства
ДТП в России за январь-март 2005 г.

20

21

23

МНЕНИЕ

У «Старта» фальстартов не бывает
Мечтать о звездах можно и в подвале
Найти подход к каждому клиенту

30

35

39

РЕГИОНЫ

Подготовка водителей в Кирове
Безопасность зависит от знаний

42

45

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Слабые звенья автотранспортной системы...
Правильные, но ... не оптимальные
действия водителя

46

48

КУЛЬТУРА ВОЖДЕНИЯ

Японский мотоцикл как антисоциальное
явление, или давайте жить дружно

50



ВЫСШАЯ ШКОЛА

Алтай садится за баранку

54

БЕЗОПАСНЫЙ РЕЙС

Где растут будущих чемпионов

56

ПРАКТИКУМ

Ученых тоже надо учить

58



РЕТРОСПЕКТИВА

К вопросу о школах шофферов
Статистика состояния автомобилизма
в С.-Петербурге на 15 ноября 1910 года
Автошколе исполняется 100 лет!

63

67

69



ПИСЬМА

Советы читателя

74

АВТОДАЙДЖЕСТ

По местам бывших боев
Планета возмущена

76

77

Маршрутом дружбы

Главным организатором мероприятия стала Ассоциация юношеских автомобильных школ России, а руководство автопробегом взяла на себя президент Ассоциации Ольга Александровна НИКОНОВА. В авторалли участвовали 46 чел., составивших двенадцать экипажей новеньких «Рено». Участники представляли разные города Российской Федерации: Казань, Самару, Саратов, Владимир, Санкт-Петербург, подмосковный Дмитров, Калининград и другие. Маршрут пролегал через Смоленск, Минск, Вильнюс, Калининград, Варшаву, Брест, Гомель, Брянск и Калугу по территории четырех стран: России, Белоруссии, Литвы и Польши. Общая его протяженность составила 2750 км.

Перед стартом я побеседовал с несколькими юными автомобилистами. Один из них – шестнадцатилетний Денис из Самары. В подобном мероприятии он принимал участие впервые, так же как и его друзья – Дмитрий и Антон. Все трое – призеры проходивших в Москве соревнований среди юношей, а также лауреаты конкурса на лучшую воен-

Двадцать третьего апреля 2005 г. на Поклонной горе в Москве стартовал 1-й Международный автопробег, посвященный 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

но-патриотическую работу. Так что участие в автопробеге, к тому же международном, – почетная награда для них. В дальний путь ребята пустились не одни, а под руководством опытного наставника – директора Самарской областной юношеской автошколы Леонида Хренова.

У остальных одиннадцати экипажей «Рено» за рулем во время пути тоже сидели опытные наставники, но иногда на водительское место садились и ребята. Кроме того, у них была возможность показать свое искусство вождения во время остановок на специальных площадках.

По словам Ольги Александровны Никоновой: «Такие автопробеги нужны ребятам для вос-

питания в них патриотизма, их духовного и культурного развития, а самое главное – для дальнейшего обучения и закрепления у них знаний об основах безопасности на дорогах. Ведь только трасса, дорога, может на практике закрепить те навыки, которые у ребят уже есть».

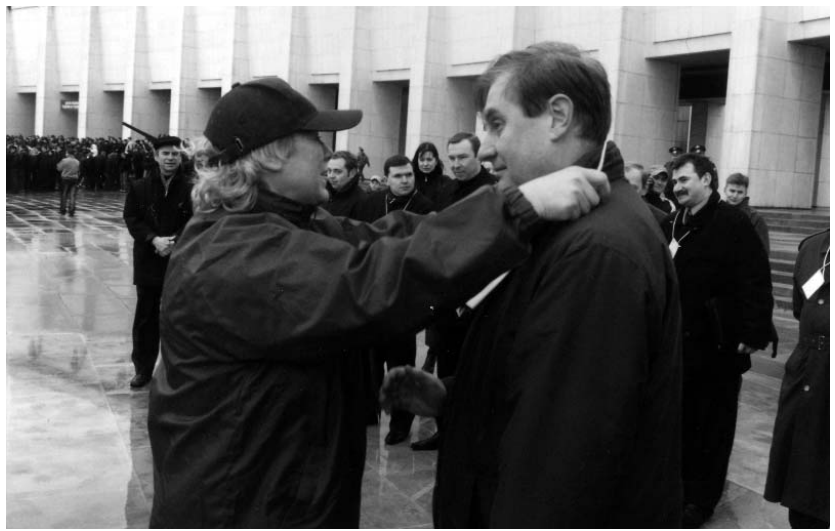
Как известно, автомобили «Рено» в скором времени будут выпускаться на бывшем АЗЛК. Но пока что все двенадцать «Рено» участников авторалли выпущены во Франции. «Раньше в подобные автопробеги мы отправлялись на отечественных «Жигулях», и комфорта было маловато – в холодную погоду страдали от холода, в жаркую изнемогали от жары. Случались



и поломки, хотя их и быстро исправляли. Фирме «Рено» надо сказать спасибо, а ребята должны хорошо разбираться в любой автомобильной технике – и нашей и импортной», так прокомментировала Никонова решение Ассоциации ехать в дальнюю дорогу на автомобилях французского производства.

Во время короткого митинга перед стартом напутствие в дорогу юным автомобилистам дали представители Главного управления ГИБДД России, Министерства транспорта РФ, Министерства образования РФ, фонда ЧАДЭ, Центрального спортивного клуба «Динамо», Комитета национальных неолимпийских видов спорта России, а также ветераны Великой Отечественной войны. Последней слово взяла руководитель автопробега. Она заверила провожавших, что участники ралли выполняют все поставленные перед ними задачи, с честью пронесут знамя дружбы по всем городам, по которым пройдет маршрут. Затем она вручила гостям почетные значки, а ветеранам войны – памятные призы.

Сфотографировавшись на память с гостями и ветеранами, участники авторалли сели в свои автомобили и под шелест развевавшихся знамен и торжественную музыку один за другим выехали на трассу. Путь лежал по прямой трассе к первой остановке – городу-герою Смоленску...



После окончания ралли Ольга Александровна Никонова поделилась своими впечатлениями:

– Все прошло по графику, никаких ЧП в дороге не было. Ребя-

та в полном восторге – для многих из них это был первый выезд за рубеж. Мы волновались – как нас примут в Литве и Польше? Тем более что с теми, кто нас





принимал, мы были знакомы только заочно, благодаря телефонным переговорам. Но прием превзошел самые лучшие ожидания. Нас встречали на границе, обеспечили «зеленый коридор», у нас не было ни единой минуты задержки, начиная с погранпоста. В Вильнюсе нас приняли посол России, мэр города, руководители спортивных детских и юношеских объединений. Тут же, «с колес», мы провели автомобильный турнир. Затем возложили цветы к памятнику советским воинам, встретились с местными ветеранами Великой Отечественной войны, поздравили их с праздником Победы и вручили им наши подарки, осмотрели достопримечательности литовской столицы. Вечером, во время дискотеки, ребята подружились со своими литовскими сверстниками и не хотели расставаться...

Из Литвы мы отправились в Калининград, где провели три дня. Нас встречало местное руководство, Управление образования Калининградской области. Мы посетили базу Балтийского флота, возложили цветы к монументам, связанным с Великой Отечественной войной.

На границе с Польшей нас встретил экипаж полицейских. Уже к концу первого дня наши ребята начали понимать польский язык, а те, кто нас сопровождал, – русский. В Варшаве нас очень тепло приняли работники посольства, провели экскурсию по старой Варшаве, на кладбище советских воинов мы также возложили цветы.

После Варшавы мы прибыли в белорусский Брест. Дети были просто поражены всем тем, что увидели в Брестской крепости. Затем мы тронулись в Гомель, а потом уже пошли

русские города – Смоленск и Калуга.

С автомобильной техникой никаких проблем не возникало. В Литве и Польше во время пути руль ребятам не доверяли, там этого делать нельзя, но в России и Белоруссии за баранку иногда они все-таки садились. В будущем мы сможем доверить ребятам руль и на европейских дорогах, но для этого надо, чтобы автомобили были оборудованы как учебные вторыми педалями, на них стояла буква «У», а рядом с учеником сидел инструктор. Главной задачей было показать ребятам культуру вождения на больших трассах, разъяснить им основные проблемы безопасности на дорогах. Для этого вечерами после каждого дня пробега мы проводили «разбор полетов», всех тех мелких происшествий, которых было более чем достаточно. К сожалению, на наших российских трассах бросается в глаза неуважение и отсутствие должной культуры управления автомобилем у водителей, их нежелание дать дорогу колонне на трассе. Для их коллег из Литвы и Польши подождать три минуты и пропустить колонну не составляло никаких проблем... Так, подростки своими глазами видели положительные и отрицательные примеры поведения на дорогах.

Считаю, что свою миротворческую миссию мы выполнили. Сейчас готовим фильм об автопробеге. Его мы разошлем в регионы, по которым проезжали. Думаю, этот пробег – не последний, будущее за подобными спортивными мероприятиями. Теперь на очереди проведение Международного юношеского чемпионата в городе Калининграде. В нем примут участие команды России, Литвы, Белоруссии и Польши, ведутся переговоры с Германией и с другими европейскими государствами.

Завершился автопробег 4 мая там же, где и начался, – у музея на Поклонной горе. В подарок музею юные участники авторалли привезли капсулу с землей из крепости-героя Бреста.

Андрей ТАРАБРИН

Автошколе исполняется 100 лет!

Перефразируя классическое определение К. Маркса, можно сказать, что ни один патрон, ни один снаряд не станет боеприпасом, пока он не будет доставлен с завода, с тылового склада на фронт, на линию огня. А в этом и заключалась основная задача шоферов. Их подвиг мало изучен и недостаточно оценен. 1418 трудных дней и ночей они не выпускали из рук баранку, «вели машины, объезжая мины, по путям-дорогам фронтовым», под артобстрелом и бомбежкой с воздуха, по бездорожью и вброд через реки, в пургу и дождь, жарким летом и морозной зимой. Один рейс по Ладожскому озеру, по «Дороге Жизни», когда предписывалось держать большую дистанцию и ехать с открытой дверью кабины, уже можно считать подвигом во имя жизни на Земле. Заслужено и величаво стоит памятник военному шоферу на 112-м километре автодороги Орел – Смоленск, вблизи г. Брянска.

Маршал Советского Союза Г.К. Жуков в своей книге «Воспоминания и размышления» так оценил воинские труды водителей: «К сожалению, у нас очень мало пишут о тылах, о работниках тыловой службы (автомобилис-

В мае страна торжественно и празднично отметила 60-летие Победы советского народа над немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне. Немалый вклад в общую Победу над врагом внесли воины-шоферы.



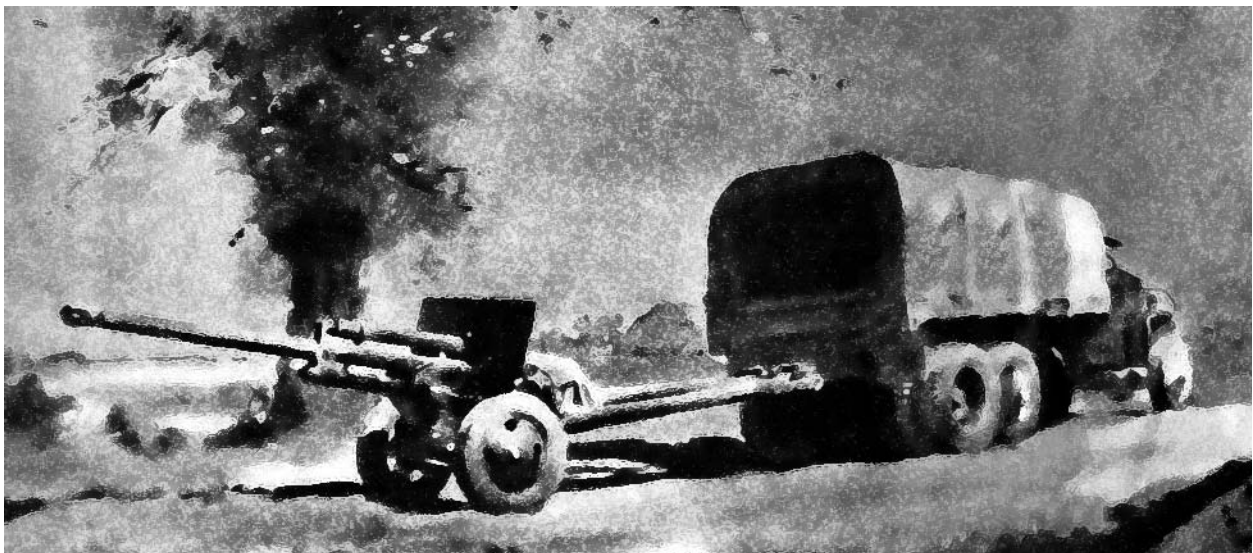
тах, дорожниках и др.), которые своим трудом, своей творческой инициативой помогали войскам и командованию всех степеней бороться с противником, громить его и завершить войну всемирно-историческими победами».

Шофер – это профессия. Чтобы ее получить – надо учиться. И следует отметить, что в труднейших условиях войны, когда на повестке боевого дня стояли вопросы оперативных военных действий, в Красной Армии уделялось должное внимание подготовке водителей. Об этом будет рассказано в сегодняшней публикации. Мы только хотим напомнить, что первая российская автошкола родилась в армейской среде, в Киевском военном округе сто лет назад, вместе с первыми задумками в русской армии об автомобилизации, призванной сменить конную тягу. Это о далеком прошлом. А мы, как бы из военных лет, заглянем в будущее.

Есть одна особенность шоферского дела. На фронте и в тылу, в военное и в мирное время шофер остается шофером. Это почти единственная военная профессия, которая соответствует гражданской, как говорится, один к одному. И посему можно отметить, что демобилизованные шоферы сразу после войны без хлопот и стрессов влились в мирную жизнь и нашли свое место в народном хозяйстве послевоенной страны.

Виктор ШИФРИН

Продолжение материала об истории российской автошколы читайте на стр. 69.



День Победы 1945 года: стихийная демонстрация и праздничный салют

Завершающие месяцы Великой Отечественной принесли много радостных вестей с фронта. Каждый день-два мы, московские ребята, выходили смотреть победные салюты в честь доблестной Красной Армии.

Это было не разноцветье и суетливость современных фейерверков, а скромные, величественные снопы обычных красных сигнальных ракет, которые сопровождалась грохотом артиллеристских залпов и громким ребячьим «Ура!»...

Утром 9 мая, после прозвучавшего по радио Приказа Верховного Главнокомандующего о победном окончании войны и сообщения об объявлении 9 мая нерабочим днем (тогда – только для 1945 г.) мы с ребятами из школы решили идти на Красную площадь. На выходе с улицы Герцена (ныне Б. Никитской) на Моховую у нового здания МГУ слились с большой толпой студентов.

На металлической изгороди МГУ уже были укреплены наскоро сделанные флажки. Студенты, встав на плечи товарищей, сняли эти флаги (в то время!) и, подняв их над головой, пошли вдоль зданий МГУ по ходу уличного движения в сторону Ленинки. За знаменосцами потянулись все. И мы, ребята, тоже. Интересно и здорово! Колонна вытянулась от ул. Калинина до Герцена.

Автомобили не гудели, орудовцы на перекрестках только приветливо улыбались. Студенты что-то кричали, пели, дружески толкались...

Колонна повернула на Каменный мост, но потом ее кто-то направил вдоль Александровского сада. Мы вышли на набережную и вдоль Кремлевской стены дошли до Васильевского спуска, который старые москвичи называли Красной горкой.

За храмом Василия Блаженного полуорганизованная толпа студентов порастеклась по простору Красной площади, которая все больше заполнялась радостным и счастливым народом.

Так прошла, наверное, единственная в советское время, стихийная демонстрация студентов, которая началась и закончилась без митингов, без речей. Я был, хотя и школьником, но точно знал, что демонстрации могут проходить только 1 мая и 7 ноября. А тут?!

Вечером был салют салютов! Высоко в ночном небе над Красной площадью на аэростате был поднят огромный портрет Сталина (как писал А. Твардовский: «Что было, то было!»). Он был освещен двумя лучами прожекторов.

Как потом оказалось, по Волхонке, ул. Моховой и Охотному ряду и дальше по кругу, по Бульварному и Садовому кольцам стояли сотни прожекторных установок. За несколько секунд до начала победного салюта, как по команде, они были включены и их лучи перекрестились на портрете Сталина. Казалось, что центр столицы был накрыт тремя куполами их горящих холодным голубым огнем прожекторных лучей. Завораживающее зрелище!

В 22.00 грянул первый орудийный залп. Лучи прожекторов взметнулись вертикально вверх, и, пока удалялись артиллерийские раскаты и опадали дымные следы от взлетевших к небу ракет, лучи прожекторов очерчивали узкие вертикально стоящие конусы... Два луча постоянно освещали портрет Сталина.

Залп затих... Лучи прожекторов вновь устремились на портрет, зависший в воздухе. Опять повисли над центром столицы три светящихся лучевых купола...

И снова очередной орудийный залп. Ракеты взметнулись



вовысь. Лучи прожекторов вновь стали описывать узкие вертикальные воронки... И снова тишина... И опять – залп тысячи орудий и красное зарево миллиона ракет...

И так повторилось 30 раз!

Взрослые обнимались и целовались с незнакомыми людьми, смеялись и... плакали. Победа!..

Нам, послушным мальчикам, пришлось сразу после салюта покинуть ликующие площади и идти домой. И всю дорогу мы видели гроздь красных ракет, «сыпавшиеся» с борта ночных легких бомбардировщиков ПО-2, летящих над Садовым кольцом...

Каждый из приказов Верховного главнокомандующего в честь освобождения советских или взятия вражеских городов, как и приказ о Дне Победы завершался словами: «Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!» С той памятью и благодарностью мы и живем. Ведь из каждой советской семьи ушли и не вернулись с фронта отцы, братья, мужья, дети. Для нынешнего поколения это деды и прадеды, и память о них священна!

С Днем Победы, дорогие сограждане! Земляки! Люди!

Виктор ШИФРИН

Салют! Победа!

Само по себе путешествие из Благовещенска по строящейся федеральной трассе Чита – Находка – не самое простое занятие, а для только начинающих водителей и вовсе экстремальное предприятие. Поэтому колонну сопровождали машины ГИБДД и строго регламентировались условия движения – скорость не более 60 км/ч, движение только в светлое время суток, каждой машиной управляют по очереди два курсанта. Организаторы автопробега – Дальневосточная ассоциация автошкол, подразделения ГИБДД, региональные общества ВОА и юношеские автошколы подошли к этому мероприятию со всей ответственностью.

Хабаровск встретил гостей 25 апреля, а уже на следующий день к четырем машинам из Благовещенска присоединились три экипажа из хабаровской юношеской автошколы. До выезда из города, по уже сложившейся традиции, колонну автопробега сопровождали машины из хабаровского клуба «Авторетро». А до этого участники собрались на торжественный митинг на мемориальном комплексе Площади Славы, где возложили венки к вечному огню. Здесь же все присутствующие участники и многочисленные журналисты смогли вблизи познакомиться с историческими автоэкспонатами, посидеть за рулем, расспросить водителей. Посмотреть было на что, практически весь спектр отечественной автотехники, в том числе и прошедшие дороги войны, представил клуб «Авторетро». Легендарная «полторка» ГАЗ-ММ, «трехтонка» ЗИС-5, ГАЗ-67, послевоенные «Победы» – все было доступно для осмотра.

Но не только машины, немые свидетели эпохи, были в это утро

Традиционный автопробег учеников юношеских автошкол дальневосточного региона в этом году был посвящен 60-летию Великой Победы и 100-летию образования первой в России автошколы. Участниками этой акции стали 12-17-летние ребята, которые занимаются на автомобильных курсах различных автошкол из Благовещенска, Хабаровска, Уссурийска, Владивостока.



на главной мемориальной площади Дальневосточной столицы. Пришли напутствовать юных автомобилистов и ветераны войны, сами в прошлом наездившие за «баранками» нынешних раритетов немало километров по фронтовым дорогам. Один из них – бывший работник Хабаровского краевого учебно-курсового комбината автотранспорта Виктор Данилович Заболотный, постоянный участник всех мероприятий, проводимых клубом. Ему, военному водителю фронтовой «полторки», побывавшему на Курской дуге и на Московском фронте, есть, что рассказать молодежи, привыкшей к «Тойотам» и «Ниссанам», об управлении автомобилем.

Выехав из Хабаровска, участники двинулись в Уссурийск, где должны пройти первые соревнования по автомногоборью, на которых юным водителям придется доказывать преимущества своих автошкол. С присоединившимися к пробегу уссурийцами колонна выедет во Владивосток, где ребята смогут блеснуть мастерством управления автомобилем, а так же познакомиться с городом, посетить памятные места, побывать на экскурсиях. Затем предстоит обратная дорога.

Вячеслав МЕНЖИЦКИЙ



Начинать нужно сегодня

Понятие бесплатного образования теперь рассматривается чуть ли не как ругательство, образование стало коммерческим, а предприимчивые бизнесмены научились в этой малодоходной отрасли делать неплохие деньги. Не секрет, что сегодня можно купить в принципе любой зачет, экзамен, даже диплом, но самое ужасное заключается в том, что купить можно даже водительское удостоверение. Вместе с тем, сегодня на дорогах в ДТП гибнет людей больше, чем в горячих точках нашей страны. Вопросы безопасности движения с каждым годом становятся все актуальнее, проблемы аварийности рассматриваются на всех конференциях, семинарах и совещаниях, посвященных автомобильной тематике, но прогресса в этих вопросах пока не наблюдается.

Зададимся таким вопросом: может ли безопасность быть коммерческой? Для поиска ответа приходится начинать все сначала и задаваться другими вопросами: является ли безопасность делом отдельных ведомств, министерств, агентств, учреждений или организаций? А может быть безопасность зависит от отдельных лиц или чиновников?

Правильный ответ, думается, должен звучать так: безопасность людей – это главная задача правительства любого государства, в том числе и нашего. А поэтому проблемы безопасности, в том числе и безопасности дорожного движения, являются государственными проблемами и решаться они должны на государственном уровне. Но бывший могучий Советский Союз превратился нынче из страны-

Тяжелым финансовым катком прокатилась по стране перестройка. Разрушено большинство бюджетных отраслей промышленности, науки, культуры, медицины, образования. Переход к рыночной экономике изменил подход к образованию на всех его этапах.

кузницы кадров в страну потребления импортных товаров самого низкого качества. И не только товаров – технологий, выборных стратегий, чего угодно – но только не интеллектуального потенциала. Глядя в японский телевизор мы понимаем, что у нас в стране несколько очень важных проблем: кариес, перхоть и грязное белье. Но, наверное, настало время разобраться в непрерывном росте аварийности на дорогах и попытаться найти конкретные пути решения этой проблемы.

Очевидно, что одной из причин роста аварийности на дорогах является плохое качество подготовки водителей. Если рассмотреть этот вопрос через призму профессионального образования, то можно сделать вывод о том, что сегодня стране не нужны профессиональные станочники, слесари, водители, так как мы разрушили само понятие профессиональной подготовки. В подтверждение сказанного можно привести слова начальника Департамента социального развития аппарата Правительства Российской Федерации Евгения Гонтмахера, опубликованные в «Московских новостях» №4 за 2002 г. «Что с высокой долей вероятности прои-

зойдет уже через несколько лет? Ведь для обеспечения долгосрочного экономического роста потребуются трудовые ресурсы с вполне определенными качествами... Но даже если инвестиции польются рекой уже завтра, то сразу же обнаружится, что на многие рабочие места не найти людей нужного образования (особенно профессионально-технического и управленческого) и состояния здоровья». Спустя два года после опубликования этих слов мы имеем систему профтехучилищ и систему подготовки водителей, поставленные на грань ликвидации из-за отсутствия бюджетного финансирования.

Давно известно, что организации, занимающиеся профессиональной подготовкой, экономически невыгодны – если не рассматривать перспективы прибыли от профессионально подготовленных кадров и убытки от непрофессионально подготовленных. Вопрос упирается в то, где будут работать эти кадры – в частном или государственном секторе. Наглядным примером может служить график подготовки профессиональных водителей категории «D» с нуля, осуществляемой Учебным комбинатом, филиалом ГУП «Пассажиравтотранс» (Рис. 1). Крах профессиональной подготовки – вот что мы видим на этом графике, а ведь раньше эта категория водителей считалась элитной, высшей категорией подготовки водителей. В чем причина такого катастрофического падения подготовки водителей этой категории?

Спрос на водителей этой категории отнюдь не уменьшился. Наоборот, он вырос – развивающиеся коммерческие перевозчики требуют и требуют водителей этой категории. Но в новых экономических условиях при существующих программах готовить водителей с отрывом от производства в течение 4–5 месяцев стало экономически невыгодно. Дешевле и проще пере-подготовить водителей с катего-

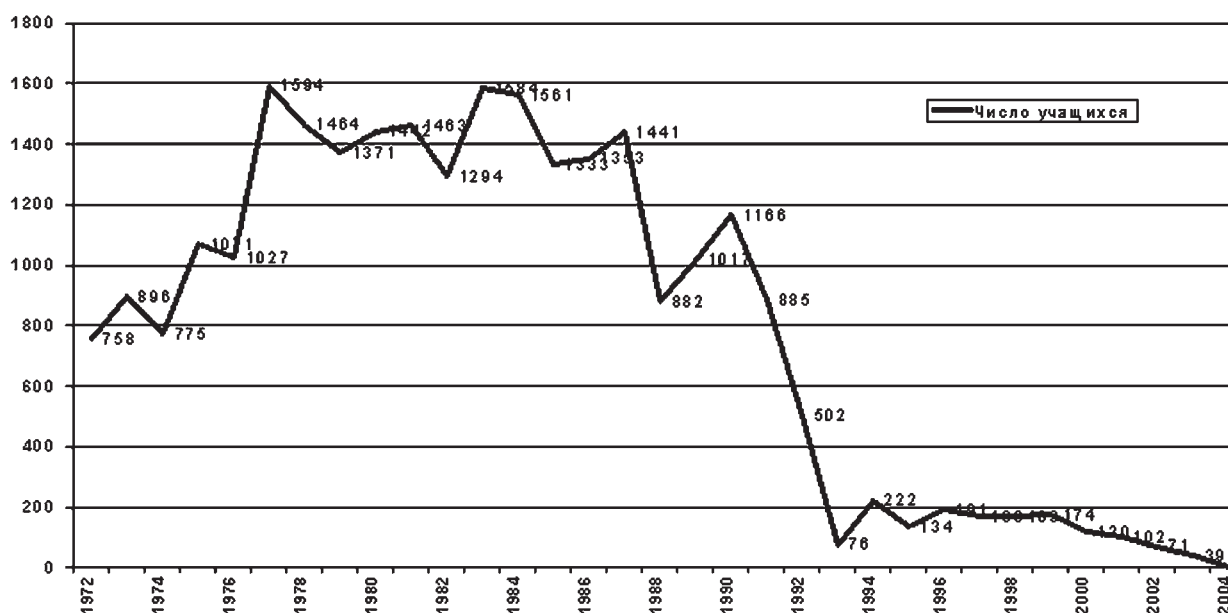


Рис. 1. График подготовки профессиональных водителей категории «D» с нуля

рий «С» или «В» на «D». А можно ли считать сегодня водителя категории «D» профессионалом, если по существующей программе переподготовки количество часов наката составляет 16 или 24? И эти водители садятся за руль маршрутных такси, перевозят людей! Стоит ли удивляться росту ДТП на маршрутном транспорте?! Проблема возникла не сегодня, но решать ее нужно срочно.

Учебный комбинат не остается в стороне от решения этой проблемы. Нами сделан прогноз потребностей ГУП «Пассажиравтотранс» в водителях категории «D» из-за ухода на пенсию той водительской элиты, которая была подготовлена на комбинате в советское время.

Для восполнения будущих потребностей в водителях комбинатом получены лицензии на все виды подготовки и переподготовки, подготовлена соответствующая материально-техническая база, педагогический персонал имеет необходимое образование. Дело за автобусными парками.

Другим направлением решения данной проблемы является совершенствование учебного процесса, использование пере-

довых технологий в обучении, расширение рамок программ подготовки и переподготовки. Учебный комбинат «Пассажиравтотранс» – один из старейших в Санкт-Петербурге, с огромным опытом подготовки водителей

различных категорий. Но сегодня комбинат не только ведет подготовку по программам, соответствующим лицензиям, но и постоянно внедряет новые виды и формы подачи учебного материала, разрабатывает уникаль-

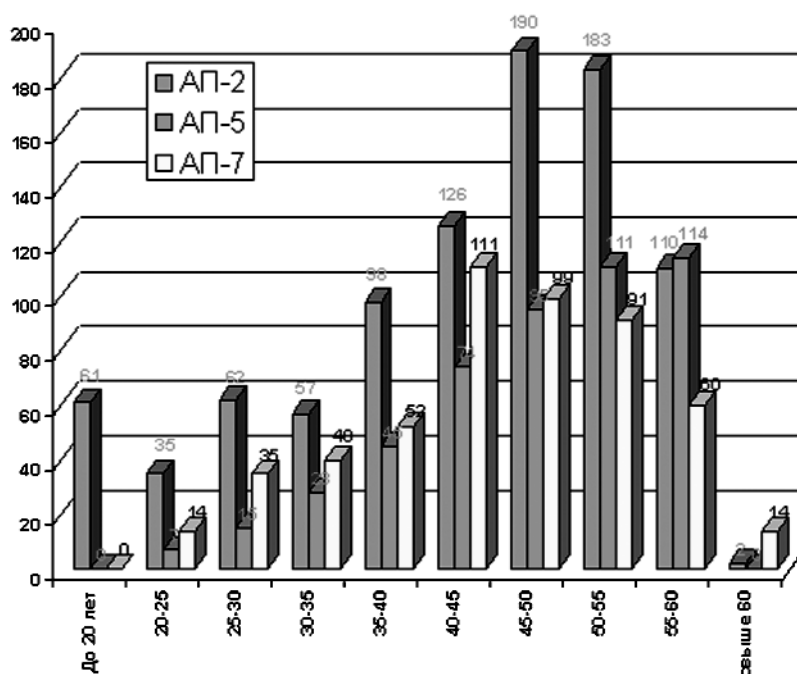


Рис. 2. Соотношение возрастов водителей в трех парках ГУП «Пассажиравтотранс» по возрастам

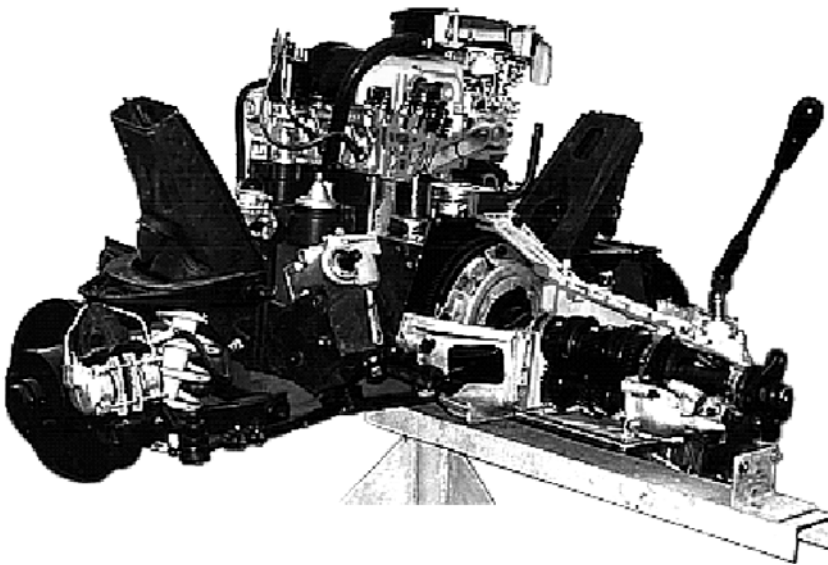


Рис. 3. Разрез двигателя, выполненный на комбинате

Но на этом деятельность учебного комбината не останавливается. Будучи структурным подразделением ГУП «Пассажир-автотранс», комбинат выполняет многие заявки на разработку методических пособий для автопарков ГУПа. К таким разработкам можно отнести методическое пособие по изучению устройства и технического обслуживания ГМП «Дива», которыми оснащаются современные автобусы ЛИАЗ-5256, имеющиеся во всех автопарках, иллюстрированный комплект плакатов по ГОСТ Р-51709 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» (см. рис. 4), комплект плакатов «За-правочные емкости» для автобусов всех типов, имеющихся в ГУПе, и многое другое.

УК готов делиться опытом и разработками со всеми заинтересованными школами и ассоциациями, частными и государственными структурами. Мы принимаем самое активное участие в работе ежегодных конференций МААШ, являемся одним из учредителей Северо-Западной Региональной ассоциации автошкол, тесно сотрудничаем с московским учебным центром «Актив-безопасность», занимающимся контраварийной подготовкой.

Уже несколько лет в учебном комбинате внедряются новые технологии преподавания с использованием мультимедийных проекторов, компьютерных мультимедийных серверов и компьютерных сетей. В 2003–2004 гг. учебный комбинат участвовал в конкурсе «Водитель XXI века». Новые технологии обучения, проведенном Межрегиональной ассоциацией автошкол. Победив в номинации «Новые технологии обучения», Учебный комбинат получил Диплом I степени.

Сложившаяся ситуация требует сегодня нового подхода к подготовке водителя, переосмысливание требований к материально-технической базе,

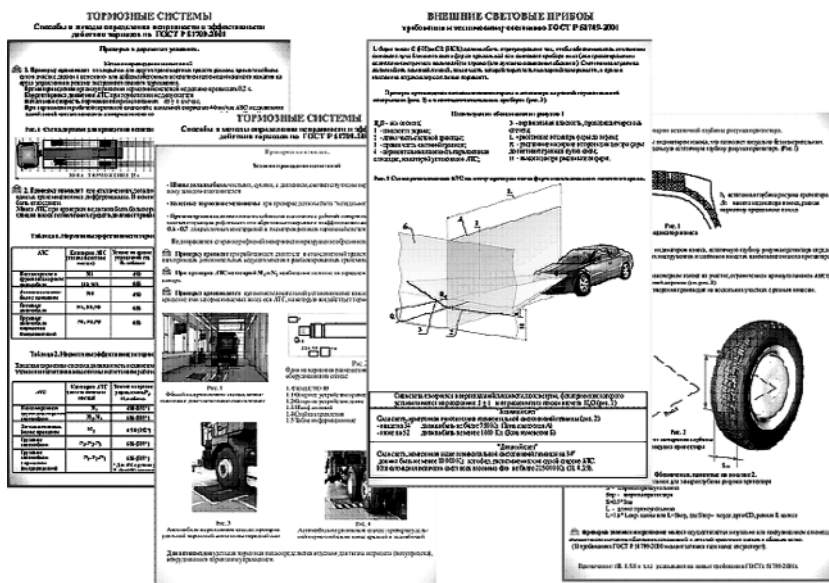


Рис. 4. Комплект плакатов ГОСТ Р-51-709 2001 состоит из 21 плаката и иллюстрирует все разделы ГОСТа

ные учебно-наглядные пособия, стенды, плакаты. Разработки учебного комбината не уступают по новизне и качеству таким известным в нашей стране фирмам по производству пособий, как «Профтехнология» и «Зарница». Учебный комбинат не только не боится конкуренции со стороны частных автошкол,

но и помогает другим автошколам в оснащении классов учебно-наглядными пособиями. Руководство комбинатом считает, что если уж существует автошкола, то она должна быть оснащена по последнему слову техники, быть на уровне наших достижений и не отставать в качестве преподавания.

уход от металлоемких малоэффективных учебно-наглядных пособий. Надо не ждать изменений в программах подготовки и требований к материально-технической базе, а создавать новые, более эффективные методики, учебно-наглядные пособия, которые реально влияли бы на качество подготовки водителей и снижение аварийности на дорогах.

В УК принят и успешно претворяется в жизнь принцип создания преподавателем собственного учебного курса, основанного на применении компьютера, совмещенного с мультимедийным проектором, и накопленного материала в электронном виде, насыщенного анимацией, яркой графикой, игровыми элементами, видеосюжетами, автоматизированными программами контроля знаний и т.д. На смену слуховой информации и статич-



Рис. 5. Диплом I степени, полученный в конкурсе МААШ

ным картинкам должны придти динамичные визуальные сюжеты, раскрывающие больше возможностей для познания и

облегчающие запоминание материала. Возникает необходимость создания нового направления – разработки, обучающих мультимедийных программ, отвечающих современным требованиям подготовки водителей. Понятно, что создание нового направления потребует серьезного подхода к методикам разработки программ, согласование их с существующими требованиями к подготовке, больших финансовых вложений и, главное, времени. Но начинать нужно уже сегодня, и учебный комбинат готов принять непосредственное участие в этих проектах наряду со всеми заинтересованными ведомствами, организациями, учреждениями и автошколами.

Владимир ЗАХАРОВ,
директор учебного
комбината
ГУП «Пассажиравтотранс»

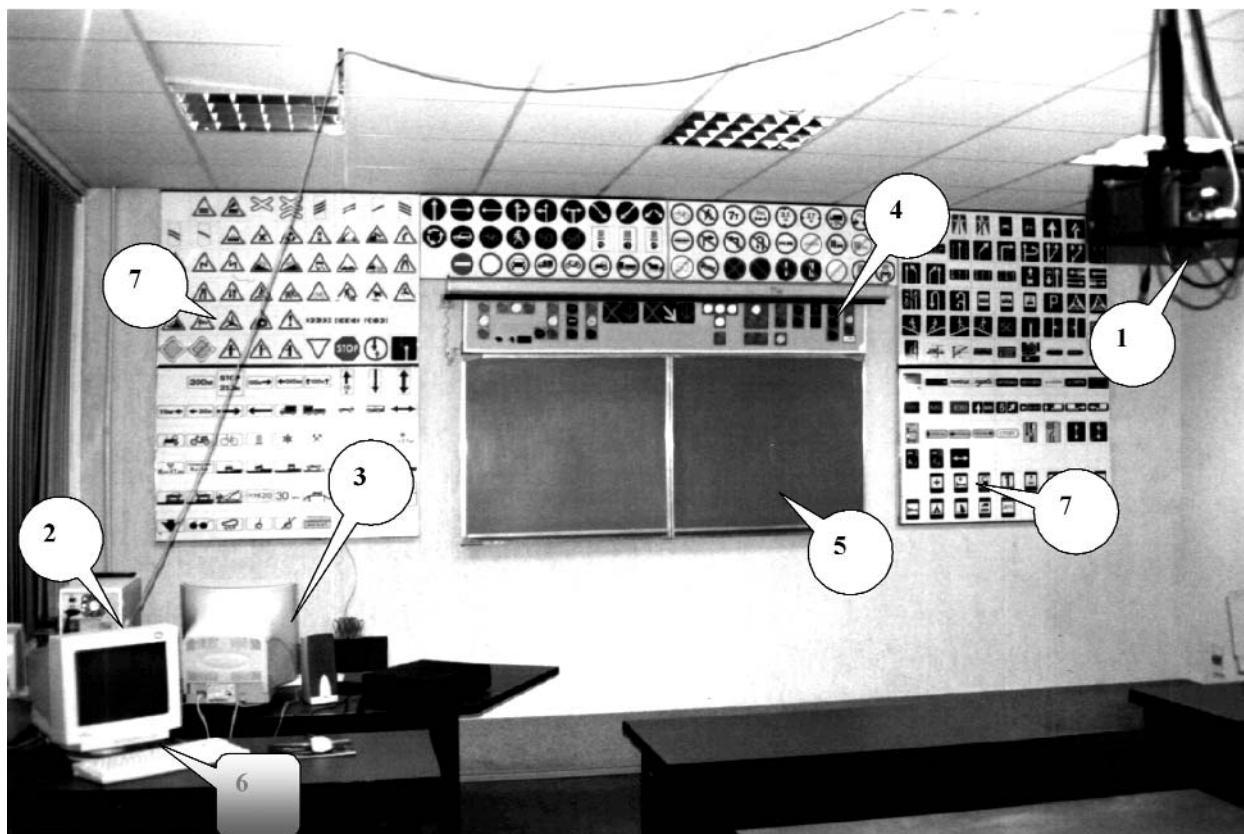


Рис. 6. Элементы оснащения класса теоретической подготовки

На рисунке показан проектор марки Sanyo (1), системный блок мультимедийного компьютера (2), системный монитор (3). Отражающий экран (4) собран и находится над универсальной классной доской (5). Вокруг доски расположены стенды со знаками дорожного движения (7), на выноске (6) также показана одна из рабочих станций

Система экзаменов сегодня и завтра

О самоподготовке

Мы подготовили проект постановления Правительства о внесении изменений в Правила сдачи квалификационных экзаменов. Суть его сводится к тому, что кандидат, пришедший сдавать экзамены после самостоятельной подготовки, должен соблюдать законодательство в том объеме, в котором оно к нему относится. Прежде всего, в законе написано, что допускается самостоятельная подготовка на категорию «А» и «В» в приблизительном объеме соответствующих программ. Если есть медицинская подготовка, ее может проводить только квалифицированный врач. От кандидата в водители потребуются указать, где он прошел медицинскую подготовку. В 21-м разделе Правил дорожного движения записано, что первоначальное обучение осуществляется на автодроме. И кандидат обязан написать, в каком месте и на каком основании он прошел подготовку на автодроме, дать сведения об автомобиле, на котором он проходил подготовку, об инструкторе, который его обучал вождению. Но пока что это только проект постановления, который был направлен на согласование в Минтранс России и в Минобрнауки. Подобного рода документы, к сожалению, принимаются достаточно долго.

Некоторые считают, что надо запретить «самоподготовщиков». Но и среди них, если судить объективно, тоже есть люди, неплохо готовые к экзаменам. Хотя Федеральный закон о безопасности дорожного движения предусматривает самостоятельную подготовку, законодательного механизма по ее проведению в нашей стране по сути дела нет. Потому что для самостоятельной подготовки надо привлекать квалифицированных специалистов, нужны автодромы, специально оборудованные транспортные средства и так далее. То есть, факти-

В прошлом номере мы сообщили о прошедшем в середине февраля в красковском Отраслевом научно-методическом центре семинаре-совещании директоров и главных бухгалтеров учебно-курсовых комбинатов и автошкол России. Среди прочих, прозвучал проект новой методики сдачи квалификационных экзаменов, представленный Д. Митрошиным, заместителем начальника отдела НИЦ ГИБДД МВД РФ. Сегодня мы приводим запись этого выступления.

чески, механизм, который заложен в законе, нереализуем, необходимо принять соответствующие подзаконные акты.

Когда экзаменует дорога (1-й этап экзамена)

Как проводить экзамен в условиях реального дорожного движения? Мы во все 89 субъектов Российской Федерации рассылали опросные листы. Кроме того, во время командировок в отдельные регионы я с собой возил анкеты и мы опрашивали пришедших на экзамены, причем на разных этапах – тех, кто с первого раза пришел сдавать, кто со второго и т.д. На каждом этапе мы раздавали эти анкеты и опрашивали экзаменаторов. Общее мнение таково: пора вводить нормативы времени. Но нам нужно как минимум три месяца, чтобы сделать вывод, стоит ли идти по этому пути.

Я считаю, что данное предложение имеет право на существование, поскольку оно позволит оптимизировать работу Госавтоинспекции. Когда человек сорок минут выполняет разворот в ограниченном пространстве, это не ле-



зет ни в какие рамки, хотя формально он ошибок не допускает. Но на дороге неважно, насколько правильно человек включил передачу заднего хода и развернулся – главное, чтобы он это сделал быстро. Сразу скажу: не надо всех загонять в узкие рамки для того, чтобы разворачивались «полицейскими разворотами». Нет, временные нормативы должны быть достаточно мягкими и разумными. Как к ним подойти? Можно эмпирически обобщить материал, то есть посадить за руль тысячу человек, попросить выполнить разворот, а потом сказать, что среднее время – такое-то. Другой вариант – отталкиваться от СНИПов на автомобильные дороги, когда рассчитывается интенсивность движения. Если будет принято решение о вводе временных нормативов, то их надо будет детально проработать.

Я советовался с профессиональным психологом, будет ли при этом нервная атмосфера? Ведь все сразу будут вспоминать упражнение «разгон-торможение» на время, при котором была масса ошибок. В этом случае у меня такая аналогия: есть у нас теоретический экзамен, который тоже по времени ограничен, но тем не менее люди спокойно идут сдавать, хотя времени у них от пяти до десяти минут. Психолог подтвердил мое мнение: если норматив будет достаточно мягким и не потребует от водителя каких-то гоночных, спортивных навыков, то особых вопросов не будет и на психологическом климате экзамена это сильно не отразится. С другой стороны, это повысит объективность оценки и позволит ре-

шать все наши проблемы с оптимизацией времени, потому что в результате этих мер экзамен по времени должен сократиться и наши трудозатраты соответственно тоже должны сократиться.

О втором этапе экзамена

Что касается второго этапа, то кардинально тут пока ничего не изменено. А из наиболее заметных решений мы приветствуем тот момент, что, все-таки, за дублирующими педалями должен находиться не экзаменатор, а владелец транспортного средства, лицо, которое несет ответственность за какие-то неприятные моменты – речь идет о ДТП, которые могут случиться в процессе экзамена. Это не обязательное требование, а рекомендательное. Тут все будет решаться сотрудниками Госавтоинспекции в зависимости от конкретных условий. Если они считают возможным посадить экзаменатора на заднее сидение – пожалуйста. Вполне допустимо, чтобы в процессе экзамена в машине находились не только экзаменуемый и экзаменатор. По сути дела, и сейчас в машине сидят экзаменатор, владелец машины, а остальные свободные места занимают кандидаты в водители.

Еще один вопрос по поводу времени на втором этапе: в 2001 г., когда вводили в действие действующую методику, появилась такая запись, что допускается сокращение времени в случае, если выполнены все задания экзаменатора. Потому что далеко не у всех имеется возможность откатать ровно двадцать минут. Для больших городов, таких, как Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, это актуально, для Московской области тоже. Но для регионов это не столь актуально. Я проехал по стране и посмотрел – у нас есть города, где три дня в неделю работают экзаменационные подразделения. Так мало они работают потому, что не загружены. Опять же, анализ зарубежного опыта показал, что даже двадцать минут – это нонсенс (по требованию документов ЕС – 25 мин. – прим. Ред.).

Мы очень осторожно предлагаем эту самую лазейку о допущении сокращения продолжительности выполнения всех заданий. Ее, на мой взгляд, надо допол-

нить следующим образом: «И в случае успешной сдачи с первого раза и первого этапа, практического экзамена и теоретического экзамена». Может, действительно надо увеличить продолжительность именно второго этапа экзаменов. Потому что это экзамен в условиях реального дорожного движения. Но принимать экзамен даже двадцать минут, к сожалению, во многих регионах возможности нет. Поэтому очень осторожно приписали: «В случае, если кандидат в водители сдал теоретический экзамен и первый этап практического экзамена с первого раза, а в ходе второго этапа практического экзамена выполнил все задания экзаменаторов, предусмотренные пунктом 2.5 настоящей методики, допускается сокращение продолжительности экзамена».

Но, скорее всего, по продолжительности второго этапа все останется по-прежнему.

Сдача с АКПП

Она и сегодня у нас допускается во многих заключительных упражнениях – остановка, въезд на эстакаду. Сейчас готовится проект постановления Правительства о полномасштабном проведении работы по введению подкатегорий в нашей стране. По всей видимости, речь идет о «С1» и «D1». Это небольшие грузовики массой до семи тысяч килограмм и автобусы вместимостью до 16 человек. Тут мы ориентируемся на западный опыт, который вполне применим и у нас в России, с учетом многообразия того парка, который колесит по нашим дорогам. В этом же контексте будет решаться вопрос со сдачей экзамена на транспортном средстве с автоматической трансмиссией. На Западе все просто: ради бога, экзаменуется на АКПП, но в этом случае в водительском удостоверении ставится отметка, что действие его ограничено только транспортным средством соответствующей категории с автоматической трансмиссией. Хочет человек пересдать экзамен на вождение машины с ручной коробкой – проходит доподготовку и получает новое водительское удостоверение уже без ограничения. В Москве я уже видел учебные машины с АКПП. На сегод-

няшний день нет препятствий к сдаче экзамена на автоматической трансмиссии, за исключением одного упражнения – остановки и трогание на подъеме. Там, по понятным причинам, мы требуем ручную коробку.

О машинах с правым рулем

Анализ показал, что у нас на самом деле нет «проблемы правого руля». Правда, статистика показывает, что у нас риск попадания в аварию на праворульной машине в два раза выше, чем на машине с привычным расположением рулевого управления. Но с учетом того, что в целом в стране много иномарок, которые в полтора раза опаснее, чем отечественные автомобили, а праворульная машина – изначально иностранного производства, проблема правого руля в любом случае не определяющая. С учетом этого провели исследование и решили, что не имеет смысла вводить специальные нормы.

О повторной передаче заднего хода

Почему встал такой вопрос? Потому что два или три раза к нам приходили письма о том, что в некоторых случаях на экзамене, когда человек при развороте делает движение задним ходом, он останавливается, не выключая передачи, и просто выжимает сцепление. То есть остановился и потом потихонечку опять поехал. И ему говорят, что он повторно воспользовался передачей заднего хода, поскольку некоторые наши коллеги воспринимают выключение сцепления и выключение передачи как одно и то же. Хотя это, естественно, вещи принципиально разные.

У меня лежит проект письма, мы будем его рассылать по отделениям Госавтоинспекции на оценку в ряд субъектов Федерации, а также направим его в Министерство образования и науки и представителям организаций, осуществляющих подготовку водителей. Скорее всего, мы будем действовать через Ассоциацию автошкол. У нее тогда будет возможность высказать все свои мнения и предложения.

Записал Андрей ПОПОВ

Экзамен или экзекуция?

В начале марта на заседании Дальневосточной ассоциации автошкол (ДВААШ), прошедшем в Хабаровском краевом учебно-курсовом комбинате автотранспорта, обсуждался проект «О методике проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами», присланный из Москвы для ознакомления и внесения предложений.

Наряду с не очень принципиальными изменениями в методике приема практического экзамена – вождения, предлагается существенно изменить порядок приема теоретического экзамена – ответов на экзаменационные билеты. Согласно ныне действующим правилам, экзаменуемому кандидату в водители позволяет сделать две ошибки в билете, т.е. ответить на 18 вопросов из 20. В этом случае он может переходить к сдаче практического экзамена.

Это не устраивает ГИБДД, они считают такой порядок слишком щадящим, не позволяющим выявить истинные знания. По статистике 80% ДТП совершают водители, имеющие стаж не более 3 лет. Исходя из этих соображений, и делается вывод об их недостаточной подготовке.

Чтобы добиться от кандидатов в водители «должного» уровня знаний, ГАИ предлагает выставять оценку «сдал» на теоретическом экзамене только за 20 правильных ответов. Но, естественно, такие draconianские меры вряд ли нашли бы хоть какое-то понимание. Чтобы подсластить горькую

В средствах массовой информации уже неоднократно поднимался вопрос об ужесточении ответственности водителей за нарушение Правил дорожного движения. Предложения об этом со стороны ГИБДД сыплются как из рога изобилия. Упоминалось при этом, что скоро дойдет очередь и до учебных заведений. И вот новая инициатива, на этот раз касающаяся выпускников автошкол – будущих водителей.

пилюлю и оставить человеку «право на ошибку» или хотя бы просто учесть его психологическое состояние, в случае одного неправильного ответа экзаменуемому предлагается дополнительно ответить еще на 5 вопросов, а в случае двух ошибок – на десять. Причем на все дополнительные вопросы ответить нужно только правильно. Если будет хоть один неверный ответ, выставляется оценка «не сдал».

Присутствующие на заседании ДВААШ под председательством директора ХКУКК АТ Анатолия Насырова руководители и преподаватели автошкол высказали единодушное мнение о том, что предлагаемые изменения чрезмерно жесткие и вряд ли будут способствовать повышению уровня знаний. По статистике только около 30% сдающих теоретический экзамен отвечают на все 20 вопросов, поэтому существует опасность,

что поток «провалившихся» кандидатов в водители возрастет настолько, что может превратиться в серьезную проблему.

Но, с другой стороны, надо что-то делать с уровнем знаний и подготовки учащихся на «права». Не секрет, что так называемые «подвальные» курсы поставляют на наши дороги откровенно плохих водителей, каким-то образом проскочивших горнило экзаменов. Закрывать глаза на то, что эта проблема существует, означает потворствовать вакханалии, творящейся на наших дорогах.

После обсуждения этого вопроса участники решили направить свое мнение в Москву в виде предложений в проект «О методике...». Вот что в нем говорится о затронутом нами вопросе: «Существующая система оценки (18 правильных ответов из 20) вполне удовлетворяет требованиям безопасности движения, т.к. дает ответ на 90% вопросов билета.

Введение оценки «сдал» при ответе на 20 вопросов значительно усложнит сдачу экзамена, а предоставление 5 и 10 дополнительных вопросов только внесет путаницу и увеличит время экзамена.

При сдаче практического экзамена допускаются средние и мелкие ошибки, следовательно, такой же подход следует применять и на теоретическом экзамене. Поэтому оценку «сдал» можно принять при 19 правильных ответах из 20 (что составляет 95%), либо, как вариант, 28 правильных ответов из 30 вопросов билета».

В любом случае, тому, кто готовится пройти обучение на водителя, стоит готовиться к более серьезным испытаниям, чем существуют сегодня. Как в автошколе, так и на дорогах.

Вячеслав МЕНЖИЦКИЙ

Экзаменационная деятельность, выдача и замена водительских удостоверений

Подавляющее число кандидатов в водители (88,0% от общего числа лиц, получивших водительские удостоверения) прошли подготовку и переподготовку в учебных организациях различных организационно-правовых форм и подчиненности. Им было выдано 1 млн 785 тыс. водительских удостоверений на право управления транспортными средствами различных категорий, что на 6,1% больше, чем в 2003 г.

В Южном федеральном округе после обучения в учебных организациях водительские удостоверения получили 94,9% (от общего числа лиц, получивших водительские удостоверения) кандидатов в водители, Приволжском – 92,0%, Дальневосточном – 91,9%, Уральском – 89,0%, Сибирском – 88,8%, Центральном – 85,2% и Северо-Западном – 81,1%.

Всего в стране действовало 8135 (–19,8%) учебных организаций, имеющих соответствующие лицензии, в том числе подведомственных Минобразования России – 3701 (45,5% от всех учебных организаций), РОСТО – 1569 (19,3%), Всероссийскому обществу автомобилистов – 386 (4,8%), системе «Росавтотранс» – 366 (4,5%). Количество коммерческих организаций (иных) – 1967 (24,2%).

Если в 2003 г. было увеличение количества учебных организаций на 20%, то в 2004 г. во всех министерствах и ведомствах произошло их сокращение. Наибольшее сокращение произошло в системе «Росавтотранс» (–24,8%), ВОА (–22,6%), а также иных (–19,0%).

Почти две трети граждан, ставших водителями, прошли обучение в организациях РОСТО и иных организациях (29,7% и 31,6% соответственно от числа лиц, получивших водительские удостоверения после обучения в различных организациях), каждый пятый (21,1%) – в системе Минобразования России. После обучения в учебных организациях системы «Росавтотранс» водительские

В 2004 г. экзаменационными подразделениями ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации выдано 2 млн 110 тыс. (+5,3%) водительских удостоверений.

удостоверения получили 8,34% водителей, Всероссийского общества автомобилистов – 6,9%.

Наибольшее количество водительских удостоверений (1,28 млн) выдано на право управления транспортными средствами категории «В», что составляет 63,6% от числа лиц, получивших водительские удостоверения (увеличилось на 8,7% по сравнению с АППГ). Количество выданных водительских удостоверений на право управления транспортными средствами категории «ВС» увеличилось на 8,2% и составило 410,7 тыс. ед. (20,4%). Число лиц, получивших право на управление транспортными средствами категории «D», уменьшилось на 10,5% и составило 126,1 тыс. ед. (6,3%).

Количество выданных водительских удостоверений категории «А» уменьшилось на 22,2%, в том числе лицам, подготовившимся самостоятельно, на 18,6%. При этом каждый четвертый (26%) водитель мототранспорта подготовлен учебными организациями РОСТО, однако по сравнению с 2003 г. их число уменьшилось на 23,4%.

Удельный вес водителей, получивших право на управление транспортными средствами категорий «А» и «В» после самостоятельной подготовки составил 33,8% и 15,8% соответственно от общего числа всех водителей транспортных средств данных категорий. Количество лиц, получивших водительские удостоверения после самоподготовки, осталось на уровне прошлого года и

составляет 11,2% от общего числа лиц, получивших водительское удостоверение. На протяжении последних 10 лет количество выдаваемых удостоверений категории «В» после самоподготовки остается на уровне 190–205 тыс.

В отдельных регионах получение водительских удостоверений без подготовки в учебных организациях носит массовый характер. В Читинской области удельный вес водителей, получивших удостоверение после самостоятельной подготовки, составляет 60,4% от числа всех лиц, получивших удостоверение, в Коми-Пермяцком АО – 40,1%, в Архангельской области – 36,6%.

В то же время, в Республике Ингушетия удостоверения после самоподготовки не выдавались, в Чеченской Республике после самоподготовки выдано 0,3% от числа всех выданных водительских удостоверений, в Республике Башкортостан – 0,7%, в Тверской области – 1,4%.

Качество подготовки водителей в определенной мере характеризуется показателем успешной сдачи квалификационных экзаменов. Анализ экзаменов в подразделениях ГИБДД показывает, что качество обучения постоянно снижается. Если в 2002 г. квалификационные экзамены с первого раза сдали 65,7% кандидатов в водители, в 2003 – 64,9%, то в 2004 г. – 61,2%.

Данный показатель выше у лиц, прошедших обучение в системе «Росавтотранс» (64,8% кандидатов в водители, прошедших обучение в этих организациях, сдали квалификационные экзамены в ГИБДД с первого раза). Несколько хуже показатели в РОСТО (63,3%), иных организациях (62,5%) и ВОА (62,1%). Наименее подготовленными оказались лица, прошедшие обучение в организациях Минобразования России (56,0%) и Минобороны России (47,6%). Только каждый второй сдает экзамены с первого раза после самостоятельной подготовки (50,4%).

В течение года подразделениями Госавтоинспекции осуществлен обмен более 1 млн (+32,9%) водительских удостоверений. После значительного роста проведенных человеко-экзаменов в 2003 г. на 28,9% в 2004 г. произошло снижение их количества до 6,23 млн (–18,3%).

По данным Департамента ОБДД МВД РФ

Трудные дороги Алексея Долинина

– Первое пособие, самоучитель для водителей, я начал разрабатывать семнадцать лет назад. Этому предшествовала моя работа главным инженером автопредприятия на строительстве нефтепровода. Там же по совместительству начал преподавать в автошколе и убедился, что даже опытные водители часто не знают правил дорожного движения. В 1984 году вернулся в Нижний Новгород, преподавал в Опытном научно-исследовательском институте и в нескольких автошколах ДОСААФ.

Тогда и стал вырабатывать свои методы обучения. Прежде всего, считаю, что независимо от возраста водителя и срока окончания учебы, он должен не забывать базовых понятий.

Истинный водитель – это оператор, который должен четко различать понятия «да» и «нет». Почему случаются ДТП? Потому, что когда нужно ответить «да», водитель отвечает «нет», и наоборот. И чем выше скорость движения, тем быстрее человек должен отвечать «да» или «нет».

В 1986 году я разослал свои труды по разным адресам и странам: немцам, американцам, даже в ЦК КПСС. Моя методика выстраивалась на том, что нужно создавать систему подготовки, которая бы учитывала эти факторы. Почему я это сделал? Потому что существует такая наука – транспортная психология. А в советские времена этим предметом серьезно занимались только два человека – у нас в Нижнем Новгороде и в Тарту, в Эстонии. За рубежом этому предмету уделялось большое внимание в таких странах, как Германия, Франция, США, Япония, Италия и Англия. И в 1988 году ко мне из Германии пришла посылка с видеоматери-

Алексей Иванович Долинин – методист, автора ряда пособий по подготовке водителей, изданных в виде книг, альбомов, плакатов, компакт-дисков. Его труды характеризует наглядность и доступность изложения знаний, необходимых каждому водителю, их конкретность и содержательность. Однако далеко не от всех своих коллег он видел помощь и поддержку, поэтому его дорога к успехам была нелегкой. «Опасных поворотов» на ней хватает и сейчас.

Алексей Иванович живет и трудится в Нижнем Новгороде, но часто бывает в Москве.

алами, где были сведения и по транспортной психологии. Где-то около двух лет у меня ушло на изучение этих материалов.

Благодаря посылке из-за рубежа я и получил ответы на такие вопросы, на которые у нас в стране никто ответить не мог. И в 1988 году начал работать над учебником для водителя, который содержал элементы транспортной психологии. Работа продолжалась в течение двух лет, и в 1990-м году обществом «Автолюбитель» был издан «Самоучитель водителя». Аналога этой книге до сих пор не существует. Впоследствии на ее основе я разработал первую российскую высокоэффективную методику подготовки надежного водителя. Она включает в себя девять книг, один альбом, три комплекта плакатов и четыре DVD диска.



Чем отличается моя методика? Кроме элементов транспортной психологии в процессе подготовки у водителей должен вырабатываться алгоритм мышления. Ни одна методика, ни одно из пособий, которые существовали ранее, этих моментов не учитывали. Кроме того, предстояло развивать пространственное мышление и особую систему изложения. В правилах дорожного движения все размыто, а надо, чтобы как у хорошей хозяйки, все было разложено по полочкам. Мы говорим: водитель должен знать и помнить то и это... Но никто не думает: а в какой же последовательности эти знания должны быть расположены? Свойство человеческого мозга – умение забывать. В какой последовательности эти полученные знания будут исчезать, и что будет оставаться у водителя в памяти через три, пять, десять лет? Традиционные пособия эти моменты не всегда учитывают.

Впрочем, в последнее время появились и неплохие пособия. Однако большинство из них основаны на сложившихся стереотипах, а успех и востребованность пособий, которые я разрабатывал, заключаются в том, что в них отрицается традиционный метод изложения. Подобная методика приносит неплохой результат.

Вероятно, я единственный автор пособий, который в течение десяти лет с 1990-го по 2000 год посетил пятьдесят городов Рос-

сии. Начиная с Рязанского военно-воздушного десантного училища, где идет подготовка водителей, затем был в Екатеринбурге, Тюмени, Кирове, Ижевске, Перми, Вологде, Костроме, Туле, Калуге, Брянске, Воронеже, Тамбове, Липецке, Пензе, Саратове. Соответственно, накатал более полутора миллионов километров. То есть учу людей не понаслышке – сам ездил на всех наших отечественных автомобилях: пришлось, будучи главным инженером автопредприятия, водить и «ГАЗ-66», и «Зил-157», и «Краз-255», и «Урал-375». Весь этот опыт, естественно, отложился и в моих методиках.

Экспериментальным путем я пришел к выводу: когда автор разрабатывает свое пособие, весь излагаемый на одной странице материал человек должен осваивать за полторы минуты. Если этого не происходит, то нет простоты и доступности материала. Когда человек тратит более полутора минут на освоение страницы, материал для него остается «белым пятном». Я же старался «дозировать» материал на каждой странице, излагать его

как можно более компактно. Моя задача заключалась в том, чтобы эту методику изложить понятно для всех – домохозяйки, милиционера, инженера... Над каждой страницей работал по две недели. В итоге в каждом слове дан максимум информации. Достаточно полутора минут, чтобы посмотреть на этот рисунок и понять суть, что должен делать водитель для прохождения поворотов, чтобы не свалиться в кювет. Да, ничего нового я не написал. Система изложения – вот в чем новизна.

В свое время мне повезло, что одним из моих учителей был Михаил Михайлович Ефремов. Сейчас незаслуженно забыли этих людей: Игнатовского и Ефремова. А ведь двадцать лет по их пособиям готовили водителей всей страны. Я приезжал в Москву из Нижнего Новгорода и встречался с Михаилом Михайловичем. Его авторитет для меня был всегда непререкаем. Ефремов тогда понял, что хоть я и пошел другим путем, но взял от его пособий все лучшее, изменив лишь подачу знаний. Он помог мне, правда, к сожалению, из-за распада СССР

эта работа некоторое время оставалась без движения, но она не прошла бесследно.

– *Свою автошколу вы не создали?*

– Нет, эту мечту я так и не осуществил. Тут свою роль сыграли два фактора. Во-первых, в 2000 г. меня «зажали» так, что я был вынужден эти попытки прекратить. Кроме того, мне интересно работать с методикой подготовки водителей, я десять лет этому посвящал и таким образом использовал лучшие годы, когда можно было создать что-то новое. У меня есть такая мысль – создать не автошколу, а технический центр. То есть построить центр, в котором будут мастерские, где я буду осуществлять свои разработки. Затем можно было бы подготовить на основе своей методики видеофильм на компакт-диске или традиционной кассете.

– *Вы приезжаете в Москву на машине?*

– Все время. У меня два автомобиля – «десятка» и иномарка. Езжу один, все время в пути...

Записал Анатолий ЯСЬКОВ

Филиалы решают все

Наверное, многие с детства помнят строки из стихов Сергея Михалкова «А что у вас»: «Потому что до Зацепы мама водит два прицепа». Ныне никакие трамваи с прицепами до улицы Зацепы не ходят, зато здесь, в доме номер 43а располагается головной офис сети автомо-

бильных учебных заведений «Автошколы столицы» – одной из старейших в Москве.

Об особенностях работы сети рассказывает директор Негосударственного образовательного учреждения «Автошколы столицы» Александр Анатольевич ПРОКОПОВ.



– Основную часть средств, которые мы зарабатываем, стараемся тратить на внедрение современных форм обучения.

К примеру, у нас ни в одном учебном классе в центральном офисе и в филиалах нет бумажных плакатов – все сделано на пластике, на светоотражающей пленке или краске. Причем плакаты большие, наглядные, чтобы человек, который сидит на задней парте, мог спокойно видеть информацию. А то ведь бывает, что плакат размером со спичечный коробок, и преподаватель, стоя за десять или пятнадцать метров от ученика, рассказывает по этой «марке», а ученик к тому же носит очки. Тогда рассмотреть все это, а тем более запомнить зрительно, не так-то просто.

О тренажерах

Сейчас их у нас нет, и я не уверен, что в них имеется особенная нужда – лучше садиться за руль сразу, изучать «живой» автомобиль, а не какой-то тренажер. Потому что просто нереально привязать к дорожным условиям настоящий автомобиль и тот, который находится на DVD-диске. Бывает, что тренажером пятилетний мальчик управляет лучше, чем двадцатилетний или тридцатилетний мужчина! Но такого маленького мальчика я не могу посадить за руль, чтобы он выполнял те же самые упражнения – у него это наверняка не получится.

Поэтому идею тренажеров я полностью не отвергаю, но пока не вижу таких из них, которые действительно могли бы помочь в управлении транспортным средством.

Об одной ошибке

В нашей прошлогодней распечатке из Интернета написано, что мы готовим водителей за полтора-два месяца, в то время как во всех остальных автошколах подготовка идет не менее двух месяцев. Эта запись – наша ошибка: как выяснилось, сейчас просто нет таких людей, которые могли бы выучиться раньше, чем за два месяца. По опросам руководителей курсов, самая ускоренная сдача экзаме-

на – через два месяца и десять дней учебы.

О филиалах

На сегодня у нас десять филиалов. Два года назад их было тринадцать, еще раньше – двадцать. К сожалению, число филиалов уменьшилось в связи с ростом арендной платы. Всего за год у нас обучается порядка трех тысяч человек. То есть на каждый филиал приходится около трехсот человек. Филиалы находятся в разных округах Москвы, каждый из них имеет лицензию на обучение. Удобное место, хорошие, нормальные условия для подготовки, возможность обучать на площадках – это для нас основные критерии. У каждого филиала есть своя площадка, и это самое главное. Поскольку можно найти помещение, открыть свою школу, но если площадка находится в другом округе, или вообще в другом конце Москвы, то учить в этой школе будет невозможно. Мы стараемся делать так, чтобы было удобно и преподавателям, и ученикам, и мастерам производственного обучения. Главное – это результат.

Бывает, что у некоторых филиалов случаются проблемы с набором, с площадкой, с машинами, с оборудованием, попала в аварию машина, кто-то заболел и так далее. В этом случае за счет других филиалов туда можно перебросить преподавателей, инструкторов, финансовые средства, даже другого руководителя. Для нас это не представляет большой сложности.

Об экстернате

Никакого экстерната быть не может. Конечно, если человек ездил в колхозе или совхозе на тракторе, закончил там соответствующие курсы и захотел сесть на машину, которой он уже умеет управлять, только ему надо подучить ПДД, которые без конца меняются, в этом случае экстернат, пожалуй, оправдан. Но когда человек приходит с улицы и

говорит, что хочет сдать экзамен самостоятельно, а перед этим он прослушал лишь несколько лекций, и какие-то инструкторы его непонятно чему учили – этого понять нельзя. Другое дело, если бы, например, существовала группа мастеров производственного обучения, которые имели соответствующее разрешение, оборудованные автомобили, с педалями, с техосмотрами и так далее. Тогда эти инструкторы брали бы учеников, катали их по согласованным маршрутам и несли за них полную ответственность на экзамене. Но когда тот, кто учит, никакой ответственности за это не несет – это ни в какие ворота не лезет.

Человек говорит, что он самостоятельно изучил правила. Но это означает, что он просто заучил картинки, но не понял самой сути дорожной ситуации, дорожной обстановки. Когда человек знает по картинке, что трамвай идет справа, мотоцикл слева, а автобус спереди, подъезжает к трамвайным путям, а трамвай, оказывается, едет с другой стороны, спереди идет не автобус, а еще один трамвай, то он теряется и не понимает, что ему делать в подобной ситуации. Поскольку на картинках такой ситуации не бывает.

Считаю, что любому человеку, кандидату в водители, обязательно нужно заниматься с преподавателем – лучше него этот материал никто не преподнесет.

О преподавателях

В нашей автошколе, чтобы оценить качество преподавания, введена такая практика: после окончания обучения в специальной анкете каждая группа пишет отзывы о преподавателях и об инструкторах производственного обучения. Отзывы в основном положительные, но случается, что поступает «звоночек» или просто ученики пишут о преподавателе как-то неопределенно. Тогда мы начинаем разбираться, по-

чему такое происходит. Чаще всего «неопределенный» преподаватель просто пришел заработать деньги, а дело это ему неинтересно. Такие люди долго у нас не работают – с ними мы быстро расстаемся. В последнее время приходят преподаватели, которые ставят свои условия: читаю вам десять, двенадцать лекций и все, а успеют ученики усвоить это или нет, меня не волнует. Таких людей мы на работу не принимаем, а если они все же пришли, быстренько с ними расстаемся.

Преподаватель должен учить так, чтобы процент сдачи на внутреннем экзамене был самый высокий. Я допускаю один, максимум, два случая, когда люди могут не сдать внутренний экзамен по правилам дорожного движения. Это когда ученик плохо посещал занятия, плохо слушал, или просто ему не дано уразуметь, бывает и такое. Но если сдавать экзамен приходят всего пять человек – это явная недоработка преподавателя. Значит, ему надо искать другое место работы.

Об инструкторах и автомобилях

В распоряжении автошколы имеется около пятидесяти автомобилей отечественного производства. Семьдесят процентов из них имеет возраст не более двух лет, остальные – не более пяти лет. На каждый филиал приходится приблизительно по пять машин. Но мы не делим машины и преподавателей на филиалы, и если сегодня инструктор занимается с одной группой, то завтра он может пойти в другой филиал и заниматься с другой. Все инструкторы у нас в штате, работают по трудовым книжкам.

Раньше у нас было более двадцати своих автомобилей. Но для того, чтобы иметь свои машины, необходима своя ремонтная база, бухгалтерия, свой гараж, свой начальник склада, механик, который бы ремонтировал эти машины. И

стоимость обучения в этом случае вырастет в несколько раз. Для того, чтобы не проиграть в конкуренции с другими автошколами, мы отказались от части своих автомобилей. Теперь мы берем их по найму вместе с инструктором, который имеет на них все права как частный предприниматель. Часть инструкторов работает на наших машинах, но условия заставляют сдавать этот автомобиль им в аренду.

О плате за обучение

На сегодня она у нас колеблется от двух с половиной до трех тысяч рублей – в зависимости от филиала, поскольку среди них есть такие, до которых очень сложно добраться. И если там сделать высокую стоимость обучения, туда просто никто не пойдет учиться.

В целом у нас единая финансовая система. Человек записывается в школу, идет в Сберкасса, оплачивает стоимость обучения и сдает корешок руководителю своего филиала. Если кому-то неудобно, он приходит в головной офис. Здесь он платит деньги, заключает договор, получает кассовый чек, приходит в любой филиал и начинает заниматься. Так что мы создаем людям все условия, чтобы им было удобно, и любая форма расчета нас устраивает.

О стиле руководства

В филиалах я бываю регулярно. У нас такой порядок: все свидетельства об окончании школы подписываю лично я. На внутренних экзаменах присутствую либо я, либо мой заместитель в присутствии руководителей всех филиалов. Учетная документация, журналы, протоколы, списки – все проходит опять же через меня. Если этого не делать, филиалы могут выйти из-под контроля. На всех занятиях у нас порядок очень строгий: если группа пришла учиться, директор филиала как руководитель курсов обязан, прежде всего, расска-

зать все про автошколу, про порядок подготовки и обязательно дает слушателям мой телефон.

Поэтому любой учащийся, когда у него возникают проблемы, звонит мне. Все поступившие в автошколу заключают контракт, где тоже записаны все наши телефоны. Люди звонят мне, в бухгалтерию, либо моему заместителю. И мы решаем все вопросы.

О новом проекте

«Автошколы столицы» и байкерский клуб «Japan motorcycles owners club Moscow» при содействии Ассоциации юношеских автошкол России и компании «Панавто» открыли совместный проект по подготовке водителей транспортных средств категории «А». Практические занятия будут проводиться на японских мотоциклах «Yamaha VBR-125». Не секрет, что мотоциклисты входят в группу повышенного риска, поэтому одна из основных задач проекта – повышение культуры вождения. При этом важно не просто обучить людей правилам дорожного движения и вождению, но и показать, как эти навыки и правила использовать на дорогах для безаварийной езды.

Одна из основных задач проекта – подготовить кандидатов в спортивную команду. Конечно, автошкола при этом лишь первый этап, но уже здесь можно выявить скрытые таланты.

Стоимость обучения – 1900–2500 руб. в зависимости от филиала, стоимость практических занятий – 4000 руб. за 15 часов езды.

Первые занятия начались 28 апреля в филиале в Центральном Административном округе (ул. Цветной бульвар, д. 9, стр. 4). По плану, каждая группа выходит на сдачу экзаменов в ГИБДД через месяц после начала занятий.

Записал
Андрей ТАРАБРИН

ТРУДОВОЙ ДОГОВОР С ИНСТРУКТОРОМ № _____

г. Москва

« ____ » _____ 200__ г.

Автономная некоммерческая организация « _____ », именуемая в дальнейшем Автошкола, в лице директора _____, действующего на основании Устава, с одной стороны, и _____, именуемый в дальнейшем Инструктор, с другой стороны, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. По настоящему Договору, Автошкола поручает Инструктору обучить учащихся навыкам вождения автомобиля, согласно утвержденной программы ГИБДД, а также качественно подготовить обучающихся к сдаче практического экзамена в ГИБДД на право управления транспортным средством категории «В».

2. ОБЯЗАННОСТИ ИНСТРУКТОРА

2.1. Инструктор обязуется организовать учебный процесс учеников Автошколы в соответствии с требованиями программы обучения, утвержденной ГИБДД – 32 часа.

2.2. Автошкола после регистрации группы обучающихся в ГИБДД устанавливает Инструктору сроки и график обучения учащихся. Распределение слушателей производится согласно списку группы. В день сдачи внутреннего экзамена Инструктор предоставляет в Автошколу карточки учета вождения, подписанные у обучаемых им слушателей.

2.3. Инструктор отвечает за качество подготовки обучающихся к сдаче практического экзамена в ГИБДД.

2.4. Автошкола имеет право оперативного контроля за процессом обучения и оценкой его качества.

3. ФОРМА ОПЛАТЫ

3.1. Оплата за 1 час практического вождения составляет _____ рублей.

3.2. Оплата производится Автошколой по факту откатанных Инструктором с учеником занятий.

3.3. Преподаватель принимается на работу без трудовой книжки.

4. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

4.1. Настоящий Договор действует с _____.

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

5.1. Меры ответственности сторон, не предусмотренные в настоящем Договоре, применяются в соответствии с нормами Гражданского законодательства Российской Федерации.

5.2. Споры, разногласия, которые могут возникнуть при исполнении настоящего Договора, будут по возможности разрешаться путем переговоров между сторонами.

5.3. В случае невозможности разрешения споров путем переговоров, стороны передают их на рассмотрение в Арбитражный суд.

5.4. Любые изменения и дополнения к настоящему Договору действительны лишь при условии, что они совершены в письменной форме и подписаны между сторонами.

6. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА СТОРОН

Инструктор

Паспорт _____ № _____

Дата рождения _____

Образование _____

№ диплома _____

Страховой № в пенсионном фонде _____

Домашний адрес _____

Автошкола

Адрес _____

Телефон _____

ИНН _____

БИК _____

Р/С _____

К/С _____

Инструктор

Автошкола

ДОГОВОР № _____

аренды транспортного средства без экипажа с физическим лицом

г. Москва

« ____ » _____ 200_ г.

Автономная некоммерческая организация « _____ », именуемая в дальнейшем Арендатор, в лице директора _____, действующего на основании Устава, с одной стороны, и индивидуальный предприниматель _____, именуемый в дальнейшем Арендодатель, с другой стороны, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. Арендодатель передает во временное владение и пользование Арендатору принадлежащий ему на праве собственности легковой автомобиль марки _____, выпуска _____ года, двигатель № _____, кузов № _____, цвет _____, номерной знак _____, зарегистрированный _____ в ГИБДД _____ района, для использования в соответствии с нуждами Арендатора в рабочее время.

1.2. Рабочее время определяется в соответствии с внутренним трудовым распорядком Арендатора.

1.3. Использование автомобиля не должно противоречить его назначению.

2. УСЛОВИЯ ДОГОВОРА

2.1. Арендодатель предоставляет, а Арендатор возвращает автомобиль в исправном состоянии. Передача осуществляется по акту приема-передачи. (Приложение № 1 к Договору*). При передаче автомобиля стороны проверяют его техническое состояние, оговаривают имеющиеся неисправности и порядок их устранения в соответствии с разделом 5 настоящего Договора. Это должно отражаться в акте приема-передачи.

2.2. Арендатор обязуется по истечении срока действия Договора вернуть автомобиль Арендодателю в надлежащем техническом состоянии с учетом нормального износа.

2.3. Арендатор своими силами осуществляет управление арендованным автомобилем и его эксплуатацию как коммерческую, так и техническую.

2.4. Арендатор в течение всего срока Договора аренды производит капитальный и текущий ремонт автомобиля за свой счет.

2.5. Арендатор несет расходы по содержанию автомобиля, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией, включая приобретение горюче-смазочных материалов (бензин и т.д.).

2.6. Арендодателю предоставляется право использовать в нерабочее время сданный в аренду автомобиль в личных целях.

2.7. Арендатор не вправе без согласия Арендодателя сдавать арендованный автомобиль в субаренду на условиях договора аренды транспортного средства с экипажем или без экипажа.

3. ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ

3.1. Арендная плата по данному Договору составляет _____ рублей и выплачивается Арендатором ежемесячно не позднее пятого числа месяца, следующего за месяцем, в котором осуществлялось использование автомобиля.

* Форма акта приема-передачи произвольная, аналогичная актам, оформляемым по требованию бухгалтерии на другие финансово-хозяйственные процедуры.

4. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

4.1. Договор заключен на срок с «____» _____ 200__ г. по «____» _____ 200__ г. и может быть продлен сторонами по взаимному согласию.

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

5.1. Арендатор несет ответственность за сохранность арендуемого автомобиля в рабочее время. В случае утраты или повреждения автомобиля в это время, Арендатор обязан возместить Арендодателю причиненный ущерб, либо предоставить равноценный автомобиль в течение 20 дней после срока его утраты или повреждения. Размер возмещения определяется соглашением сторон.

5.2. В случае задержки арендной платы, Арендатор уплачивает пеню в размере _____ % от суммы долга за каждый день просрочки, но не более размера месячной арендной платы.

5.3. Уплата пени не освобождает Арендатора от выполнения обязательства по оплате основного долга.

5.4. Ответственность за сохранность автомобиля в нерабочее время несет Арендодатель. При повреждении или утрате сданного в аренду автомобиля при использовании в соответствии с п. 2.6 настоящего Договора, Арендодатель обязан возместить убытки за свой счет. Ответственность за вред, причиненный третьим лицам, арендуемым автомобилем, несет Арендатор в соответствии с действующим законодательством – в рабочее время, а Арендодатель – в нерабочее время.

6. ДРУГИЕ УСЛОВИЯ

6.1. Договор может быть досрочно прекращен или изменен по соглашению сторон.

6.2. По соглашению сторон арендуемый автомобиль оценен в _____ рублей. Данная оценка учитывается при возмещении ущерба.

6.3. Во всем остальном, что не урегулировано настоящим Договором, стороны руководствуются действующим законодательством Российской Федерации.

6.4. Все изменения и дополнения к данному Договору должны быть составлены в письменной форме и подписаны сторонами.

7. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА И РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

Арендодатель _____

Паспорт _____ № _____

Свидетельство индивидуального предпринимателя

Домашний адрес _____

Арендатор _____

Арендодатель

Арендатор

Дорожно-транспортные происшествия в России (3 месяца 2005 г.)

В первом квартале 2005 г. на территории Российской Федерации обстановка с аварийностью на автотранспорте остается сложной. При снижении числа погибших (-6,5%) отмечен рост (+0,7%) количества ДТП и числа раненых (+3,2%) в них людей. За три месяца текущего года зарегистрировано 33 934 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 5053 и ранены 40 539 чел. В Центральном федеральном округе количество ДТП увеличилось на 8,1%; число раненых – на 11,1%, а число погибших сократилось на 7,9% (рост трех основных показателей отмечен в Воронежской, Курской, Тамбовской, Тульской и Ярославской областях). В Северо-Западном федеральном округе при росте количества ДТП (+6,8%) и числа раненых (+7,9%), число погибших уменьшилось на 6,5% (увеличение значений основных показателей аварийности произошло в Республике Коми, Новгородской области и г. С.-Петербурга). В Приволжском федеральном округе также зарегистрирован прирост количества ДТП и числа раненых (2,5% и 4,6% соответственно), а число погибших сократилось на 1,6% (значения основных показателей аварийности возросли в Чувашской Республике и Нижегородской области). В Южном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах отмечено снижение как количества ДТП, так и числа пострадавших в них людей.

Увеличение трех основных показателей аварийности отмечено в 18, а снижение – в 25 субъектах Федерации. Наибольший прирост количества происшествий зарегистрирован на территории Вологодской области (+43,8%), Усть-Ордынского Бурятского автономного округа (+39,1%), г. Москвы (+34,3%), Сахалинской (+32,9%), Мурманской (+31,0%) областей и

Республики Карелия (+29,4%). Значительное увеличение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях людей отмечено в Республике Северная Осетия, Чеченской Республике (+116,7% в каждой), Тамбовской области (+76,0%), Республике Алтай (+75,0%), Чувашской Республике (+72,7%), Сахалинской области (+64,3%), а раненых – в Усть-Ордынском Бурятском автономном округе (+85,7%), Вологодской области (+56,4%), Агинском Бурятском автономном округе (+46,7%), г. Москве (+43,4%), Республике Марий Эл (+38,8) и Сахалинской области (+37,4%).

В среднем по стране из 100 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях погибло 11 чел. Значительно превышен этот показатель в Агинском Бурятском автономном округе (33), Чеченской Республике (28), Республике Ингушетия (26), Республике Тыва (25), Республике Северная Осетия (23), Смоленской области (23) и Усть-Ордынском Бурятском автономном округе (22). Менее семи человек из каждых 100 пострадавших получили смертельные травмы в Архангельской, Омской, Свердловской областях, Коми-Пермяцком, Ханты-Мансийском автономных округах и г. С.-Петербурге.

Основное количество дорожно-транспортных происшествий (26 068, или 76,8%) зарегистрировано в городах и населенных пунктах. Тяжесть последствий этих ДТП составила 8 погибших из 100 пострадавших. На автомобильных дорогах произошло 7808 (или 23,0%) ДТП, в результате которых каждый пятый (20) пострадавший получил травмы не совместимые с жизнью. Тяжесть последствий ДТП на федеральных дорогах несколько выше – 21 погибший в расчете на 100 пострадавших.

Средний по стране уровень травмирования населения в ДТП (32), характеризуемый

числом пострадавших в расчете на каждые 100 тыс. жителей, превышен в Центральном на 8,7% (35), Уральском – на 26,3% (40) и Северо-Западном – на 32,5% (42) федеральных округах. Наибольшая вероятность получения травм в ДТП отмечена в Ханты-Мансийском автономном округе, где из каждых 100 тыс. жителей пострадало в ДТП 65 человек, Тюменской области (52), Республике Алтай (51), Архангельской (50), Московской (50) и Сахалинской (50) областях, а наименьшая – в Чукотском автономном округе (3), Республике Ингушетия (10), Томской области (13), Таймырском автономном округе (14), Республике Дагестан (17) и Саратовской области (17).

Показатель степени риска участия транспортных средств в ДТП, определяемый количеством дорожно-транспортных происшествий в расчете на 10 тыс. зарегистрированных транспортных средств, в целом по стране составил 10,2. В Центральном федеральном округе он превышает среднероссийское значение на 4,5% (10,6), Уральском – на 14,1% (11,6) и Северо-Западном – на 38,7% (14,1). Наибольшие его значения отмечены в Архангельской области (21,9), Республике Татарстан (16,1%), Чувашской Республике (16,0), г. С.-Петербурге (15,6), Республике Бурятия (15,4), Владимирской (15,1) и Сахалинской (15,0) областях.

Более половины всех происшествий (51,8%, или 17 594 ДТП) составили наезды на пешеходов. Для данного вида происшествий характерна самая высокая тяжесть последствий: из 100 пострадавших 13 человек получили смертельные травмы. В среднем по России произошло сокращение количества таких происшествий на 1,7%, в то же время в Республике Калмыкия, Чеченской Республике, Вологодской, Киров-

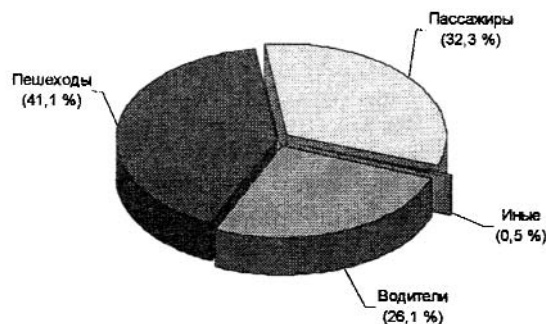
ской, Мурманской областях и Таймырском автономном округе их количество увеличилось в 1,3 раза и более. Треть всех происшествий (33,4%, или 11 325) – это столкновения транспортных средств. Всего за три месяца текущего года в дорожно-транспортных происшествиях пострадало 45 592 человека, из них 11 897 водителей, 14 714 – пассажиров, 18 733 – пешеходов и 248 иных участников дорожного движения.

Определяющее воздействие на уровень аварийности оказывают водители транспортных средств. Из-за нарушений ими Правил дорожного движения произошло три четверти (75,2%, или 25 528) всех ДТП. В них погибло 3947 (-2,7%) и ранено 32 919 (+5,1%) человек. Наиболее значительное увеличение количества таких происшествий отмечено в Усть-Ордынском Бурятском автономном округе (+75,0%), Вологодской области (+63,8%), г. Москве (+40,5%), Республике Коми (+32,2%), Республике Марий Эл (+31,9%), Сахалинской (+28,6%), Мурманской (+28,1%), Новгородской (+27,4%), Тамбовской (+26,7%) областях и Республике Калмыкия (+25,6%).

Около трети (29,5%, или 7518) всех происшествий по вине¹ водителей связаны с неправильным выбором скорости движения транспортного средства. Каждое седьмое ДТП (15,7%) произошло из-за выезда на полосу встречного движения, и каждое девятое – из-за несоблюдения очередности проезда перекрестков (11,7%).

Значительно возросло количество ДТП из-за нарушений водителями требований сигналов светофора (+17,8%), несоблюдения правил проезда перекрестков (+12,7%), нарушений правил перестроения (+12,8%). В то же время существенно сократилось количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных лицами, не имеющими права управления (-15,7%) и водителями в состоянии опьянения (-27,5%). Более чем на треть (-36,7%) уменьшилось

Распределение пострадавших в ДТП по категориям участников дорожного движения



Распределение количества ДТП по основным видам нарушений ПДД водителями



количество ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств.

Из-за нарушений Правил дорожного движения водителями транспорта, принадлежащего физическим лицам, произошло 20 056 (+2,4%) ДТП, или 78,6%, от общего количества происшествий по вине водителей. В этих происшествиях погибло 3140 (-1,5%) и ранено 27 068 (+4,4%) человек. Значительно увеличилось количество таких дорожно-транспортных происшествий в Вологодской области (+63,0%), Усть-Ордынском Бурятском автономном округе (+53,3%), Республике Марий Эл (+43,1%), Республике Коми (+42,7%), г. Москве (+41,9%) и Агинском Бурятском автономном округе (+40,0%).

Сократилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП по вине водителей транспорта, находящегося в собственности юридических лиц (-1,6%), и число погибших в них людей (-17,9%), при этом число раненых увеличилось на 0,2%. Удельный вес этих ДТП соста-

вил 10,4%. Всего за 3 месяца 2005 г. зарегистрировано 2660 таких происшествий, в них погибло 395 и ранено 3411 чел. Наибольший рост количества указанных происшествий (в полтора раза и более) отмечен в Республике Алтай, Кабардино-Балкарской Республике, Республике Северная Осетия, Чеченской Республике, Амурской, Новгородской, Томской, Тульской, Ярославской областях и Ненецком автономном округе.

Продолжает оставаться сложным положение с обеспечением безопасности пассажирских перевозок. В течение января-марта 2005 г. из-за нарушений Правил дорожного движения водителями автобусов зарегистрировано 1143 (+19,8%) дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 100 (-13,0%) и ранено 1625 (+23,4%) человек. В абсолютном выражении максимальное количество таких дорожно-транспортных происшествий отмечено в Республике Татарстан (57 ДТП), г. Москве (48), Республике Бурятия (42), Омской (42), Московской (38), Самарской (35) областях, Алтайском крае (34), Свердловской области (34) и г. С.-Петербурге (33).

В среднем по России удельный вес количества ДТП из-за

¹ Здесь и далее термин «по вине» соответствует наличию при совершении ДТП нарушения ПДД со стороны участника дорожного движения, но не свидетельствует о юридическом понятии «вины»

нарушений ПДД водителями автобусов в общем массиве происшествий по вине водителей составил 4,5%. Значительно чаще совершали ДТП водители автобусов в Республике Бурятия (уд. вес – 16,9%), Амурской (11,8%), Омской (11,6%) областях и Агинском Бурятском автономном округе (11,1%).

Из-за нарушений ПДД водителями автобусов в состоянии опьянения зарегистрировано 35 ДТП (+12,9%), в которых 9 (+200,0%) человек погибло и 38 (–29,6%) получили ранения. Наибольшее количество таких происшествий имело место в Амурской области (4), Республике Бурятия (3), Иркутской области (3), Алтайском крае (2). Тульской области (2), г. С.-Петербурге (2), Омской области (2).

Каждое четвертое (26,6%, или 304 ДТП) дорожно-транспортное происшествие по вине водителей автобусов связано с несоответствием скорости конкретным условиям движения. Из-за несоблюдения очередности проезда зарегистрировано 13,0%, или 149 ДТП. Неправильный выбор дистанции послужил причиной 8,9%, или 102 ДТП, такое же количество происшествий из-за выезда на полосу встречного движения, 8,7%, или 100 ДТП произошло из-за нарушения правил проезда пешеходного перехода.

Половина всех происшествий (49,9%, или 570 ДТП) совершена водителями автобусов со стажем свыше 10 лет. Треть всех ДТП (31,8%, или 363 ДТП) зарегистрирована по вине водителей автобусов со стажем управления от 5 до 10 лет; каждое восьмое (12,9%, или 147 ДТП) – со стажем от 2 до 5 лет и 49 ДТП совершили водители со стажем управления до 2 лет. При этом снижение количества ДТП отмечено только по вине водителей со стажем управления от 2 до 5 лет (–9,8%). Из-за нарушений ПДД водителями автобусов со стажем управления до 2 лет количество происшествий возросло на 28,9%, от 5 до 10 лет – на 17,5%, свыше 10 лет – на 32,9%.

Свыше половины (55,2%, или 631 ДТП) всех происшествий из-за нарушений ПДД водителями автобусов произо-

шло на транспорте физических лиц. Их количество по сравнению с аналогичным периодом 2004 г. увеличилось на 23,5%. В этих ДТП погибло 45 (–21,1%) и ранено 922 (+33,6%) чел. Тяжкими последствиями характеризовались ДТП по вине водителей автобусов, находившихся в состоянии опьянения: в расчете на 100 пострадавших 26 человек получили травмы не совместимые с жизнью. Всего на территории страны зарегистрировано 22 (+29,4%) таких ДТП, в результате которых погибло 7 (+250,0%) и ранено 20 (–31,0%) чел.

Каждое второе (48,0%) происшествие по вине водителей автобусов, или 549 ДТП (+10,9%) совершено водителями, имеющими лицензию на перевозочную деятельность. В этих ДТП погибло 52 и ранено 799 (+21,8%) чел. В состоянии опьянения такими водителями совершено 11 (+22,2%) ДТП, в которых ранено 18 (+5,9%) чел.

Более четверти (29,8%) или 10099 (–7,1%) ДТП произошло из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами. В них погиб 1461 (–15,1%) и ранено 9060 (–5,5%) чел. Из всех федеральных округов только в Центральном произошел рост количества ДТП по вине пешеходов (+1,3%) и числа раненых в них людей (+4,7%). В 1,5 и более раз увеличилось количество таких происшествий в Республике Калмыкия, Республике Мордовия, Чеченской Республике, Сахалинской области и Таймырском автономном округе. На треть и более сократилось их количество в Республике Тыва, Владимирской, Камчатской, Курганской и Томской областях.

Две третьих (64,7%) всех происшествий по вине пешеходов связаны с переходом ими проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода. Причиной каждого девятого ДТП (11,4%) послужил неожиданный выход пешехода на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев и др.

По итогам трех месяцев текущего года при сокращении числа погибших (–5,0%) отмечен рост количества происшествий с участием детей и подростков в воз-

расте до 16 лет (+2,5%) и числа раненых (+2,5%) детей. Всего за истекший период 2005 г. совершено 3482 таких ДТП, в них погиб 151 и ранено 3522 несовершеннолетних участника движения. Значительное увеличение количества происшествий с участием детей имело место в Карачаево-Черкесской Республике (+133,3%), Таймырском автономном округе (+100,0%), Еврейской автономной области (+100,0%), Кировской (+88,2%), Псковской (+83,3%), Сахалинской (+77,8%), Рязанской (+75,0%), Вологодской (+70,4%) областях, Чувашской Республике (+68,2%), Республике Тыва (+66,7%) и Тульской (+65,4%) области.

По сравнению с предшествующим годом возросло (+2,1%) количество происшествий, при которых зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия. Всего зарегистрировано 12 341 такое ДТП, в них погиб 1841 (–3,1%) и ранено 15 158 (+6,8%) чел. Данный сопутствующий фактор отмечался в каждом третьем (36,4%) происшествии, а в Республике Карелия, Республике Коми, Чеченской Республике, Вологодской, Новосибирской, Рязанской областях и Ненецком автономном округе – в каждом втором.

С участием неустановленных транспортных средств совершено каждое двенадцатое (8,3%) ДТП. Однако, в Алтайском, Хабаровском краях, Иркутской, Камчатской, Омской, Псковской областях и Ненецком автономном округе удельный вес этих ДТП превысил 15%. В течение трех месяцев текущего года в стране произошло 2815 (+14,3%) таких ДТП, в результате которых 416 (+0,5%) чел. погибли и 2494 (+17,3%) – получили ранения.

В течение первого квартала 2005 г. на дорогах и улицах страны зарегистрировано 33 (+65,0%) ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых 134 (+38,1%) чел. погибли и 161 (+87,2%) – получили ранения. Наибольшее количество таких ДТП произошло на территории Чеченской Республики (3), Республики Дагестан, Нижегородской, Саратовской, Свердловской и Челябинской областей (по 2 ДТП).

**По данным Департамента
ОБДД МВД РФ**

Общее количество ДТП, число погибших и раненых
(за январь–март 2005 г.)

	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть послед. ДТП
	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	
1	2	3	4	5	6	7	8
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	33 934	0,7	5053	-6,5	40 539	3,2	11,1
Белгородская область	270	8,0	48	-4,0	323	19,6	12,9
Брянская область	232	-0,4	42	16,7	303	-2,9	12,2
Владимирская область	443	-13,1	67	-41,2	557	-4,1	10,7
Воронежская область	523	18,6	79	9,7	621	21,1	11,3
Ивановская область	330	-3,5	33	17,9	385	-3,8	7,9
Калужская область	255	-7,6	44	-20,0	314	-8,5	12,3
Костромская область	120	-17,2	26	стаб.	133	-13,1	16,4
Курская область	251	8,2	43	19,4	311	18,7	12,1
Липецкая область	272	23,1	36	-26,5	349	24,6	9,4
г. Москва	2539	34,3	217	-18,7	2830	43,4	7,1
Московская область	2163	-4,3	435	-12,8	2686	1,1	13,9
Орловская область	208	-6,7	24	-7,7	249	-11,1	8,8
Рязанская область	239	-10,8	60	-9,1	275	-19,6	17,9
Смоленская область	193	4,9	56	21,7	192	-3,0	22,6
Тамбовская область	222	20,0	44	76,0	288	13,8	13,3
Тверская область	335	6,7	66	-8,3	371	0,8	15,1
Тульская область	418	20,8	71	24,6	518	18,8	12,1
Ярославская область	351	3,5	60	15,4	399	6,1	13,1
Центральный округ	9364	8,1	1451	-7,9	11 104	11,1	11,6
Республика Карелия	192	-22,6	28	-6,7	237	-22,5	10,6
Республика Коми	359	22,9	45	12,5	467	23,9	8,8
Архангельская область	514	7,1	44	-13,7	626	11,4	6,6
Вологодская область	374	43,8	44	-31,3	474	56,4	8,5
Калининградская область	253	-0,4	53	-1,9	262	-4,7	16,8
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	2272	3,2	254	-6,3	2614	3,3	8,9
Ленинградская область	457	3,6	103	-15,6	577	8,5	15,1
г. С-Петербург	1815	3,1	151	1,3	2037	1,9	6,9
Мурманская область	224	31,0	24	-7,7	274	28,0	8,1
Новгородская область	186	14,8	43	9,1	200	21,2	19,4
Псковская область	200	-6,5	31	-6,1	234	-8,6	11,7
Ненецкий автономный округ	12	-7,7	2		12	-14,3	14,3
Северо-Западный округ	4586	6,8	573	-6,5	5400	7,9	9,6
Республика Адыгея	113	стаб.	23	-23,3	131	-3,0	14,9
Республика Дагестан	248	1,2	73	-7,6	298	5,3	19,7
Республика Ингушетия	33	-21,4	12	стаб.	35	-34,0	25,5
Кабар.-Балкарская Республика	137	-8,7	44	15,8	163	-6,4	21,3
Республика Калмыкия	66	29,4	19	-9,5	78	23,8	19,6
Карач.-Черкесская Республика	101	1,0	21	-16,0	164	-0,6	11,4
Республика Северная Осетия	124	8,8	39	116,7	133	3,1	22,7
Чеченская Республика	95	-5,0	52	116,7	137	2,2	27,5
Краснодарский край	1178	-7,8	196	-25,2	1373	-0,3	12,5
Ставропольский край	504	-15,6	84	-16,0	670	-10,4	11,1
Астраханская область	237	-13,2	30	-9,1	251	-19,0	10,7
Волгоградская область	506	-1,2	93	16,3	610	4,5	13,2
Ростовская область	729	3,4	137	-16,0	838	9,3	14,1

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	4071	-4,9	823	-7,0	4881	-0,9	14,4
Республика Башкортостан	609	-9,0	98	-1,0	711	-4,9	12,1
Республика Марий Эл	146	23,7	26	-3,7	168	38,8	13,4
Республика Мордовия	150	2,0	20	-13,0	193	17,0	9,4
Республика Татарстан	1103	4,5	127	стаб.	1352	5,4	8,6
Удмуртская Республика	227	-0,9	45	7,1	240	-0,4	15,8
Чувашская Республика	297	12,5	57	72,7	330	6,5	14,7
Кировская область	418	21,5	46	31,4	519	22,7	8,1
Нижегородская область	778	7,9	138	2,2	907	0,4	13,2
Оренбургская область	370	-12,7	54	-5,3	462	-4,7	10,5
Пензенская область	221	-4,3	44	-8,3	242	-3,6	15,4
Пермская область	528	-0,4	85	стаб.	611	-0,2	12,2
Самарская область	612	10,5	83	-25,2	681	19,1	10,9
Саратовская область	319	стаб	65	-7,1	375	5,0	14,8
Ульяновская область	191	-12,4	35	-12,5	240	-5,5	12,7
Коми-Пермяцкий автон. округ	27	стаб.	1	-85,7	33	26,9	2,9
Приволжский округ	5996	2,5	924	-1,6	7064	4,6	11,6
Курганская область	142	-22,8	28	-3,4	179	-10,5	13,5
Свердловская область	1362	-19,4	132	-24,6	1799	-15,9	6,8
Тюменская область	497	-9,5	55	-8,3	642	-7,2	7,9
Челябинская область	830	-6,8	112	-8,2	940	-7,3	10,6
Ханты-Мансийский автон. округ	630	11,5	48	-25,0	885	12,9	5,1
Ямало-Ненецкий автон. округ	137	11,4	17	-46,9	181	16,8	8,6
Уральский округ	3598	-10,1	392	-18,7	4626	-7,2	7,8
Республика Алтай	64	-9,9	14	75,0	90	-5,3	13,5
Республика Бурятия	286	10,4	38	2,7	366	15,8	9,4
Республика Тыва	36	-35,7	16	-11,1	47	стаб.	25,4
Республика Хакасия	167	-6,7	21	40,0	199	-18,4	9,5
Алтайский край	651	-10,8	74	-2,6	745	-9,6	9,0
Красноярский край	689	13,5	92	-16,4	815	25,6	10,1
Иркутская область	663	2,6	74	12,1	789	7,1	8,6
Кемеровская область	535	-3,3	93	-4,1	634	стаб.	12,8
Новосибирская область	495	-2,4	74	-7,5	552	-6,3	11,8
Омская область	533	-10,3	40	-35,5	641	-12,0	5,9
Томская область	102	-3,8	25	4,2	113	3,7	18,1
Читинская область	222	4,7	49	28,9	250	4,2	16,4
Агинский Бурятский авт. округ	19	5,6	11	10,0	22	46,7	33,3
Таймырский автономный округ	6	-25,0			6	-50,0	0,0
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	32	39,1	11	10,0	39	85,7	22,0
Эвенкийский автономный округ							
Сибирский округ	4500	-1,5	632	-2,9	5308	0,9	10,6
Республика Саха	149	стаб.	33	26,9	157	1,9	17,4
Приморский край	631	-10,5	92	-5,2	756	-7,1	10,8
Хабаровский край	323	-25,7	40	-14,9	366	-24,1	9,9
Амурская область	196	-3,9	32	28,0	229	-4,2	12,3
Камчатская область	63	-58,0	11	-50,0	76	-59,1	12,6
Магаданская область	69	-5,5	7	-12,5	88	-8,3	7,4
Сахалинская область	206	32,9	23	64,3	268	37,4	7,9
Еврейская автономная область	39	18,2	4	стаб.	43	19,4	8,5
Корякский автономный округ							
Чукотский автономный округ	2	-60,0			2	-71,4	0,0
Дальневосточный округ	1678	-12,1	242	-0,4	1985	-10,2	10,9
8 ГУ	141	2,9	161	23,1	171	5,6	8,6

Относительные показатели аварийности
(за январь–март 2005 г.)

	Количество ДТП на 10 тыс. ед. ТС		Число пострадавших на 100 тыс. жителей	
	абс.	% от среднего по России	абс.	% от среднего по России
1	2	3	4	5
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	10,2	100,0	31,9	100,0
Белгородская область	8,3	81,8	24,7	77,7
Брянская область	12,7	124,9	24,7	77,6
Владимирская область	15,1	148,1	40,1	125,7
Воронежская область	8,1	79,2	29,2	91,8
Ивановская область	14,0	138,1	35,5	111,5
Калужская область	12,4	122,0	34,1	107,2
Костромская область	7,9	77,7	21,0	65,8
Курская область	9,9	97,7	27,9	87,6
Липецкая область	10,4	102,5	31,6	99,0
г. Москва	9,2	90,9	35,7	112,1
Московская область	13,2	130,4	48,8	153,1
Орловская область	11,2	110,0	31,2	97,8
Рязанская область	8,8	86,7	27,0	84,8
Смоленская область	9,8	96,4	22,9	71,8
Тамбовская область	8,1	79,8	27,1	85,1
Тверская область	9,6	94,4	28,5	89,6
Тульская область	11,1	109,5	35,4	111,0
Ярославская область	12,5	123,4	33,4	104,9
Центральный округ	10,6	104,5	34,6	108,7
Республика Карелия	9,3	92,0	35,2	110,6
Республика Коми	14,7	145,0	46,3	145,2
Архангельская область	21,9	215,1	48,9	153,6
Вологодская область	13,1	129,4	40,1	126,0
Калининградская область	9,9	97,4	33,5	105,1
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	14,5	142,8	46,2	145,0
Ленинградская область	11,3	110,7	41,4	130,0
г. С.-Петербург	15,6	154,0	47,9	150,4
Мурманская область	14,9	146,8	30,8	96,8
Новгородская область	13,2	130,3	35,3	110,8
Псковская область	12,3	121,0	34,6	108,4
Ненецкий автоном. округ	12,8	126,0	30,8	96,6
Северо-Западный округ	14,1	138,7	42,2	132,5
Республика Адыгея	12,2	120,3	34,6	108,7
Республика Дагестан	11,7	115,0	16,9	52,9
Республика Ингушетия	9,4	92,8	9,9	31,2
Кабар.-Балкарская Республика	10,6	104,4	26,5	83,3
Республика Калмыкия	9,5	93,4	32,4	101,8
Карач.-Черкесская Республика	13,2	129,6	43,4	136,2
Республика Северная Осетия	8,9	87,6	25,4	79,8
Чеченская Республика	11,7	115,6	30,4	95,5
Краснодарский край	8,4	82,6	31,6	99,1
Ставропольский край	7,1	69,7	28,6	89,9
Астраханская область	9,9	97,5	27,9	87,6
Волгоградская область	8,9	87,6	26,9	84,3
Ростовская область	7,4	73,2	22,9	71,9

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5
Южный округ	8,6	84,6	26,7	83,7
Республика Башкортостан	6,5	64,2	19,8	62,2
Республика Марий Эл	9,1	89,3	26,0	81,7
Республика Мордовия	9,9	97,0	23,7	74,3
Республика Татарстан	16,1	158,5	39,3	123,4
Удмуртская Республика	5,7	56,3	17,7	55,6
Чувашская Республика	16,0	157,3	28,9	90,7
Кировская область	10,9	106,8	36,6	115,0
Нижегородская область	9,5	93,6	29,3	92,1
Оренбургская область	7,2	70,9	23,6	74,1
Пензенская область	8,2	81,0	19,2	60,3
Пермская область	8,0	78,7	25,2	79,2
Самарская область	7,5	74,0	23,6	74,0
Саратовская область	5,5	53,7	16,6	52,0
Ульяновская область	7,3	71,6	19,3	60,6
Коми-Пермяцкий автон. округ	13,5	132,6	23,2	72,8
Приволжский округ	8,8	86,3	25,4	79,7
Курганская область	6,1	59,8	19,5	61,2
Свердловская область	12,9	126,7	42,8	134,3
Тюменская область	13,5	133,1	52,3	164,0
Челябинская область	10,6	104,0	29,2	91,6
Ханты-Мансийский автон. округ	12,5	123,1	64,6	202,8
Ямало-Ненецкий автон. округ	8,9	87,7	38,6	121,0
Уральский округ	11,6	114,1	40,2	126,3
Республика Алтай	12,5	123,0	50,7	159,1
Республика Бурятия	15,4	151,6	39,9	125,1
Республика Тыва	8,3	81,6	20,3	63,7
Республика Хакасия	9,5	93,6	38,4	120,6
Алтайский край	10,6	104,1	31,5	98,8
Красноярский край	11,2	109,8	30,9	97,0
Иркутская область	11,3	111,5	33,8	106,0
Кемеровская область	9,6	94,7	24,9	78,2
Новосибирская область	7,8	76,7	23,2	72,7
Омская область	11,7	114,9	32,3	101,3
Томская область	5,2	51,1	13,1	41,0
Читинская область	8,3	81,9	26,1	81,8
Агинский Бурятский авт. округ	6,0	59,2	41,3	129,6
Таймырский автономный округ	12,8	126,0	13,5	42,3
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	12,9	126,9	35,2	110,6
Эвенкийский автономный округ				
Сибирский округ	10,1	99,6	29,1	91,3
Республика Саха	6,9	68,3	19,4	60,8
Приморский край	12,0	118,1	40,2	126,2
Хабаровский край	10,8	106,0	27,5	86,3
Амурская область	8,0	78,6	26,8	84,1
Камчатская область	5,6	54,8	24,9	78,2
Магаданская область	12,1	119,0	42,1	132,2
Сахалинская область	15,0	147,1	50,3	157,9
Еврейская автономная область	7,6	75,0	24,3	76,2
Корякский автономный округ				
Чукотский автономный округ	2,4	23,4	2,8	8,7
Дальневосточный округ	10,1	99,7	31,9	100,0

У «Старта» фальстартов не бывает

— Зовут меня Алексей Ковыренков, мне 39 лет. Вот, заканчиваю курс обучения, вышел на «финишную прямую», на тренажере в данный момент осваиваю технику скоростного руления. Школа вполне устраивает, у меня была возможность выбора, и я выбрал именно ее. Учиться начал «с нуля» и пока не разочарован. Пока — потому, что до конца я еще «не доехал». Восемнадцатого марта будет внутренний экзамен, а двадцать четвертого марта — экзамен в ГАИ. Теорию мы уже прошли, параллельно осиливаем вождение, но только с инструктором, судьбу не ищем. Многие знакомые мне пекли — чего, мол, не сдаешь на права! Не было просто необходимости, не было и возможности. Сейчас, если все сдам нормально, куплю машину...

Наконец, подъехал директор Игорь Юрьевич Беллавин. Разговор начался с его замечаний к опубликованной в нашем журнале статье «Из подвала — к звездам» (№11–12/2004):

Первое. Аноним яростно обрушивается на факт проведения занятий автошкол в помещениях

Автошкола «СТАРТ» находится недалеко от метро «Алтуфьево», на втором этаже административного здания. В ожидании приезда директора мы осмотрели помещение. Занимает оно всего несколько комнат и кабинетов, но везде чистота, комфорт, уют. Класс для занятий единственный, но на каждой парте стоит современный компьютер, с помощью которого, орудуя «мышкой», курсанты (в основном — «курсантки») во время нашего визита разбирали различные типы ДТП. Единственный курсант мужского пола в это время в комнате по соседству осваивал премудрости управления автомобилем, сидя за рулем автотренажера, точнее, обучающего комплекса водителя ОТКВ-2:

общеобразовательных школ. Но что здесь плохого, если классы по учебному оборудованию соответствуют требованиям лицензионных органов и ГИБДД, автошкола аккуратно платит за аренду, помогает приютившей ее средней школе в решении хозяйственных проблем и никак не нарушает законодательства? К тому же занятия курсантов автошколы и школьников не пересекаются во времени. При посещении занятий курсанты предъявляют охрану паспорт. И упоминание о том, что «контингент тех, кто хочет научиться водить машину, разный, могут попасться и те, кто захочет взорвать школу с детьми», — это чистый бред. Знаете, если кто-то захочет совершить теракт, он сделает это и без помощи автошкол или других арендаторов. Причем здесь процесс обучения?

Второе. Если автошколы расположены в техникумах и институтах, в которых готовят специалистов высокой квалификации, и там есть необходимая учебно-материальная база, почему обучение должно быть низкого качества? Ведь сейчас к экзаменам в ГИБДД допускаются и кандидаты в водители, подготовившиеся самостоятельно, то есть не учившиеся НИГДЕ.

Третье. Аноним утверждает, что доходы населения падают и нечем платить за обучение. Доказать неверность этого утверждения очень просто — в нашей автошколе, несмотря на небольшую по сравнению с другими стоимость обучения (об этом подробнее я расскажу позднее), нет никаких проблем с набором. Когда обучаемый верит, что с него не просто хотят содрать деньги, а станут обучать его добросовестно, используя такие передовые методы обучения, как компьютерный класс, автотренажер и многое другое, а самое главное — он увидит доброжелательное отношение и желание преподавателей научить его грамотно и безопасно управлять автомобилем, он не пойдет учиться в другое место.

А злоба на другие автошколы у директора «N» идет оттого, что он не может получить лицензию, поскольку его школа не удовлетворяет требованиям лицензи-



вания, и перешел на рельсы самоподготовки. То есть обучает курсантов как бы в автошколе, но на экзамены отправляет их как «лиц, подготовившихся самостоятельно», не выдавая свидетельств о прохождении обучения, не регистрируя группы в ГИБДД, не ведя никакой бухгалтерской отчетности. Красота, да и только. Но если прикроют самоподготовку, как он будет жить дальше?

Четвертое. По поводу того, что директора не имеют ни высшего, ни даже среднего специального образования. Скажу про себя – в 1987 г. я с отличием закончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «Организация и безопасность движения». Семь лет преподавал теоретический курс в автошколе СТК Бауманского РК ДОСААФ. Открыв частную автошколу, работал там и инструктором, поскольку, чтобы успешно руководить, надо пройти все, начиная с самых азов, побывать в положении тех, кем будешь руководить.

Лишь в одном я согласен с директором «N» – без частной инициативы, без частных предпринимателей государство не может существовать. Действительно, отношения к автошколам напоминает фразу из кинофильма «Собачье сердце»: «Мы их душили, душили, давили, давили, а они все равно лезут». Сказано это про котов, а кажется, что про нас, «частников».

Высказав «наболевшее», Игорь Юрьевич в уже более спокойном тоне начал рассказ собственно об автошколе «Старт»:

Грядет десятилетний юбилей

Наша автошкола образована в 1995 г. и имеет статус «Некоммерческого образовательного учреждения». Все прошедшие 10 лет мы занимались только подготовкой водителей. Помимо учебного класса, где находится наш офис, мы имеем еще два учебных класса в Северо-Восточном округе столицы, где проводим теоретические занятия с курсантами.

Учебное помещение, где находится наш офис, не такое уж большое – всего 177 м², но если

бережно относиться к этим «золотым» метрам, их вполне хватает.

Год назад, с неимоверным напряжением сил, нам удалось выкупить помещение у Москомимущества. Никаких кредитов и помощи государства мы не получали. Все бюрократические препоны и преграды преодолели стойко и мужественно. Сейчас в данном помещении, в принципе, можно заняться любой деятельностью, не запрещенной законодательством. Но я люблю свое дело и менять профиль нашей организации не собираюсь.

Расскажу, как у нас организован учебный процесс.

Существуют три учебных класса в разных районах, на которые мы имеем три лицензии. В них проводятся теоретические занятия, ведь обучаемые сейчас за тридевять земель учиться не поедут, каждый старается найти хорошую автошколу и обязательно рядом с домом.

В классе в помещении офиса занятия проходят в двухсменном режиме: утром с 9.00 до 12.00 и вечером с 18.00 до 21.00, причем преподаватель утром и вечером дает одну и ту же тему. Очень удобно: если кому-то не удалось попасть на теоретические занятия утром, он может приехать вечером. А для «тяжелых» обучаемых вечером есть возможность повторить и закрепить утренний материал.

В дневное время с 12.00 до 18.00 класс свободен от занятий учебных групп и мы предлагаем нашим курсантам бесплатно заниматься в компьютерном классе, для успешной подготовки к экзаменам...

Основная отличительная особенность нашей автошколы – не пустое бездумное заучивание правил дорожного движения и зубрежка экзаменационных билетов, а осмысление, понимание, что ПДД, образно выражаясь, написаны кровью пострадавших в ДТП. Вызубрить номера ответов на экзаменационные вопросы значительно проще, нежели научиться понимать и применять ПДД в реальной жизни.

В рамках учебной программы мы преподаем курс «Прогнозирование возникновения ДТП». Чем опытный водитель отличается от начинающего? Правиль-

но, наличием опыта. А где начинающему его взять? Из 30-часовой программы по вождению, половина из которых отводится упражнениям на площадке? На помощь приходит компьютерная анимация, которая дает возможность обучаемому, реально не побывав в ДТП, понять механизм развития и возникновения аварийных ситуаций и последующих ДТП. Во всех сферах нашей жизни действуют законы. Только есть законы физики и химии, а есть законы, по которым происходят ДТП.

У нас есть возможность научить курсантов, благодаря знанию законов механизма возникновения ДТП, прогнозировать и предотвращать дорожно-транспортные происшествия.

Всем зачисленным на обучение выдается зачетный лист (зачетка). Это дисциплинирует курсантов. В процессе изучения материала они сдают зачеты по темам пройденного материала и экзаменационным упражнениям по вождению. Если зачет не сдан, ничего страшного нет, время до конца обучения еще есть, зачет можно пересдать. Но сигнал, что обучению отдается недостаточно времени, курсант получает. Надо приложить больше внимания и трудолюбия, чтобы потом не остаться у «разбитого корыта». На зачетке имеется даже фотография курсанта и печать автошколы, чтобы исключить возможность сдачи зачетов и экзаменов другим человеком. Ведь недаром есть поговорка: «Крепка Советская власть, но и народ хитер!»

Сдавшие зачеты допускаются к внутреннему экзамену.

Критерий оценок: «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно», потому как обидно старательному курсанту и лодырю, который кое-как переполз, получить одинаковую оценку «сдал»!

В ГИБДД у нас экзамены проводятся каждую неделю, если кто-то не сдал экзамен или отстал по болезни от группы, всегда имеется возможность через неделю сдать экзамены со следующей группой.

Не сдавшим экзамен ВЭК школа дает возможность получить три дополнительных заня-

тия по «госцене» – 300 рублей за одно занятие, а если желания нет, можно прийти на экзамен без доучивания, уповая на волю случая.

Когда все под боком

Вы видели у нас компьютерный тренажерный комплекс. В учебную программу входит одно тренажерное занятие для каждого курсанта. Цель его – отработать правильную посадку за рулем, познакомиться с органами управления и с самых азов правильно с ними работать. Поскольку на тренажере есть все – замок зажигания, три педали, рычаг ручного тормоза, выключатель указателя поворотов, можно отработать запуск автомобиля, порядок включения передач, познакомиться с панелью приборов и многим другим.

Большое удобство для нас – это то, что при нашей автошколе имеется медкомиссия, мы сдаем ей помещение в аренду. Пришли люди обучаться – пожалуйста, тут же прошли медкомиссию. Даже если просто люди приходят с улицы, они тоже могут пройти медкомиссию. Почему мы сдаем помещения в аренду? Потому, что деньги от арендаторов нам очень нужны – необходимо платить за коммунальные услуги. Тем более, что комнатки там небольшие, всего по 10 метров,

30 человек не разместишь, класс учебный не сделаешь. Зато и медкомиссия и автошкола находятся в одном комплексе, плюс еще юридическая фирма, цифровая фотография... Юридическая фирма тоже с нами связана, я являюсь ее учредителем. Поэтому у наших бывших учеников, у которых возникают правовые проблемы, всегда есть возможность обратиться к нам, получить консультацию со скидкой двадцать процентов. В общем, в беде не бросаем, а если существует необходимость, беремся вести дело. Наша юридическая фирма проводит у нас одно занятие в каждой группе обучаемых. Тема его «Правовые основы в сфере безопасности дорожного движения». Такого нет ни в одной школе. Во всяком случае, я не слышал, чтобы кто-то из коллег приглашал не просто преподавателя-правоведа, а именно квалифицированного юриста, которой ведет дела в судах по дорожно-транспортным происшествиям.

Из наших машин, четыре принадлежат автошколе: кроме «Оки», которую вы могли видеть, она стоит у входа, у нас также есть ВАЗ–2111, ВАЗ–2112, «Хенде–Акцент». Остальные машины – по договорам с инструкторами, которые имеют статус частных предпринимателей. Обслуживание машин лежит на плечах

инструкторов. Мы не держим ремонтной базы, потому что если человек любит свою машину, он ее должен сам содержать в порядке, ведь она – его кормилица. В аренду мы сдаем машины с правом безвозмездной последующей передачи, нет никакого площадочного отстойника. Человек на ней работает, машина у него в аренде, и он может использовать ее по своему усмотрению, мы это не отслеживаем. Главное, чтобы он в месяц откатал положенное учебное время и обеспечил высокое качество обучения. Я работал в ДОСААФе семь лет, там имелись гаражи и подъемники, но все равно машины всегда были разбитые, разломанные, неухоженные, никому до них не было дела. А у нас если водитель попадется нетрезвым, то на следующий день он остается безработным.

«НОУ», которое не означает «нет»

Статус нашей фирмы «Некоммерческое образовательное учреждение», или сокращенно НОУ. Есть еще ГОУ – Государственное образовательное учреждение. Учредители у нас – частные лица, государство нам не дает ни копейки, мы на пустом месте взяли и сами организовали автошколу в 1995 г. Ни займов, ни кредитов нам никто не давал. Выкупили помещение,



купили четыре легковых автомобиля и один грузовой «Бычок». На нем мы будем обучать людей на категорию «С». Много машин держать на балансе тоже тяжело. А с машинами, которые в аренде, – с ними хлопот меньше.

Сейчас на наших курсах следующие расценки: 4200 руб. теория и 5500 руб. вождение. Итого: 9700 руб. Это при сорокачасовой программе по вождению. Есть рядом школы, которые обещают брать 1400 руб. за теорию и две тысячи рублей за вождение. Вроде у нас получается дорого. Но в какой другой автошколе вы сможете увидеть, как девочки сидят за компьютерами, моделируя ситуации на экранах?

Бесплатный сыр бывает только в мышеловках. Не факт, что там, где обещают дешево обучить, с вас не будет дополнительных поборов. Разочарование от некачественного обучения длится гораздо дольше, чем радость от сэкономленных на нем средств.

Мы отучили человека в школе, проводим экзамен, проверяя усвоение тех знаний, которые мы ему дали. Экзамен проводится так же, как в ГИБДД. На основании этого выпускного экзамена мы оформляем свидетельство об окончании автошколы. Эти документы везем в ГИБДД, и там допускают людей до сдачи экзаменов. Качество экзаменов в ГИБДД считают так: сколько человек сдало с первого раза. Есть также какой-то «усредненный» процент по городу. Это все равно, что средняя температура больного в больнице. У нас процент сдачи высокий. Но в других школах такая проблема существует – департамент образования на основе заявления ГИБДД может лишить автошколу лицензии, поскольку она занимается некачественной подготовкой. Конечно, средний процент сдачи экзаменов в ГИБДД с первого раза – не самый лучший критерий оценки деятельности автошколы, но других ведь нет. Я думаю, что жизнь сама расставит все по местам. Если автошкола обучает качественно и добросовестно, люди туда обязательно придут учиться, и она выживет.

Экстерната нет, самоподготовка есть

Правительство и ГИБДД заявляют: «пора наводить порядок на дорогах». А его во многом создают сами водители, и для них порядок начинается с получения водительского удостоверения.

Одним из основных факторов, мешающих автошколам нормально работать, считаю разрешение сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения после пресловутой «самоподготовки». Пока она будет разрешена, никакого порядка в сфере подготовки будущих водителей не будет.

Экстернат, который предусматривал хоть какое-то обучение, сейчас запрещен. Зато разрешена «самостоятельная подготовка», не предусматривающая никакого обучения. Автомобиль есть источник повышенной опасности, а к его управлению после кратковременного экзамена допускают самоучек. Отсюда и дикая аварийность на наших дорогах.

Представьте себе ситуацию: приходит кандидат в водители на экзамен и заявляет: в автошколе не ходил, а учился самостоятельно. Но как может быть такой нонсенс? Он что, сел за руль автомобиля и поехал без инструктора?

Инспектор вправе спросить – как, вас разве не поймали, пока вы готовились самостоятельно? Если бы мы вас поймали, когда вы готовились самостоятельно, то машину отправили на штрафстоянку, а вас на определенное количество суток под стражу за грубейшее нарушение ПДД – управление автомобилем без водительского удостоверения. Но на самом деле «самоподготовившийся» оплачивает всего 500 руб. госпошлины, и его через десять минут направляют в экзаменационный зал! И он каждую неделю, при желании, туда ходит как на работу, пока не сдает. Раньше была плата по 6 руб. за экзамены по ПДД. Сейчас подорожало – 60 руб. ПДД, 100 руб. – вождение, но 60 руб. – это пять поездок в метро, это же не деньги! Пришел человек один раз, ничего не умеет – поставили ему двойку, пришел второй, третий, десятый раз, а на пятнадцатый раз инспектор возьмется за голо-

ву – «это что же, вы ко мне еще будете целый год на экзамены ходить?» Он и будет целый год ходить, глядишь, и ездить на экзаменах научится! А ведь на экзамен вождения только по городу отводится 20 минут. Сколько убивается времени у инспекторов, принимающих экзамены?

Да, раньше тоже можно было сдавать экстерном, но давалось только три попытки. Три раза ты не сдал – пожалуйста, иди в автошколу доучивайся и приноси документы об обучении, а если уж как-то самостоятельно научился, тогда ты должен с трех раз сдать. Сейчас, к сожалению, этот порядок отменили, и самоучки ходят на пересдачу экзамена неограниченное количество раз: я их (экзаменаторов ГИБДД) измором возьму, уж с десятого раза все равно экзамен поставят.

Сейчас очень четко отслеживается следующая тенденция: слабые автошколы, не удовлетворяющие требованиям лицензирования и не получившие разрешения на подготовку водителей, т.е. лицензию, продолжают, как ни в чем не бывало, функционировать. Да еще и посмеиваются над «дурачками», которые получили лицензию.

Механизм очень прост. Людям, пришедшим на обучение, они представляются как автошкола (хотя таковой они уже не являются – отсутствует лицензия), из денег, собранных за обучение, они оплачивают за ученика квитанцию 500 руб. за допуск к экзаменам после самоподготовки и после обучения направляют обучаемых на экзамен, причем ГИБДД не вправе им отказать. А когда обучаемый видит на его водительской карточке слово «подготовился самостоятельно», то начинает возмущаться. Он ведь учился в автошколе! Представитель такой «автошколы» тогда заявляет – какая вам разница, ведь вы уже на экзамене, а в водительском удостоверении нет отметок, окончили вы автошколу или «самоподготовились».

Процесс перехода школ из легальных в нелегальные идет полным ходом, но порядок здесь наводить, видимо, никому не интересно. Отбирать у левых школ ничего, лицензию они ведь не получали, и беспокоиться им не о чем.

Или другой пример – у автошколы пять классов, на каждый из которых должна быть лицензия, а она есть всего на один класс, на который и регистрируются группы с других филиалов. Просто и не хлопотно.

Как может человек самостоятельно научиться управлять автомобилем? А таких кандидатов в водители с каждым днем становится все больше.

Что такое автошкола в нашем понятии? Это учебная организация, имеющая лицензию. А лицензию, как известно, очень тяжело получить. Тут и помещение необходимо, и регистрация договоров, и согласования СЭС, Госпожнадзора – чего только нет. Но рядом работает шустрый товарищ, который наш несовершеннолетний закон не нарушает, вписался в систему и учит по принципу самоподготовки. И выжить в такой ситуации тем, кто учит, имея лицензию, в борьбе с недобросовестными конкурентами очень нелегко.

Самостоятельная подготовка – вне закона

Главное, создается впечатление, что автошколы и комплексного, и обычного типа никому не нужны – взят курс на самостоятельную подготовку. Но если это так, надо хотя бы ее упорядочить. Скажем, не писать в документах «самостоятельная подготовка», а «подготовка вне школы», у частного инструктора. Но

пусть у этого инструктора хотя бы будет лицензия, он получит статус предпринимателя без образования юридического лица и станет платить налоги государству. У него должно быть свидетельство мастера производственного обучения вождению, он должен выдавать какой-то документ, квитанции и прочее. Но, к сожалению, ничего этого не делается, никакого контроля за «самоподготовившимися» нет.

Есть постановление правительства Российской Федерации №823 от 26 октября 2000 г. Там четко написано: «Запрещено получение профессии водителя в форме экстерната». Но надо еще определиться с понятием «профессия водителя». Кто ее дает? Вроде бы мы, учебные организации, поскольку именно мы выписываем документ об образовании. И если это токарь или пекарь, то он на основании этого документа может поступать на работу. А мы, давая свидетельство об окончании автошколы, профессию не присваиваем. Потому что пока обучаемый не сдаст экзамен в ГИБДД, никто его на работу водителем не возьмет. В ГИБДД заявляют: мы профессии не учим, учите вы в автошколе, свидетельство выдадите, мы лишь принимаем экзамены. В итоге получается несуразная вещь: водитель-профессионал зарабатывает деньги, а профессию водителя ему никто не давал!

Далее, Правила дорожного движения, глава 21, пункт 2 гласит «Учебная езда на дорогах допускается только с обучающим». А ПДД – это тоже Постановление правительства. Получается, каждый, кто пришел сдавать экзамен в ГИБДД и написал, что он подготовился самостоятельно, нарушает Правила дорожного движения. На каком основании ГИБДД принимает у него экзамен? Там объясняют, что в Законе о безопасности дорожного движения предусмотрена самостоятельная подготовка категорий «А» и «В».

Но в данном законе говорится, что самоподготовка допускается при изучении в полном объеме соответствующих учебных программ. Программу предмета «Устройство и техническое обслуживание» при приеме экзаменов не проверяют. А на этот предмет отводится по программе 38 часов. Получается нестыковка – человек учится самостоятельно, а знание предмета предусмотренной программой, у него не проверяют. Но водительское удостоверение все равно выдают.

Надеюсь, что желание навести порядок на дорогах, как следствие, не закончится поголовным закрытием еще как-то выживающих автошкол, а обернется запретом или хотя бы упорядочиванием системы самоподготовки.

Записал Игорь ПЕТРОВ



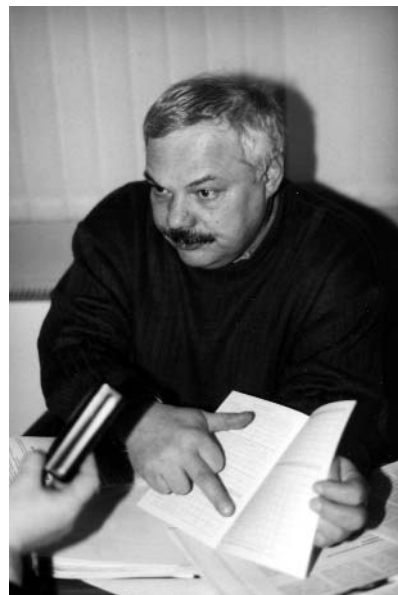
Мечтать о звездах можно и в подвале

На «Звездный мост» ступают «Дети улиц»

— Вообще-то изначально наша автошкола создавалась как учебный центр по работе с детьми. Им мы остаемся и до сих пор. Отсюда и такое поэтичное название — «Звездный мост». Прежде всего, мы должны зарабатывать деньги, чтобы платить преподавателям и инструкторам и иметь возможность заниматься с детьми. Кстати говоря, на различных соревнованиях наши дети неизменно занимают призовые места. Так, в прошлом году выпускники «Звездного моста» заняли первые места по округу, так же было и в позапрошлом году, а три года назад они заняли первое место по Москве. В той команде были также юные стрелки, радисты, но именно автомобилисты вытянули команду на первое место. Дети у нас обучаются с 14 лет. В первую очередь, это ребята из окрестных школ. Кроме того, есть такой межмуниципальный центр «Дети улиц» по борьбе с наркоманией, алкоголизмом и беспризорностью. Этот центр занимается трудными подростками и посылает их к нам. У нас есть три ремонтных бокса с подъемниками, и туда ребята приходят по воскресеньям. Им дают настоящую неисправную учебную машину, которую надо отремонтировать. Ее ставят на подъемник, и опытные мастера рассказывают ребятам, как и что там надо делать. Тех из ребят, кто хочет в 18 лет приобрести права, мы учим бесплатно. То есть мы их зачисляем в группы, и они «утирают нос» тем взрослым, которые там занимаются. А когда они учатся водить машину с 14 лет, это уже получает «кружок автодела», если ис-

Наши постоянные читатели, вероятно, ознакомились с материалом «Из подвала к звездам», в котором некий анонимный директор подверг сокрушительной критике своих коллег из Северного округа столицы. Особенно досталось от него НОУ (негосударственному образовательному учреждению) «Автошкола «Звездный мост», расположенному в подвале жилого дома недалеко от метро «Свиблово». Корреспонденты «АП» побывали в этой автошколе. Действительно, полуподвал в доме постройки начала 60-х гг., конечно, не самое подходящее помещение для автошколы — тут и подтеки на стенах, и напряженные отношения с жильцами, и проблемы с Москомимущества. Но как выяснилось, можно неплохо готовить водителей и в подвале — места тут вполне достаточно, чтобы разместить просторные классы, мастерские, подсобные помещения. Следует добавить, что буквально в пяти минутах езды от автошколы у нее имеется вполне приличная площадка для обучения со всеми необходимыми горками и заездами. Сегодня у нас в гостях — директор автошколы «Звездный мост» Василий Васильевич МОРОЗОВ.

пользовать старые названия. Ходят они туда по собственному желанию, никаких денег за это не платят.



Чем хороши эти занятия с ребятами, так это тем, что когда они садятся за руль, то начинают понимать психологию водителя. Они уже не будут бездумно перебегать дорогу перед машинами, поскольку понимают, что машина может и не затормозить так, как они рассчитывают. У нас не было случаев, что кто-то из тех ребят, кто у нас обучался, попал под машину. Работаем мы и с суворовцами — подбираем тех из них, кто проходит по возрасту. Все наши суворовцы будут сдавать экзамены в ГИБДД с 17 лет, что делается в исключительных случаях. Было у нас желание работать и с военкоматами, долго к этому готовились, но в итоге пришли к выводу, что лучше этим не заниматься. Поскольку там говорят, что будут направлять людей для подготовки к службе в армии, но по поводу перечисления денег ничего не обещают.

Ученики бывают и в погонах

Обучаем мы, понятно, не только ребят — по категориям А, В, С в год автошкола выпускает более пятидесяти групп. Тут мы уступаем только автошколе «Старт», которая выпускает в год 65 групп. По среднему проценту сдачи экзаменов (54%) мы на третьем месте



после автошколы «Старт» (58%) и УЦ (учебного центра) «Автомиг» (56%). Но этот УЦ выпустил за год всего 11 групп. Интересная деталь – у нас обучались представители Алтунфьевского и Бабушкинского ОВД. Так мы обучили уже четырех человек.

На площадке вы видели «шестерки», «восьмерки» и «девятки», но это далеко не все, что мы имеем. У нас даже есть автобус «Икарус», на нем мы обучаем водителей на категорию «D». Имеется также грузовичок «ГАЗ-3307», на котором обучают учеников на категорию «C». Кроме того, есть два мотоцикла «Минск», на них мы обучаем на категорию «A». И, наконец, квадроцикл – это внедорожная мототехника. Часть техники у школы на аренде, квадроцикл – наше приобретение, грузовик и автобус также принадлежат автошколе. Такая форма, на мой взгляд, очень удобна. Продолжительность курса обучения на легкой машине – 206 часов, грузовой – 281 час, на автобусе – 180 часов. Теоретический курс у нас стоит 4200 руб., легковая машина – 250 руб. за полтора часа вождения, а грузовик или автобус – 450 руб. за то же время.

Теперь о нашем помещении. Первоначально мы занимались в другом месте, там у нас было всего два класса. Затем управа района выделила нам этот подвал. Выглядел он тогда совер-

шенно жутко, поэтому пришлось одновременно вести и ремонт, и оформление документов. В итоге мы заключили с Москомимущества договор об аренде этого подвала, который вступал в силу с момента его регистрации в МРП. Мы решили, что с этого момента мы и будем платить за аренду. Однако договор зарегистрировали лишь через восемь месяцев. И за эти месяцы нас заставили платить, хотя лицензии в это время у нас не было, и помещением мы не пользовались. Главное, эти деньги на ремонт нам уже никто не вернет.

Раньше наше помещение располагалось на первом этаже жилого дома, но там стоимость аренды была для нас просто неподъемной. Здесь ее стоимость ниже, но посмотрите на подтеки на стене – с ними мы боролись более года. Сейчас делаем ремонт уже третий раз!

Мой коллега обрушился на автошколы в помещении средних школ. Так средним школам это выгодно по многим причинам. Во-первых, автошколы помогают им с транспортом. Во-вторых, мы помогаем школам деньгами, поскольку за свой счет проводим ремонт школьных классов. В третьих, мы приобретаем для них аудио- и видеотехнику, оргтехнику.

В автошколах класс должен быть не менее пятидесяти метров. Где можно еще найти та-

кое помещение? Здесь у нас общая площадь триста метров, на которых помещается четыре класса. Из них три – так называемые совмещенные, где изучается и материальная часть, и правила дорожного движения, основы безопасности, а в четвертом читаются только правила. По площади этот класс самый меньший.

Преподавателей в автошколе шесть человек, все имеют высшее техническое образование. Инструкторов у нас 16 человек, раньше было 18 – идет ротация, и когда инструктор плохо работает и после сделанных ему замечаний не исправляется в течение полугода, мы его увольняем.

Анонимный господин лжет

Теперь о том господине, который обругал нашу автошколу на страницах вашего журнала – имя его мне хорошо известно, у этого человека я в свое время работал инструктором. В свое время его «с треском» уволили из РОСТО, было даже судебное разбирательство. Отсюда у него и злоба на РОСТО. Он пишет: «девяносто процентов директоров не имеет ни высшего, ни среднего специального образования». Интересно, кого он имеет в виду? У меня, к примеру, высшее экономическое образование по специальности «Организация управления автомобильным транспортом», я закончил Институт управления. Автомобильным транспортом занимаюсь всю жизнь. Начинать с водителя, был начальником автоколонны, начальником автохозяйства. На рубеже девяностых создал свой строительный кооператив, тогда у меня было три «КАМАЗа», мы занимались перевозками. Потом понял, что это занятие не для меня, и оставил кооператив друзьям. Два года работал инструктором у этого господина, а потом организовал свою автошколу, поняв, что такими методами, как этот господин,

работать невозможно. Этот человек мало владеет информацией или не желает ей владеть. Вообще, между нами идет постоянная конкуренция, и с его стороны она не совсем добропорядочная.

Кстати говоря, на этого господина уже возбуждено не одно уголовное дело по поводу взяток для передачи в ГАИ. И если гаишники, как он говорит, взяточники, то он тогда кто? У нас оплата идет по квитанции и строгой отчетности, а у него – по корешкам приходных ордеров, никакой другой отчетности у него нет. У нас есть копии документов, которые он представлял на лицензирование. Так там, как я точно выяснил, подделаны подписи председателя экзаменационной комиссии и ее членов. Так что это сфабрикованные свидетельства! И за рулем он сам толком сидеть не умеет – мне рассказывали, как на перекрестке он не пропустил встречную машину, начал поворачивать налево и совершил ДТП. Когда я ушел от него, он выгнал вслед за мной еще двух инструкторов, потому что я их ему рекомендовал. Ребята хорошо работали, но именно потому, что я их туда привел, он их выгнал.

Что касается нашей автошколы, то в работе с инструкторами у нас принята такая практика: если у ученика не складываются отношения с одним

инструктором, мы его передаем другому. Бывает, что и инструктор хороший, и ученик добросовестный, но как в физике одинаковые потенциалы отталкиваются. Задача тут одна – чтобы человек научился ездить. И ему должно быть комфортно с этим инструктором.

Особенности «звездной» подготовки

В год у нас обучается от полутора и выше тысяч человек. Я имею в виду категорию «В». На остальные категории народу идет поменьше, потому что это узковостребованные специальности. Среди наших учеников есть люди, которые уже сажались за баранку. Но большинство за рулем никогда не сидело и начинает знакомство с автомобилем с нуля, я имею в виду категорию «В». Самые «продвинутые» – это те, кто идут на категорию «D», с ними легко работать, поскольку у них есть опыт вождения автомобиля. Достаточно просто на словах объяснить, что от них требуется, и они тут же все это выполняют. Что касается обучения мотоциклистов, то там инструктором работает совсем молодой парень. Так, к нам пришла девочка, которая не умела ездить даже на велосипеде, и он за ней бегал, держал мотоцикл и учил одновременно держать равновесие! Вождению мотоцикла мы обучаем с 15 лет, по-

скольку с 16 лет уже можно получить права на мотоцикл.

Мы даем все в комплексе – и теоретический курс, и практическое вождение, есть у нас и тренажеры, и медкомиссия рядом. Единственное, чего у нас пока нет – это фотографии на месте на зачетку, как у Игоря Юрьевича Беллавина. В зачетном листе у нас есть такая специфическая форма, как «учебная часть». Она берет на себя ответственность за подготовку полного комплекта документов за тот период, пока ученики обучаются. Все документы я обязательно должен предоставить в ГИБДД. Везу их смело и спокойно, но на каком основании ГИБДД контролирует мой учебный процесс? Почему я им должен везти и показывать журналы, которые они смотрят, проверяют, как люди ходили, и сверяют даты? Я этого не боюсь, у меня журналы «живые», но ведь это прерогатива Департамента образования, он должен все это контролировать. Но если я не привезу все эти документы в ГИБДД, то группу у меня не зарегистрируют. Все это, конечно, противозаконно.

По собственному опыту могу сказать, что далеко не все сразу осваивают программу, есть и отстающие. Это, как правило, люди в возрасте, у которых уже давно сформировались свои взгляды, нормы поведения. С моей точки зрения, проблема выглядит так: взрослые люди выработали какой-то жизненный опыт, который они пытаются применить к тому, что им пытаются рассказать. Тут надо учиться, а учиться они уже не хотят, поскольку считают, что их опыта вполне достаточно, чтобы сразу взять и поехать. Нет, учиться все-таки надо, и если у человека есть желание, то он научится и поедет, даже невзирая на возраст. Но бывает, что, даже несмотря на свое нежелание, пожилые люди все-таки осваивают автомобильную технику – их к этому





вынуждают обстоятельства. И если человека толкают – иди в автошколу, а он сопротивляется, то с ним бывает сложно работать. Но он оплатил занятия, и мы вынуждены его учить. Мы работаем с группой до тех пор, пока человек не сдаст. Но есть люди, которые, закончив обучение, не приходят на экзамены. Другие бросают учебу, не сдав экзамены. Недавно, к примеру, звонил нам один папа, сказал, что в 2003 г. его сын выучился на категорию «А», и спросил – можно еще ему сдавать экзамены? Два года его документы у нас хранились. Мы ответили этому папе – да, можно. Пусть человек пытается, сдает.

Но заплаченные деньги в любом случае не возвращаются. Вообще, в договоре записано, будет человек обучаться или не будет. А бросит он при этом школу или не бросит – это его личная проблема. Это можно сравнить с такой ситуацией: предположим, вам сделали в доме ремонт. А в процессе ремонта вы вдруг решаете, что ремонт вам совсем не был нужен, и требуете деньги назад. Скажите, вернут вам их?

Мы долго пытались определить – когда у нашей автошко-

лы «день рождения». То ли с того момента, когда мы зарегистрировались, получили юридические документы, то ли с момента получения лицензии, то ли с момента «посадки» первой группы. В результате пришли к решению, что по-настоящему мы состоялись, когда к нам в класс села первая группа. Этот день у нас – 19 января. И мы к нему даже даем объявления в газетах, приглашая всех наших выпускников на праздник. В этот январский день у нас не бывает занятий, проходит бал учеников, каждый из которых приходит и рассказывает о себе. Как правило, большинство ездит нормально.

Есть у нас и система повышения квалификации уже после окончания автошколы. Выпускники у нас при этом платят те же деньги, что и за обучение в автошколе. Поскольку у них уже есть права, инструкторы смело ездят с ними и на кольцевую автодорогу, и в центр, к Кремлю, и от дачи до дома. И если их задерживает инспектор, выпускник показывает ему свое водительское удостоверение и они с инструктором едут дальше, а инспектору говорят, что они проходят стажировку. Продолжительность такой ста-

жировки – по желанию. Как правило, она продолжается долго. Это происходит потому, что выпускники часто «присасываются» к инструктору, как к маме, ходят к нему постоянно. Дело доходит до того, что мы просто вынуждены ограничивать такое общение. По той причине, что инструкторам надо катать тех своих учеников, кто еще только осваивает премудрости вождения.

Сидеть в подвале – наша судьба

Почему-то все говорят – подвалы, подвалы. Но что делать, нет других помещений! Москомимущества нас душил, как только мог. Вплоть до того, что, несмотря на то, что мы сидим в этом помещении уже четыре года, последний класс мы освоили только два месяца назад. Там просто стояла вода. Не было и окон – проемы были просто забиты железом. Не было ни света, ни канализации, ни нормальных полов – они были гнилые и проваливались. И это – бывшее помещение «Красного уголка»! Но мы его приведем в порядок, не сомневайтесь!

Записал Андрей ТАРАБРИН

Найти подход к каждому курсанту

— Наша автошкола — это автономная некоммерческая организация, сокращенно АНО. У РХТУ, где мы с вами сейчас находимся, мы арендуем помещения под два класса. Еще два класса расположены в Московском Авиационном институте на Волоколамском шоссе, один класс в Факультетском переулке — буквально в двадцати метрах от основного здания МАИ. Все пять классов лицензированы.

— Если в МАИ готовят авиационных инженеров, то причем тут автомобильное дело?

— Ответу словами из нашего рекламного буклета: «Мы умеем не только учить конструировать самолеты, но и умеем учить управлять автомобилем». Вообще, автошкола, созданная преподавателями и сотрудниками института, начала работать в МАИ в 1996 г. Вначале небольшая учебная площадка находилась у нас на территории института. Сейчас мы имеем две большие учебные площадки. Одна расположена на Ленинградском шоссе недалеко от Речного вокзала, другая — на территории Тушинского аэродрома. Основной контингент наших учеников — это студенты и преподаватели МАИ и РХТУ, а также жители близлежащих районов. О том, что школа зарекомендовала себя только с хорошей стороны, свидетельствует то, что по нашей статистике более 60% новых слушателей приходят к нам по рекомендации выпускников автошколы.

Обучение у нас, как и в других автошколах, продолжается два месяца, но нашим кандидатам в водители мы предоставляем больше часов вождения. То есть если общепринятая программа рассчитана на 32 часа вождения, включая внутренний экзамен и экзамен в МРЭО, то мы, по желанию людей, предлагаем им расширенную 42-х часовую программу. И как показывает практика, те, кто берет 42 часа, оказываются более подготовленными к вождению в городских условиях, а

Каждый человек неповторим. Как найти с ним общий язык, как заглянуть ему в душу? В особенности, если ты обучаешь автомобильному делу и совсем молодых, и тех, кто решил сесть за баранку в солидном возрасте. Богатый опыт в этом направлении накоплен в автошколе ОСТО МАИ. Есть там и другие интересные собственные наработки, в частности, для тех, кто уже имеет водительское удостоверение.

Рассказывает заместитель генерального директора автошколы Александр Васильевич АКСАРОВ:

сдача экзаменов в МРЭО у них происходит на более высоком уровне.

Когда к нам приходит человек на подготовку водителя транспортных средств категории «В», то первая наша задача — рассказать ему на первом занятии, как организован учебный процесс, ничего не

скрывая. В первую очередь мы говорим: ребята, вы пришли в автошкола не только для того, чтобы получить водительское удостоверение, а чтобы мы вас научили навыкам безаварийной езды в городских условиях. Но для этого нужны совместные усилия. Внутренний экзамен у нас очень жесткий. Если в МРЭО ГИБДД по тестовой программе при ответах на двадцать вопросов на экзамене допускаются две ошибки, то у нас две ошибки допускаются на шестьдесят вопросов. Я считаю, что в любом случае это неверно — в Правилах дорожного движения нельзя ошибаться никогда. Потому что любая ошибка может привести к чрезвычайным обстоятельствам, вплоть до гибели людей. Ведь самое драгоценное — это наша жизнь. А то, что происходит сейчас на дороге, просто беспредел! Это я знаю точно, поскольку каждый день езжу по МКАД. Просто создается ощущение, что выезжаю на поле боя. Молодежь имеет водительское удостоверение, но не знает Правил дорожного движения, не представляет, что такое безопасность на дорогах. Поэтому в нашей школе мы жестко требуем с учеников уже в первоначальной стадии обучения выполнения правил. И когда они понимают, что эти требования обоснованы, результат получается положительный. Если взять статистику по сдаче Правил дорожного движения, то, не кривя душой, могу сказать: из группы, допущенной до экзамена, может провалиться



Генеральный директор ОСТО МАИ Мария КРАСОВСКАЯ и зам. ген. директора Александр АКСАРОВ

ся только один человек. Обычно у нас бывает 99,9% сдавших.

Что касается вождения, то здесь все зависит от нервной системы каждого, от той обстановки, которая возникает на экзамене. Автошкола со своей стороны старается максимально подготовить своих «автостудентов» к процессу сдачи экзамена в ГИБДД, и поэтому внутренние экзамены по вождению мы проводим три раза.

– А у ваших педагогов хорошее расположение к ученикам? Насколько они подготовленные люди?

– Все наши преподаватели – люди с высшим образованием, его имеют даже многие инструкторы. Всего у нас семь педагогов по Правилам дорожного движения, два педагога по медицине, а инструкторов, мастеров производственного обучения у нас двадцать шесть. Преподавательский состав мы стараемся постоянно омолаживать. Сейчас средний возраст наших преподавателей – 50 лет, но есть и те, кому только 35 лет. Чтобы идти в ногу со временем, нужно и разговаривать с ребятами на понятном им языке. Возьмем, к примеру, категорию «А». Ребята же не называют мотоцикл мотоциклом, а говорят просто «байк». И преподаватель, который у нас ведет группу «А», разговаривает с ребятами на их языке. Кстати, умение говорить с детьми на их языке – один из видов психологических контактов между учеником и преподавателем. А лекции по вопросам оказания первой медицинской помощи у нас читает врач, кандидат медицинских наук, оперирующий хирург, преподаватель Академии имени Сеченова. В

ее курсе лекций рассматриваются такие нужные для повседневной жизни вопросы, что некоторые слушатели приходят к ней на занятия повторно. Медицина и безопасность вместе с устройством автомобиля у нас преподаются в обязательном порядке. На устройстве я хотел бы остановиться особо. Может, то, что я скажу, будет идти вразрез с программой. Считаю, что водитель должен в первую очередь знать Правила дорожного движения и уметь оказать первую медицинскую помощь, знать проблемы безопасности дорожного движения. А автомехаников за два месяца подготовить невозможно, это должны делать специализированные предприятия. Мы рассказываем, что такое двигатель, куда заливается бензин, сколько должно быть масла, охлаждающей жидкости. Водитель должен управлять, а ремонтировать должен механик. Поэтому каждому водителю надо иметь телефон сервиса. В некоторых автомобилях уже пишут – не поднимайте капот! Зачем нам нужна программа, где написано про кривошипно-шатунный механизм, газораспределительный механизм? Нам нужно давать людям больше часов вождения! Надо, чтобы они лучше привыкали к городским условиям. А к нам инспекторы ГИБДД приходят на проверки и спрашивают: «Как у вас изучают материально-техническую базу, что вы читаете?» Но кому это нужно? Мое мнение – мы должны все-таки идти в ногу со временем. Да, я знаю, сейчас разрабатывается новая программа подготовки водителей, но когда она вступит в силу?

– Но в рамках нынешней программы, вероятно, тоже можно как-то маневрировать?

– Естественно, нам приходится маневрировать, какие-то часы урезать, а какие-то давать больше. Больше часов мы даем по безопасности дорожного движения, по медицине, по вопросам страхования. Разрабатываемая программа тоже предполагает давать больше часов по медицине и по Правилам дорожного движения, рассматривать различные ситуации, больше внимания уделять и психологии водителя.

– Слышал, что у вас хорошо поставлено дополнительное обучение для тех, кто уже имеет водительское удостоверение.

– Да, для лиц, которые уже имеют права, мы разработали программу обучения. Конечно, за основу при ее создании мы взяли базовую программу, разработанную известным специалистом Эрнестом Цыганковым. Мы проводим практические занятия на площадке и на Ленинградском шоссе. Пока они проводятся только в зимний период. Люди приезжают и занимаются на своих автомобилях, им дается курс из десяти занятий на нашем автодроме. С каждым из этих водителей занимается конкретный мастер, которых мы называем «тренерами», поскольку у них есть спортивная квалификация. Тренеры дают вводные команды, происходит постепенное нарастание сложности упражнений, увеличение скорости езды. Начинают с самых элементарных упражнений – с парковки на льду с небольшими заносами, когда все двигаются по кругу.

У нас есть страничка в Интернете, на нее могут зайти и бывшие, и нынешние ученики. Чувствуется, что люди благодарны за занятия. Так, девушка, прошедшая курс контраварийной подготовки пишет, что она теперь более уверенно себя чувствует на дороге. Ведь для чего существует контраварийная подготовка – чтобы люди, попав в какие-то неожиданные ситуации, не нажимали бы необдуманно педаль тормоза, и при этом машину понесло, а могли бы принимать правильные решения.

Это если говорить о контраварийной подготовке. Кроме того, у нас интенсивно развивается еще одно направление для лиц, имеющих



водительское удостоверение, — езда по городу, имеется в виду интенсивное городское движение. Для таких занятий мы имеем особое помещение, туда приходят люди и из других автошкол. Они говорят, что у них уже есть водительское удостоверение, поэтому учиться водить им не нужно, но хотелось бы приобрести навык. А мы в обязательном порядке обучаем не только вождению, но даем и практически-теоретический курс, состоящий как минимум из трех часов для лиц, имеющих водительское удостоверение. Что мы вкладываем в этот теоретический курс? Прежде всего, мы даем изменения в Правилах дорожного движения. Ведь люди, получившие права пять лет назад, не знают последних изменений в правилах. Как можно их выпускать на дорогу? Мы учим основам безопасности, приводим примеры тех ситуаций, которые сейчас происходят на дорогах. За эти три часа мы пытаемся все это кратко рассказать. И если кому-то интересно, мы этот теоретический курс продолжаем. А в рамках практической части программы мы возим людей на площадки, на Тушинский аэродром или на Ленинградское шоссе. С ними мы проводим упражнения по парковке, по развороту, по торможению с элементами безопасности. Причем мы отрабатываем различные виды торможения, в том числе сносы и заносы. Все это мы делаем на территории Тушинского аэродрома. А тех, кто уже подготовлен к городским условиям, мы учим в городе. Первая программа — это малоинтенсивный город. Это Тушино и Митино, где не бывает транспортных пробок. А тем, кто уже освоился с этой программой, мы даем программу посложнее. Некоторые говорят так: мне нужно изучить маршрут дом — работа — дом. Такую программу мы тоже отрабатываем. Допустим, работа у человека находится на Арбате. Так мы учим тому, как лучше доехать, как не попасть в пробку, какие есть объездные пути. И третье важное направление, которое мы изучаем — во время движения по МКАД мы учим различать других участников движения. Ведь на МКАД бывает очень много подстав, когда специально выискивают таких людей, которые неуверенно себя

чувствуют за рулем. Поэтому надо уметь определять, что конкретно в данной ситуации этот водитель хочет сделать, и не только тот, кто едет перед тобой, но и тот, кто едет рядом.

— У многих директоров автошкол сложилось разное, в том числе и отрицательное отношение к тренажерам. А у вас они есть, и как Вы к ним относитесь?

— У нас тренажеров как таковых нет, но я бы очень хотел их иметь. Да, некоторым кандидатам в водители, может быть, лучше сразу иметь дело с автомобилем, но некоторым людям, в особенности женщинам бальзаковского возраста, наверное, изначально надо заниматься на тренажерах. Ведь каждый кандидат в водители — это личность, и к нему нужен индивидуальный подход. Вот когда найдешь к нему тропинку, он увидит, что у него получается, и он хочет этому научиться — тогда и будут положительные результаты.

— Какой марки автомобили и мотоциклы в вашей автошколе?

— На сегодняшний день у нас автомобили марки «Жигули» начиная с 5-й и кончая 15-й моделью. Так как сейчас все больше машин с автоматической коробкой переключения передач, то руководство автошколы прорабатывает вопрос с дилерами корейской фирмы Hyundai о том, чтобы взять в лизинг автомобили с АКПП. Что касается мотоциклов, то первоначально мы пытались обучать ребят на маленьких «Восходах», но потом поняли, что это немножко неверно. Сейчас мы перешли на «Иж-Планета 5». Два таких мотоцикла находятся у нас на балансе.

— Не лучше бы было иметь японские «Ямахи»?

— Знаете, к хорошему привыкаешь очень быстро. Если человек изначально начинает учиться управлять переднеприводным автомобилем, он приобретает себе, допустим, «Тойоту». Но когда человек пересаживается с нее в нашу «девятку», тогда ему какое-то время будет дискомфортно. Но если он научился водить мотоцикл на «Иже», он обязательно поедет на «Хонде» и «Ямахе». Единственное, что ему надо вложить в голову — это то, что скоростные качества и маневренность будут сказываться по-разному, чтобы он, выезжая на трассу, не



демонстрировал сразу свой сильный мотор.

— Вы не боитесь, что кто-то из ваших выпускников пусть не сразу, но потом станет рокером и будет реветь под окнами, мешая людям спать?

— Нет, этого я не боюсь. Наоборот, мне хочется, чтобы к нам больше молодых ребят приходило на обучение. Потому что где-то чему-то они могут обучиться не у специалистов, а это будет гораздо страшнее. А если они придут к нам в нашу автошколу, будет только лучше. Некоторые мамы приходят к нам и говорят: «Возьмите, пожалуйста, моего десятиклассника на обучение на время каникул. Пусть он не по дорогам болтается, а будет у вас обучаться».

— Какова у вас стоимость обучения?

— У нас она составляет 6500 рублей. Это имеется в виду полный теоретический и полный практический курс. Недешево, но нам приходится тяжело, маневрируем почти на грани. Тут и аренда площадки, аренда помещений, коммунальные платежи. Причем все это не уменьшается, а наоборот — растет.

— Вы находитесь рядом с НИИ автомобильного транспорта. Это что, чисто случайное соседство?

— Да, чисто случайное. Но это соседство нам удобно, потому что мы можем получить в институте любую информацию, пособия, плакаты. Все, что у них появляется нового, мы приобретаем. Единственное, что нам тяжело — купить хорошие тренажеры. Но мы их обязательно приобретем...

Беседу вел Андрей СМОЛОВ

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ В КИРОВЕ

Расширяя географию обзор работы автошкол в стране, сегодня мы представляем город Киров (в прошлом – Вятка). Мы попытались выяснить, насколько близки проблемы отрасли в Москве и за тысячу километров от столицы.

Для подробного обзора ситуации с подготовкой водителей в Кировской области было решено отразить все заинтересованные и имеющие отношение к вопросу точки зрения. Для этого сначала мы пообщались с представителем ГИБДД Кировской области, затем с городским МРЭО. После этого было логичным встретиться с руководством одной из местных автошкол, желательно с высоким процентом сдачи экзаменов с первого раза и наибольшим числом выпускников. Ознакомившись со статистикой сдачи экзаменов на права выпускниками учебных заведений и руководствуясь советом опытных инспекторов кировского МРЭО, выбор пал на ОТШ РОСТО. В этом учреждении, пожалуй, наиболее широко представлены все стороны сегодняшней автошколы в общем смысле. Кроме того, что это одна из старейших организаций по подготовке в водители г. Кирова, здесь за партой можно встретить и пенсионера, и студента, и молодую домохозяйку, и курсанта-призывника. Преподавательский состав в ОТШ сложился за много лет, и руководство, во главе с начальником Павлом Максимукон, может похвастаться квалифицированными

кадрами по всем дисциплинам. Практические занятия – тоже одна из сильных сторон автошколы. Кроме нескольких автодромов для обучения вождению на легковушках, мотоциклах, грузовиках и автобусах, у ОТШ есть три «кранодрома» – подготовка крановщиков – один из профилей учебного заведения. Есть, конечно, и масса проблем, мешающих безоблачному существованию коллектива: ветхость здания школы, традиционное отсутствие денег, прожившие не одно десятилетие наглядные и методические пособия и многое, многое другое. Часть проблем стимулируют руководство и сотрудников к их решению, так высокое качество обучения становится причиной хороших отзывов учеников и высокого процента сдачи экзаменов с первого раза, что приводит новых кандидатов в водители к выбору именно ОТШ РОСТО для получения знаний и навыков. А отсутствие возможности обновлять учебно-материальную базу провоцирует коллектив бережно относиться к уже существующим, зарекомендовавшим себя пособиям и изобретать свои собственные наглядные средства обучения, порой поражающие своей уникальностью и оригинальностью.

О сегодняшней ситуации в автошколе в частности и на дорогах вообще с нами побеседовал заместитель начальника кировской ОТШ РОСТО Александр ПОПОВ.

– Александр Алексеевич, чем обусловлено более высокое положение ведомственных автошкол в рейтингах сдачи экзаменов с первого раза по отношению к частным учебным заведениям?

– Я бы хотел свое видение отразить. Оно совпадает, вероятно, с мнением руководителей тех школ, которые работают давно на рынке образовательных услуг. Сейчас имеет место недобросовестная кон-



курренция. Ни для кого не секрет, чем берут маленькие автошколы, главным образом частные, это тем, что у них низкая цена на обучение. Естественно, при низкой цене высокого уровня подготовки быть не может, и рейтинг ГИБДД этот факт подтверждает.

Я так полагаю, что в школе сложились за это время определенные традиции – все-таки она давно работает, с 1940-го года. Из поколения в поколение, от преподавателя преподавателю передается определенный опыт. Это один момент, то есть здесь человеческий фактор действует. Второй момент заключается, на мой взгляд, в том, что система РОСТО (ДОСААФ), система Минавтотранса и другие – это структуры, которые имеют и устоявшиеся традиции, и определенные наработки не только на местах, – центральный аппарат тоже работает. Может быть, не так как при социализме, но существует и контроль, не только со стороны Департамента образования или по линии ГИБДД, но и по нашим ведомствам. В частности, у нас из округа военные бывают, бывают из центрального совета РОСТО, то есть мы подвергаемся систематическим проверкам. Проверки, конечно никто не любит, но это позволяет держаться в тонусе.

Это, видимо, и есть те две причины, которые позволяют сохранять высокий результат и, как следствие, высокий рейтинг. Но главным образом это, конечно же, люди, педагогический состав, и традиции.

– К вопросу о вышестоящих организациях. Сейчас ситуация такая, что школам не хватает своего финансирования. Идет какая-то материальная помощь сверху?

– К сожалению, как вы правильно заметили, помощи, можно сказать, нет. Я на цифры опираться не

буду, потому что документально их подтвердить в данный момент не могу, но приблизительно могу сказать, что финансирование идет на уровне от 10 до 20%. Дело в том, что мы готовим специалистов автомобильного профиля в двух основных направлениях: согласно уставу, в первую очередь, мы конечно готовим людей для вооруженных сил, а, поскольку это государственный заказ, он должен быть, по определению, профинансирован, но финансируется лишь в тех масштабах, которые я назвал. Однако, с другой стороны, справедливости ради, надо заметить, что вот эти здания, часть техники еще с тех уютных социалистических времен к нам перешли и, естественно, здесь вложены средства и Министерства обороны, и Центрального совета РОСТО в частности, а мы пользуемся ими не то чтобы бесплатно, но происходит некий взаимозачет. В то же время, к сожалению, то что мы зарабатываем на платной подготовке, мы вынуждены вкладывать в подготовку призывников для вооруженных сил, другого пути просто нет. Нелзя сказать, что это взаимовыгодное сотрудничество – альтруизм как-то не в почете сейчас. Но, тем не менее, опять же, возвращаясь к сильнейшим традициям, работать плохо – как-то не уютно. Обидно даже не столько за зарплаты преподавателей, они невысокие – разрядная сетка, тарифы, сколько за то, что мы не в состоянии развивать учебно-материальную базу, то есть не можем применить современные методы обучения, технические средства, компьютерные технологии – это все, к сожалению, требует денег. Затруднительно обновлять технику, которая, в частности, используется для подготовки кадров массовых технических профессий. Тем не менее, раз мы умудрились столько времени прожить, я надеюсь мы проживем еще сколько-то. Есть подвижки определенные на уровне президента, Центрального совета, но если бы это все подкреплялось деньгами, было бы замечательно. То есть нам много не надо – даже если бы 50–60% от потребностей, мы бы достаточно уютно себя чувствовали на рынке образовательных услуг.

– *С какого возраста у вас обучаются курсанты?*

– У нас два направления. Если речь идет о призывниках, которые готовятся для нужд вооруженных сил, возраст их определяется сроками призыва – это примерно

17–17,5 лет, изредка попадают те, у кого отсрочка была. Остальные кандидаты в водители обучаются на платной основе. Очень большое количество молодых женщин в возрасте до 25 лет, процентов 40, если не больше. Молодые люди есть конечно, которые по каким-то причинам не обучаются в качестве специалистов для вооруженных сил, в основном это студенты ВУЗов, и, как ни странно, лица, которым уже за 50, а есть и за 60 лет. Очевидно, автомобили стали доступней, а нужда ехать в огород их подвигает на обучение в таком возрасте.

С точки зрения сложности подготовки, ясно, что молодых людей подготовить легче: у них и память лучше и навыки вырабатываются быстрее. Пожилые берут старанием. Студенты проявляют себя не очень хорошо, в силу студенческих традиций, до экзамена одна ночь и студент готов, то есть если по каким-то причинам своевременно не подготовился, ему достаточно дня-недели и он готов. Но это уже, так сказать, область психологии.

Занимаемся подготовкой, повышением квалификации категории «D» на «E». В последнее время спрос невелик. Я не могу сказать, что дело в конкуренции, но очевидно, что рынок этих специалистов не то чтобы перенасыщен, но потребность снижается, особенно это заметно последние два года. До конца я пока понять не могу, в чем здесь причина...

– *Не сказывается ли здесь такая ситуация: к примеру, в Москве, ав-*

топредприятия нередко принимают на работу людей, которые зачастую не имеют даже категории «С», и сажают их за руль автобусов и грузовиков. Поэтому, возможно, подобные водители не стремятся получить профессиональную квалификацию. В Кирове нет такой проблемы?

– Тут скорее немного другая ситуация. Москва, все-таки, привлекает людей с округи, а у нас такого нет. Объяснить это можно тем, что количество большегрузной техники вообще постепенно снижается, и на грузоперевозки уже привлекают специалистов, которые обладают высокой квалификацией, с определенным опытом работы. Наверное, только этим можно объяснить такое положение последние два года. Хотя, с другой стороны, сейчас появляется большое количество маршрутных такси на базе автобусов марки «ПАЗ», вроде бы должен быть спрос, но, тем не менее, другие учебные заведения отвлекают народ к себе. Но, общаясь с их руководителями, выясняется, что у них такая же проблема.

– *Как раз хотел поделиться ощущениями от поездок на тех самых «ПАЗах» в Кирове: только зайдешь, сразу же стараешься поскорее сесть на сиденье и постоянно хочется посоветовать водителю записаться в автошколу.*

– Уровень квалификации уже не тот, наблюдается падение – это однозначно. Однако здесь есть еще один момент: заработок маршрутных «ПАЗиков» зависит от скорости, что тоже провоцирует





неаккуратную езду и, естественно, рост ДТП.

— Кстати о статистике, за прошлый год по Кировской области есть два резких изменения: сильное снижение количества ДТП по вине пешеходов (видимо стали более дисциплинированными) и удвоение, то есть стопроцентный прирост, детской смертности на дорогах. По статусу вы не работаете с детьми, но на практике что-то делается в этом отношении?

— Да, мы не работаем с детьми, но, все же, иногда проводим занятия в средних школах, правда, эпизодически, хотелось бы больше.

Раньше мы пытались работать с детьми через УПК, обучали на категорию «А» и даже «В», но, к сожалению, неудачно. Причина в том, что раннее обучение не позволяло родителям решить: заканчивать или не заканчивать курс подготовки. То есть, они, вроде бы, и обучались в рамках УПК, но когда стали подводить итоги сдачи экзаменов на выпуске, то результаты оказались просто смешными. Кроме того мы столкнулись с трудностями из-за длительности подготовки — 2–2,5 года затрачено на курс, а эффект был незначительным.

— Ситуация на дорогах г. Кирова усложнилась, по последним данным, автопарк города перенасыщен, пробки, к тому же сказывается ужасное состояние дорог. Как Вы оцениваете такое положение?

— Это Вы еще увидели дороги в удовлетворительном состоянии. В прошлом и позапрошлом году было еще хуже, практически невозможно было двигаться.

— А каково Ваше личное мнение о ситуации в Кирове с манерой вождения? Мои собственные наблюдения таковы, что процентах в семидесяти — семидесяти пяти водители пропускают пешеходов на переходах, а это до-

вольно большое количество. При этом не пропускают других водителей, подрезают, часто и резко перестраиваются.

— В отношении пропуска пешеходов — это традиция, которая идет еще с 70-х годов. Вообще вопрос этот достаточно сложный. За пределами Кирова мне водить давно не приходилось, поэтому сопоставить с другими регионами затруднительно...

Нельзя сказать, что в Кирове агрессивный стиль езды, но перегрузка транспортной среды провоцирует водителей на нарушение Правил. Это заметно, в том числе и среди водителей автобусов. Раньше, пять лет назад или даже больше, водители на маршрутах корректно управляли, достаточно профессионально. Кроме того, десятилетия назад транспортные потоки формировали, все-таки, водители грузовиков, т.е. те водители, которые по роду своей профессии повышали квалификацию, общались между собой на предприятиях, взаимодействовали со службой безопасности. Такая ситуация сдерживала поведение водителей легковых автомобилей, парк которых был значительно меньше. Сейчас же получается, что транспортный поток формируют легковушки, а гарантировать, что эти водители обладают высокой профессиональной подготовкой нельзя.

Управляя автомобилем, я лично сталкивался с различными ситуациями. К примеру, объезжаю восьмую модель Жигулей, водитель которой в это время начал открывать дверь, а дверь у «восьмерки» широкая... хорошо, что боковой интервал был достаточный, чтобы избежать аварии. Я из профессионального любопытства спросил у водителя, примерно пятидесятилетнего возраста, мол, зачем он так необдуманно поступает,

ведь я мог попросту вынести дверь, да и самого его мог бы покалечить. Внятного ответа я получить от него так и не смог, то есть он просто не понимает, почему так делать нельзя.

Еще один пример. Водитель, отъезжая от тротуара, не подал сигнал поворота. Я остановился, он оказался моим знакомым. Поговорили, спрашиваю, почему не подал сигнал поворота. Отвечает, что, вроде как, так сложилось уже, что при правом повороте сигнал не подается. В этом случае дело не в том, что человек не знал, такие вещи знает каждый, причина в том, что водитель просто легкомысленно отнесся к подобной «мелочи».

Причиной ДТП у таких водителей является то, что они не предвидят опасности от своих деяний — это я считаю самым опасным. Человек мало того, что не знает, он просто логически не может просчитать ситуацию. Опять же, возвращаясь в 70-е годы, тогда и минтрансские разработки были, и по линии ГАИ информация шла, то есть мы постоянно общались со своими коллегами. Сейчас такое взаимодействие явно снизилось. Но, в частности, ваш журнал делает полезное дело — сейчас необходимую информацию можно получить хоть как-то.

К сожалению, ГИБДД, не в обиду и не в укор ей будет сказано, от контроля за деятельностью автошкол несколько отошла. Это понятно, ведь сейчас это задача Департамента образования. А для тех это дело новое, квалификацию они пока только нарабатывают. Отсюда бурный рост некоторых недобросовестных частных школ, которые мало кем контролируются. Их ценовая политика иная — затраты там меньше. Автошколы нашего уровня, другие автошколы, которые существуют давно, в силу сложившихся традиций, не могут обучать как попало, не только потому что контролируются и лицензионными органами, и вышестоящими организациями. К примеру, мы не можем сокращать программу, а там это запросто. Не можем снижать число практических занятий. В результате мы сильно проигрываем, ведь при личном разговоре выясняется, что человеку чаще нужно не научиться правильно вождению, заранее обезопасить себя, а просто нужно получить права, чтобы скорее сесть за руль.

Иван БОРИСОВ

Безопасность зависит от знаний

В Еврейской автономной области к этой проблеме подошли комплексно, с привлечением руководителей и преподавателей Хабаровского краевого учебно-курсового комбината автомобильного транспорта и его Биробиджанского филиала. Заведующий учебным пунктом Илья Бужор, являясь членом аттестационной комиссии специалистов по безопасности дорожного движения области, постоянно присутствует на заседаниях в ГИБДД и УГАДН, что позволяет держать руку на пульсе событий и оперативно подстраивать учебный процесс под изменения, складывающиеся в нормативно-правовой базе по БДД и дорожной обстановке в области.

Безопасность дорожного движения – одно из самых основных направлений в деятельности любого надзорного органа, будь то ГИБДД или автодорожный надзор. И чтобы эффективно бороться с правонарушениями, а самое главное, грамотно построить профилактическую и разъяснительную работу, в этом деле не обойтись без специалистов, готовящих водительские кадры.

На выездные заседания привлекаются специалисты головного образовательного учреждения – Хабаровского учебного комбината автотранспорта, который

является координационно-методическим центром в Дальневосточном федеральном округе.

Специалисты ХКУКК АТ разрабатывают и выпускают учебно-методическую, специализированную литературу, пособия, которые пользуются большим спросом не только в различных учебных заведениях, но и у специалистов по БДД в автопредприятиях, работников ГИБДД.

Тесное взаимодействие ГИБДД и учебных заведений в организации и проведении совместных рейдов, заседаний и комиссий по безопасности дорожного движения, несомненно, дает свои положительные результаты. Специалисты по БДД получают своевременную и грамотно обработанную информацию и статистику, а также имеют возможность пройти обучение и обновить свои знания по безопасности дорожного движения. В выигрыше все – автомобилисты, дорожники, пешеходы и ГИБДД. Ибо не зря говорят: обучен и предупрежден, значит вооружен.

Вячеслав МЕНЖИЦКИЙ



Идет заседание аттестационной комиссии. В центре руководитель УГАДН по ЕАО Г.С. Леонов. Слева: зам. руководителя В.Н. Никаноров, директор ХКУКК АТ А.А. Насыров. Справа: государственные инспекторы С.А. Лавренов, С.В. Ратушный

Слабые звенья автотранспортной системы как истинные причины трагедий на дорогах

Но ориентировка эта по своей сути грубо искаженная: от водителя требуют высокой надежности, а вот, чтобы эту надежность обеспечить, делается очень мало. Конечно, будет не искренне не сказать, что проводится большая работа по улучшению свойств автомобилей, качества организации и управления дорожным движением, покрытия дорог и др. Но все это, как известно, проблемы безопасности не решает, а аксиома, что в ДТП всегда виноват водитель, продолжает действовать и поныне.

Возникает справедливый вопрос: почему другие компоненты системы «водитель – автомобиль – среда» и их слагаемые практически не несут ответственности за трагедии на дорогах страны? Давайте в этом детально разберемся, подвергнув тщательному анализу автотранспортную систему (АТС).

Начнем с определения «системы» и рассмотрения структуры «автотранспортной системы». Определений системы достаточно много, но основной их смысл состоит в том, что это динамическая организация, избирательно объединяющая различные объекты и процессы для достижения конкретных полезных результатов. Важно выделить в данном определении следующее: в систему объединяется только то (т.е. избирательно!), что способствует получению полезного результата. Если деятельность объекта или какой-то процесс не способствуют получению полезного результата в силу того, что имеют недостатки или вообще стали балластом системы, то она от них избавляется или обязана избавиться.

С данных позиций проанализируем теперь «автотранспортную систему». Начнем со структуры. Однако, даже в та-

К сожалению, в нашей стране так принято, что в ДТП практически всегда обвиняют только водителя. Такое положение сохраняется уже более ста лет, т.е. с того самого момента, когда первый русский автомобиль А. Яковлева в 1896 г. удивил россиян своим появлением. Именно тогда вектор борьбы за безопасность на дорогах страны, которая ведется все эти годы, был ориентирован, главным образом, на водителя.

ком, казалось бы, банальном вопросе нет единства взглядов. Кто-то видит ее трехкомпонентной, как «водитель – автомобиль – среда», кто-то выделяет в качестве самостоятельного компонента еще и «дорогу», понимая АТС как четырехкомпонентную: «водитель – автомобиль – дорога – среда». Правда, сразу задумываешься, почему тогда в авиационной системе наряду с «летчиком», «самолетом», «средой» не выделили «воздух» или «атмосферу»? Или там трудятся менее дотошные аналитики? Есть и другие различия. Например, «среду» сужают до «среды движения» и т.д. Можно продолжить изложение точек зрения на структуру АТС, но, думается, что это будет лишним.

Выявленные различия в понимании структуры «автотранспортной системы» есть не просто проявление творческой волюнтарности, не имеющее, как может кому-то показаться, принципиального значения для практики обеспечения безопасности дорожного движения. Наоборот, именно в этих воль-



ностях берут начало трагедии на дорогах. Поясним данное положение обстоятельно.

Итак, будем придерживаться понимания АТС как трехкомпонентной, т.е. «водитель – автомобиль – среда». Кто такой «водитель»? Поскольку ответ на этот вопрос дается в самостоятельной статье, здесь мы затронем лишь некоторые аспекты. Водитель – это не просто личность, это главный компонент АТС, продукт успешного (или безуспешного) функционирования структур, обеспечивающих его отбор, обучение, контроль готовности к вождению, расследование и профилактику ДТП. Понятно, что если есть изъяны в деятельности указанных структур, то с такими же изъянами получается и их продукт – водитель. Следовательно, когда водитель ненадежен, то для получения ответа на вопрос «почему?», необходимо провести экспертизу вышеперечисленных структур. Чего, к сожалению, до настоящего времени не делается. Это слабое звено АТС.

Не встречаются в специальной литературе в полном объеме и те свойства и качества личности водителя, которые определяют его профессиональную надежность. Без их выделения и анализа построить эффективную профилактическую работу, направленную на предупреждение ДТП, не возможно. Это другое слабое звено АТС.

«Автомобиль», чтобы отвечать требованиям надежности, должен быть не только технически качественно исполненным, но и эргономичным, т.е. учитывать в своих свойствах, с которыми непосредственно взаимодействует водитель, психофизиологические возможности и ограничения, присущие всем людям. В противном случае водитель будет допускать ошибки и, в первую очередь, в особых ситуациях. Неэргономичность некоторых автомобилей также является слабым звеном АТС.

«Среда», как компонент АТС, имеет исключительно важное значение в обеспечении ее надежного функционирования. Но, к сожалению, правильного толкования среди специалистов автотранспортной системы она не получила. Попытки вычленили из нее «дорогу», а саму «среду» представить как только естественную, существенно искажает содержание, вкладываемое в это понятие. Чтобы до конца было понятно, о чем идет речь, давайте ответим на простой вопрос: в какой из компонентов АТС входят такие важнейшие слагаемые, как межгосударственные соглашения и другие документы, регламентирующие ее функционирование, или методики и средства отбора, обучения и т. д. Если придерживаться устоявшегося понимания «среды», то перечисленные слагаемые в нее не входят. Тогда куда они входят? Безусловно, все указанные слагаемые являются элементами «среды», которую следует понимать значительно шире, как принято в мировой авиационной практике.

«Среда» в авиации подразделяется на природную и искусственную. Что включено в природную, думаю, понятно, а вот искусственная среда состоит из физической и нефизической. Если первая – это аэропорты, средства подготовки и т.д., то вторая – международные соглашения, программы отбора, обучения и др. Думается, что без всяких купюр такое понимание «среды» должно быть перенесено в АТС. Только тогда станет понятным,

куда включать средства и методы обучения водителей, куда входит дорога, а также объекты организации и управления движением и т.п. Предлагаемое понимание «среды» не только четко определяет ее содержание, но и, что самое главное, дает возможность увидеть ее роль в формировании профессионально значимых свойств и качеств водителя, а также создании безопасных условий на дороге. Нет сомнения в том, что при расследовании каждого ДТП указанные элементы «среды» должны подвергаться тщательному анализу с целью выявления их значения в возникновении, неблагоприятном развитии и исходе особой ситуации на дороге. В противном случае истинные причины дорожных трагедий никогда не установить. Неверное понимание «среды» – очередное слабое звено АТС. Кстати сказать, при изложенном понимании содержания «среды» ярко выделяется одна из ее коллизий: автошколы, являясь важнейшим элементом «среды», как компонента АТС, подчиняются министерству образования (именно здесь получают лицензию), которое к обеспечению безопасности на дорогах не имеет никакого отношения.

Итак, становится очевидным, что компоненты АТС «водитель – автомобиль – среда» находятся в тесной взаимосвязи. При этом «водитель», как подчеркивалось выше, должен отвечать по своим характеристикам требованиям данной профессии, а «автомобиль» и «среда» – учитывать психофизиологические возможности и ограничения, присущие всем людям. Как же в реальности обстоят дела?

Ограниченность системы медицинского отбора сегодня очевидна, но отражение данного недостатка на безопасности дорожного движения, на наш взгляд, не столь велико, как может показаться. Хотя это одно из слабых звеньев АТС. Значительно более важную роль в возникновении ДТП играют уровень транспортной культуры водителя и его профессио-

нальная готовность. Безусловно, это два разных свойства водителя. Причем нет сомнения в том, что удельный вес ДТП, обусловленных низкой транспортной культурой, значительно больше, чем связанных с профессиональной готовностью. Но вместе с тем и транспортная культура, и профессиональная готовность – это продукты деятельности автошколы, как важнейшего компонента «среды». И когда появляются водители, у которых данные свойства неудовлетворительные, то мы вправе сделать вывод о том, что автошколы – слабое звено АТС.

Вообще, транспортная культура как мишень для психолого-педагогического воздействия в автошколах даже не фигурирует. По-прежнему обучение, как и сто лет назад, строится на принципе, исключающем всякие психологические знания и ярко отраженным в красивых словах «крепче за баранку держись, шофер». Или, как пошутил известный водитель-профессионал, он же шоу-мен Н. Фоменко: «Крепче за шоферку держись, баран». Реализация данного принципа в обучении водителей есть одно из наиболее слабых звеньев АТС.

Важным элементом «среды» является дорога, которая нередко представляется самостоятельным компонентом АТС. Нет сомнения, что ее роль в обеспечении безопасности движения чрезвычайно велика. Однако важно здесь выделять те характеристики, за которые отвечает дорожно-эксплуатационная служба (качество покрытия и т.п.), и те, которые создаются матушкой-природой (гололед и др.). Понятно, что в ДТП за первые характеристики спрос должен быть с вышеназванной службы, а за вторые обязан отвечать водитель, но... для этого его требуется сначала обучить в автошколе особенностям вождения в гололед. Как ответственность дорожно-эксплуатационной службы в ДТП, так и обучение вождению в гололед – слабые звенья АТС.

«Среда» включает также средства и методы организа-

ции и управления дорожным движением. Влияние их на безопасность вождения трудно переоценить. Но как часто к этим элементам «среды» предъявляются претензии при расследовании того или иного ДТП? Наверное, все согласятся – не часто. С другой стороны, каждый опытный водитель вспомнит ситуации, когда недостатки организации и управления дорожным движением становились причиной, создающей особую ситуацию или даже приводящей к ДТП. Поэтому несовершенство организации и управления дорожным движением – еще одно слабое звено АТС.

Все, что связано с расследованием ДТП и разработкой профилактических мероприятий, входит в состав «среды». Однако необходимо заметить, что процесс расследования строит-

ся на обвинительном подходе, при котором, как подчеркивалось выше, выявление факта допущенной водителем ошибки является конечной целью, а вопрос об определении ее причины даже не ставится. В результате эффективность разрабатываемых мероприятий по предупреждению ДТП остается крайне низкой, о чем убедительно свидетельствует статистика. Сложившаяся ситуация в расследовании ДТП – одно из наиболее слабых звеньев АТС.

Процесс анализа компонентов АТС с целью выявления слабых звеньев может быть продолжен, однако вышеизложенных материалов вполне достаточно, чтобы сделать принципиальный вывод: система «водитель – автомобиль – среда» нуждается в радикальном реформировании, время которого наступило вчера. Игнорирова-

ние данного вывода, как свидетельствует наша дорожно-транспортная жизнь, дорого обходится гражданам страны, ежегодно теряющим 25 чел. на 100 тыс. населения. Чтобы не понимать сложившуюся ситуацию или оставаться к ней равнодушным, необходимо быть особо «одаренным»: иметь загибающие руки, деревянную голову и железное сердце. Фонд безопасности деятельности «Человеческий фактор» готов принять участие в решении изложенных в статье проблем.

www.humanfactor.ru;
e-mail: info@humanfactor.ru;
тел.: 740-85-54.

Валерий КОЗЛОВ,
профессор, президент Фонда
безопасности деятельности
«Человеческий фактор»

Правильные, но ...не оптимальные действия водителя

Когда начали разбираться в ситуации, то стало очевидно, что ошибку все-таки допустил второй водитель: он не увидел знака «уступите дорогу», поэтому не к месту применил правило «помеха справа». Это же подтвердил и подъехавший сотрудник ГИБДД, который быстро оформил Протокол об административном правонарушении, определив виновным в ДТП второго водителя. Затем последовал разбор в ГИБДД данной аварии, где «виновному» водителю было указано на необходимость быть более внимательным и строже соблюдать ПДД.

В описанном случае отражена типовая схема расследования ДТП, применяемая десятилетиями. Но возникают справедливые вопросы: что дает такой подход для профилактики подобных аварий, если даже водитель, не увидевший знак, так и не понял, почему он его не увидел? Что вынес-

Столкновение двух автомобилей в городе на У-образном нерегулируемом перекрестке произошло, как всегда, внезапно для обоих водителей. Выходя из поврежденных машин, каждый из них считал, что виновен в случившемся, безусловно, другой водитель, поскольку себя относил к категории законопослушных и в данном случае ничего не нарушал. По мнению одного водителя, он имел преимущество проезда, т. е. ехал по главной дороге. Другой водитель был абсолютно уверен, что перекресток представляет собой пересечение равнозначных дорог, поэтому пользовался правилом «помеха справа», которую его автомобиль и представлял.

для себя из расследования данного ДТП пострадавший водитель? И это тоже немаловажно, поскольку он имел возможность (как будет показано ниже) оптимальными действиями предотвратить ДТП. Какой вывод сделал для себя сотрудник ГИБДД, который обязан после расследования предпринять меры для предотвращения подобных ДТП хотя бы на данном участке дороги?

Чтобы во всем этом разобраться и ответить на поставленные вопросы, необходимо вновь вернуться к рассматриваемому ДТП и провести его профессионально-психологический анализ, включающий оценку действий каждого водителя и ситуации в целом.

Водитель, ехавший по главной дороге (о чем свидетельствовал знак «главная дорога»), руководствовался регламентированным ПДД преимуществом. В его сознании был прочно зафиксирован автошкольный штамп: соблюдая ПДД, вы обеспечиваете собственную безопасность на дороге. Однако, как видно из случившегося, это далеко не так, а точнее сказать, этого мало. ПДД определяют лишь порядок движения, но не гарантируют его безопасности. Последняя обеспечивается только оптимальными действиями само-

го водителя, которыми являются лишь адекватные ситуации действия. Важно подчеркнуть, что они не обязательно отвечают требованиям ПДД. Поэтому водителю на главной дороге следовало не только учитывать информацию, исходящую от знака «главная дорога», но и характер поведения другого автомобиля, чего он, к сожалению, не сделал. И хотя мы того или нет, но он также участвовал в создании особой ситуации на дороге, как и водитель, признанный виновным. Хотя, безусловно, степень его участия значительно ниже. Получается, что, с точки зрения правосудия, первый водитель ничего не нарушал, но с точки зрения обеспечения безопасности, и, прежде всего, собственной, он действовал не оптимально. Что здесь важнее – двух мнений, как говорится, быть не может.

Следовательно, есть два показателя оценки правильности действий водителя: первый – их соответствие ПДД и второй – адекватность производимых действий сложившейся ситуации. Очевидно и другое: соблюдение ПДД – не самоцель, а лишь одно из условий обеспечения безопасности на дороге. При выполнении водителем неадекватных ситуаций действий, даже основанных на строгом соблюдении ПДД, аварии не избежать.

Кому-то может показаться, что такие рассуждения не только пустые, но и вредные. Хотелось бы такому оппоненту посоветовать следующее. Представьте, что при столкновении в изложенном ДТП произошла не авария, а катастрофа, т.е. водители погибли. При таком результате столкновения ярко очерчивается значимость действий со стороны первого водителя, которые должны были находиться в полном соответствии не с ПДД, а с возникшей ситуацией. Другими словами, даже при юридическом преимуществе, регламентируемом Правилами, важнее им не воспользоваться или, если хотите, пренебречь (т.е. уступить дорогу, имея право первоочередного проезда), чем, опираясь на букву закона, лишиться себя жизни.

Становится очевидным: чтобы обеспечивать личную безопасность на дороге важно не только строго соблюдать ПДД, но и руководствоваться реальной ситуаци-

ей, выбирая адекватный ей алгоритм действий. К сожалению, водители об этом забывают или не знают.

Водитель, ехавший по второстепенной дороге, тоже законопослушный гражданин, и у него не было ни малейшего желания нарушать ПДД. Произошедшее ДТП – первое в его жизни. Конечно, проще всего его было обвинить в невнимательности, небрежности, халатности и т.п. Так обычно и поступают, не задаваясь вопросом: почему водитель допустил ошибку, ставшую роковой? Проведенный психологический анализ ситуации показал, что причиной необнаружения знака «уступите дорогу» является не невнимательность водителя, а неправильное его (знака) размещение. Когда знак вешали, то не учли два обстоятельства. Первое: перед перекрестком второстепенная дорога расширяется и при выполнении левого поворота водитель смещается максимально влево, концентрируя свое внимание на левой части пересекаемой дороги, где движутся представляющие в первую очередь опасность другие транспортные средства. Знак «уступите дорогу» висит справа и под таким углом, при котором на близком расстоянии от перекрестка не воспринимается даже периферическим зрением. Второе обстоятельство: знак в весенне-осенний период прикрывается листвой и при большом удалении от перекрестка также не заметен. Поэтому виновность второго водителя в произошедшей аварии сомнительна, а правильнее будет сказать, что ее нет вообще.

Теперь важно выявить, почему знак «уступите дорогу» оказался так размещен, что водитель его не увидел. Поскольку установка средств регуляции дорожного движения регламентируется соответствующим ГОСТом и является прерогативой ГИБДД, то следует обратиться к данной службе. Сотрудник ГИБДД мог неправильно повесить знак по следующим причинам. Первая: его этому не научили, т.е. он не знал, как правильно должен размещаться знак в соответствии с ГОСТом. Вторая причина: сотрудник ГИБДД знал требования ГОСТа, но при размещении знака допустил ошибку, связанную с тем, что не предполагал

закрытие его листвой в весенне-осенний период.

Становится понятным, что профилактика подобных изложенному ДТП заключается не в воспитании водителей, а в правильной установке знаков, обеспечивающей их своевременное восприятие. Это может быть достигнуто только при условии учета требований соответствующего ГОСТа при размещении знаков и строгом их выполнении. Кстати сказать, когда сотрудники ГИБДД «устали» расследовать ДТП на этом перекрестке, то они не только правильно перевесили знак «уступите дорогу», но и установили перед ним другой, не менее важный знак «конец главной дороги». В результате произошло резкое сокращение аварий.

Таким образом, любое ДТП – это взаимодействие двух и более участников дорожного движения в определенной обстановке. Если она не совершенна, то создаются условия, при которых надежность участников дорожного движения снижается, что проявляется в ошибочных действиях. Конечно, один из них играет ведущую роль в возникновении аварийной ситуации, но не следует забывать, что другие нередко могут своими адекватными (оптимальными) действиями ее предотвратить. Не выполнив таких действий, они невольно становятся соучастниками аварии. Поэтому для обеспечения безопасности на дорогах важно не только строго соблюдать ПДД, но и осуществлять постоянный анализ складывающейся дорожной обстановки, обязательно учитывая особенности поведения других участников движения. Тем более, что другие участники дорожного движения могут действовать неправильно не по своей вине. При необходимости следует даже уступить тому, перед кем вы имеете преимущество. Собственная безопасность на дороге должна быть всегда выше принципов. Вопросы психологии безопасного вождения автомобиля разрабатываются Фондом безопасности деятельности «Человеческий фактор».

Валерий КОЗЛОВ,
профессор, президент Фонда
безопасности деятельности
«Человеческий фактор»

Японский мотоцикл как антисоциальное явление, или давайте жить дружно

Для безаварийного вождения важно уметь прогнозировать дорожную ситуацию и понимать принципы, определяющие поведение других участников движения, в частности мотоциклистов. Вы можете по-разному относиться к ним самим, а также почти к поголовному пренебрежению ими ПДД, но тот факт, что мотоциклисты есть и что движутся они в транспортном потоке по своим особым законам, необходимо принять как данность. В этой статье я постараюсь рассказать об этих «особых» законах, помнить о которых необходимо всем участникам дорожного движения, иначе не избежать беды...

Сначала мы рассмотрим ситуации, возникающие при движении с «нормальными скоростями» в плотном транспортном потоке, а затем ситуации, возникающие в пробках.

Присутствие мотоциклистов в транспортном потоке на улицах и дорогах России от года к году становится все ощутимее. Причем наблюдается рост количества именно мотоциклов-иномарок. Объемы продаж новой и секонд-хенд мототехники, ввозимой, как правило, из Японии, стремительно растут, и динамика этого роста не оставляет никаких сомнений в том, что в ближайшие годы эта тенденция не изменится. Тому есть множество причин, прямых и косвенных, но останавливаться на них сейчас мы не будем. Вопрос в другом: готовы ли вы, управляя автомобилем, к порой неожиданной встрече с мотоциклистом?

Глава 1. Никогда не помогайте мотоциклисту

Если случилось так, что вы услышали кровожадный рев двигателя мотоцикла у себя за спиной и увидели одинокую фару в зеркалах заднего вида, не спешите уступать дорогу, если только, конечно, эта фара сама не попросит вас об этом, «дружелюбно» подмигивая дальним светом. Лучшим вариантом поведения в этой ситуации будет дальнейшее ваше движение без изменения траектории. Не предпринимайте никаких действий, оставайтесь статистом. Тем самым вы позволите мотоциклисту обогнать вас любым удобным ему способом.

Желание помочь мотоциклисту перестроением, безусловно, похвально с точки зрения общечеловеческих ценностей, но в данной ситуации практическое осуществление этого желания может доставить много неприятностей этому мотоциклисту. Почему? Ответ прост: современный мотоцикл позволяет оперировать ускорениями, на порядок превышающими те, которыми привыкли оперировать вы, даже если ваш автомобиль воспринимает «Жигули» не иначе как очень древнего и очень дальнего родственника. И соответственно критерии оценки возможности совершения того либо иного маневра у мотоциклиста отличаются от критериев, к которым привыкли вы. Опыт езды на автомобиле – это умение просчитывать маневры и перестроения «столбиком», мотоцикл же способен дать в руки пилоту «калькулятор».

Кроме того, специфика управления двухколесным ТС и габариты мотоцикла также вносят свои коррективы в логику выбора траекторий, вследствие чего автомобилисту практически невозможно точно предугадать направление обгона, которое выберет мотоциклист. Например, обгон справа для мотоциклиста очень часто бывает удобнее традиционного обгона слева. Вопрос законности такого маневра с точки зрения ПДД мы сейчас опускаем.

Еще одна из особенностей управления мотоциклом заклю-



чается в том, что любой маневр сопровождается наклоном корпуса. Наметивший себе траекторию обгона и приступивший к его выполнению наездник уже «заложил» мотоцикл на бок и начал ускоряться. Что делать ему, если в этот момент ваш автомобиль медленно, но верно начинает «ползти» в направлении его траектории? Правильно: менять направление движения. Легко сказать... «Переложить» мотоцикл с одного бока на другой при высоких скоростях бывает не так просто, как может показаться. Порой мотоцикл проявляет гипертрофированное нежелание поворачивать, на первый взгляд ничем не оправданное. Но если задуматься, то оправданием такого поведения мотоцикла станет гироскопический эффект, создаваемый его колесами. Причем чем быстрее вращаются колеса, тем ощутимее проявляется гироскопический эффект. И в такой ситуации изменение траектории требует секунд времени и метров пути, которых может попросту не хватить...

Современный мотоцикл ушел очень далеко от своих предков – велосипеда и мотоциклеток, обитавших на просторах СССР. Он многое дает, но и многое спрашивает. В общем, не судите о нем по детским впечатлениям, оставшимся после «Орленка», «Карпат» или «Явы». Его техническое совершенство таит в себе много скрытых угроз.

Поэтому, никогда не помогайте мотоциклисту перестроением. Вы вряд ли успеете ему помочь, а вот помешать можете. Исключением из этого правила является лишь ситуация, когда вы заметили светящуюся точку фары мотоцикла заранее и траектория его движения вполне определена: например, когда тот летит по узкой полоске асфальта вдоль разделительной полосы. Сместившись на полметра вправо, вы сделаете эту полосу чуть шире и безопаснее для мотоциклиста. Но и тут есть подводные камни. Какие? Об этом в следующей главе.

Глава 2.

Слетанная пара

Мотоцикл редко используется как сугубо утилитарное транс-



портное средство. Гораздо чаще это хобби, увлечение или настоящая «болезнь» его владельца. А посему мотоцикл обладает свойством объединять людей. «Мотопомешанные» могут сбиваться в стаи, случайно встретившись на дороге, будучи при этом совершенно не знакомыми. Вы когда-нибудь видели, как мотоциклисты, идя на встречных курсах или остановившись на светофоре, приветствуют друг друга поднятием руки или кивком головы? Думаете, знакомые встретились? Да они даже лиц друг друга никогда не видели, не видят их под шлемами и сейчас. В этом есть определенная романтика, и она могла бы стать темой для интересного разговора. Нам же в данный момент важно знать одно свойство мотонаездников: там, где есть один, могут возникнуть и другие. Помните об этой особенности мотоциклистов, когда встречаетесь с ними на дороге.

Мотоциклисты, идущие «слетанной парой», а порой и целой «эскадрилей», создают особую ситуацию. Представьте себе такую картину: вы движетесь со скоростью потока, размеренно, долго не меняя полосы, не выискивая лазейки для обгона, а значит, практически не глядя в зеркало. Вы полностью поглощены своими мыслями. И вдруг слева от вас с пугающим ревом, переходящим в вой, напоминающий истощенный крик воина-самурая, отчаянно шинкующего на мелкие кусочки своих врагов, впритирку к вам проносится мотоцикл. Вздогнув от неожиданности, вы

осознаете, что даже не подозревали о присутствии рядом с вами столь «взрывоопасного» транспортного средства, и смотрите через боковое зеркало заднего вида туда, откуда прилетел этот монстр. Видя второго «камикадзе» на подлете к вашему авто, вы вильете рулем вправо, дабы тот проехал не так рискованно близко к вашей машине, нежели первый. Итак, вы делаете резкое движение рулем вправо, освобождая слева от себя пространство для второго мотоциклиста и... противоположным бортом сбиваете третьего из той же «эскадрильи». Итог печален: на базу вернутся не все экипажи. Здесь мне хочется вспомнить название первой главы: «Никогда не помогайте мотоциклисту».

Вообще пользоваться зеркалами заднего вида нужно всегда. Привычка периодически «сканировать» пространство вокруг вашей машины очень полезна. Она позволяет лучше оценивать дорожную ситуацию и реагировать на ее изменения без промедлений. Применительно же к внезапно возникающим мотоциклистам эта привычка вовсе становится бесценной.

Уважаемые водители, пожалуйста, пользуйтесь при любых перестроениях зеркалами, а также замечательным свойством головы и глаз поворачиваться, даже тогда, когда вам кажется, что левее или правее вашей машины никого не может быть по причине узости вышеозначенного пространства. Может, и еще как может! И об этом в следующей главе.



Глава 3. Мотоцикл уже, чем вы думаете

Опытному мотоциклисту в некоторых случаях, для того чтобы проехать, достаточно полосы меньшей ширины, чем его мотоцикл. В этом нет ничего сверхъестественного. Хорошо владея своим телом и мотоциклом, чувствуя ритм движения, можно достаточно успешно протискиваться между машинами при помощи попеременных наклонов мотоцикла, которые позволяют огибать выступающие части – такие как зеркала, бамперы грузовиков и т.п. Даже в очень плотном потоке машин с минимальными боковыми интервалами мотоциклист может найти лазейки для обгона. Окно для «прыжка» вперед образуется за счет разных скоростей движения автомобилей в соседних полосах. И так получается, что, выжидая момент для атаки, мотоциклист часто оказывается как раз в «мертвой зоне» ваших зеркал и при этом очень близко с бортом вашей машины. Имейте это в виду, когда делаете резкие движения рулем – например, пытаетесь объехать люки или выбоины, внезапно появляющиеся из-под идущей впереди машины.

Глава 4. Мотоцикл шире, чем вы думаете

В названиях этой и предыдущей глав нет никаких противоречий. Просто предмет нашего обсуждения сам по себе очень противоречив. «Он многое дает, но и многое спрашивает», – так я, кажется, говорил ранее. И

здесь я хочу рассказать, как много жизненного пространства требуется мотоциклу. Прошу, не сочтите мои дальнейшие слова за нравоучение.

Итак, мотоциклист может сам вклиниться рядом с вами, пользуясь своими скромными габаритами, но вам ни в коем случае нельзя делать то же самое. Какое бы положение в пределах полосы движения ни занимал мотоцикл, считайте, что он так же широк, как если бы он был не мотоциклом, а грузовиком «ЗИЛ-130», чьи brutальные очертания внушают благоговейное уважение.

Говоря это, я вовсе не предлагаю вам перестраховываться. Такого отношения к себе движущиеся в потоке мотоциклы требуют по вполне объективным и осязаемым причинам. Речь идет о продольных стыках и прочих подобных пакостях. Не ведаете, что это такое? В этом ваше автомобильное счастье. А вот мотоциклисты с ними хорошо знакомы.

Продольные стыки – это любые продольно расположенные неровности, трещины, швы и другие дефекты покрытия дороги либо перепады высоты его профиля. Нанесенная толстым слоем разметка также является продольным стыком – врагом мотоциклиста. При пересечении таких неровностей под очень острым углом мотоцикл может терять стабильность движения. Продольный стык способен переставлять колеса мотоцикла относительно друг друга и как следствие направлять их по разным траекториям. Думаю, не надо объяснять, чем это может закончиться для мотоциклиста, ес-

ли разница направлений движения переднего и заднего колеса достигнет критической величины. Если мотоциклисту все же удалось избежать неприятных последствий в подобной ситуации, это не значит, что он не испытывает проблем с управлением: по мотоциклу «гуляет» вибрация, возможности маневрирования крайне ограничены. Чтобы вновь уверенно управлять мотоциклом, необходимо покинуть пределы продольных неровностей полотна дороги. Эксплуатируя автомобиль, вы не сталкиваетесь с воздействием продольного стыка, а значит, вряд ли можете прогнозировать «рысканье» мотоциклиста в пределах полосы движения. Оставьте ему всю ее ширину.

Изгибы дороги и повороты также вносят свои коррективы. Шлепки грязи, оставленные колесами грузовика, маленькие лужицы, песочек, камушки, мелкие выбоины, безумно скользкая в дождь «зебра» пешеходного перехода – все это может доставить много неприятностей мотоциклисту в повороте. Выбирая траекторию, он должен учитывать все эти мелочи. Не лишайте его свободы выбора, вклиниваясь рядом с ним.

И еще немного о поворотах. Их прохождение сопряжено с наклоном корпуса. А значит, в зависимости от угла наклона меняется ширина конструкции мотоцикл + мотоциклист...

Ко всему вышесказанному нужно добавить следующее: никто не застрахован от ошибок. А ошибки пилотирования мотоцикла порой обходятся слишком дорого. Для их исправления необходимо свободное пространство. В частности при ошибке в повороте необходима возможность распрямить траекторию, а значит, нужны боковые интервалы.

Не менее важна достаточная дистанция. Причем, если ошибется мотоциклист, использовать эту дистанцию придется именно вам. Ведь мотоцикл, как и любое другое двухколесное ТС, склонен падать, и порой внезапно падать. Насколько велика вероятность падения, поясню на простом примере: вспомните случаи из вашей автомобильной практики, когда при возникно-

вании сложной дорожной ситуации вам приходилось тормозить с блокировкой колес или когда такое торможение было вызвано попросту вашей невнимательностью. Вспомнили? Вот вам и достаточный повод для падения. Добавьте сюда уже упоминавшиеся песочек, камушки, лужицы, влажную разметку и продольные стыки. Конечно же многое зависит от мастерства пилота и его реакции, но, согласитесь, поводов для падения все же предостаточно... Не ездите по костям, держите дистанцию.

Глава 5. Всегда помогайте мотоциклисту

От чего такая перемена в настроении? А как же «никогда не помогайте мотоциклисту»? Все очень просто: мы попали в автомобильную пробку. Жизнь в ней течет неторопливо, но при этом далека от идиллии. В пробке идет нешуточная борьба за место под солнцем. Почти по Дарвину: выживает сильнейший и... наглестий. Именно последнее качество часто приписывают мотоциклистам, за что их многие недолюбливают. Но оставьте свои эмоции: мотоциклист – не конкурент вам в этой борьбе. Смело отдавайте ему кусочек асфальта рядом с вашим авто. Перед вами, сбоку от вас – не имеет значения. Не бойтесь пропускать его прямо перед бампером вашей машины. Поверьте, он не

задержится на этом месте и скоро вы будете видеть лишь его удаляющуюся спину.

А по поводу вышеупомянутых эмоций... Давайте попробуем влезть в шкуру мотоциклиста в буквальном и в переносном смысле. Поведение мотоциклистов, как и прочих двухколесных, попавших в пробку, определяется вовсе не их наглостью и даже не тем, что они «спешат на пожар». Это поведение заложено конструктивно в их транспортном средстве: двухколесная техника требует постоянного движения для поддержания равновесия. Сама же езда на мотоцикле в свою очередь требует от пилота больших физических затрат – это и сопротивление воздуха, которое принимают на себя тело и голова пилота, отягощенная почти полторакилограммовым шлемом; это и борьба с порывами бокового ветра, способного переставлять легкий (в сравнении с машинами) мотоцикл на открытых трассах; это и постоянная работа корпусом, обеспечивающая движение по заданной траектории; это и удары, передаваемые через подвеску от неровностей дороги, которые при езде верхом воспринимаются совсем иначе, нежели в автомобиле; это и нагрузка на руки, на которых сосредоточено большинство органов управления и которые при этом являются еще и точкой опоры мотоциклиста. Наконец, в пробках мотоциклисту попросту

невыносимо жарко, ведь вся его экипировка рассчитана на ветер, который на приличных скоростях бьет наотмашь и насквозь.

При продолжительном движении мотоциклисты сильно устают. Уважайте их нежелание то и дело останавливаться и, каждый раз останавливаясь, ставить ноги на землю, а затем снова подтягивать их вверх, усиливая в этот момент нагрузку на руки, которые и без того устали. Дайте им возможность просочиться сквозь пробку, как воде сквозь пальцы. Вашу помощь обязательно оценят, а добро всегда возвращается добром.

Глава 6. Давайте жить дружно!

Наверное, не секрет, что иногда бывает и по-другому. Помните название статьи?

В опасных дорожных ситуациях мотоциклисты очень остро ощущают свою незащищенность, находясь среди гораздо более крупных представителей «автомобильной фауны». А посему им свойственно иногда обижаться на медлительных, нерасторопных, но от того не менее непредсказуемых водителей четырехколесной техники. И повелась среди мотоциклистов такая традиция – разбивать, а точнее выламывать с корнем боковые зеркала своих обидчиков. Что это? Банальное хулиганство? Думаю, нет. К такой форме протеста прибегают порой даже вполне уважаемые люди, едущие верхом. Это послание: «Смотри в зеркала! Не калечь и не убивай меня! Для тебя – вмятина на крыле, для меня – инвалидное кресло». Дикая же форма этого послания, вероятно, адекватна серьезности проблемы, решить которую может лишь формирование мотокультуры в нашем обществе. Именно в обществе в целом, а не только в мотоциклетной среде. И данная статья отчасти призвана послужить этой цели.

P.S. Кстати, открывая дверь машины, чтобы вытряхнуть пепельницу... Думаю, вы меня поняли. Мотоциклисты всегда где-то рядом, не забывайте о них.

Илья ЗАКАЛИНСКИЙ,
водитель категории «А»



Алтай садится за баранку

– Особенность нашего факультета в том, что при нем работают курсы, где готовят специалистов самых различных направлений, в том числе и водителей категории «В». Контингент слушателей – это молодые ребята, студенты, которые здесь проходят подготовку по основному виду своей специальности, то есть получают высшее образование. Вполне естественно желание ребят научиться управлять автомобилем на любительском уровне и получить права категории «В». Раньше на автотранспортном факультете мы вели подготовку водителей и на другие категории, но потом из-за неостребованности этого вида подготовки дело как-то заглохло.

Подготовка платная, она осуществляется в рамках повышения квалификации, для получения дополнительного профессионального образования на внебюджетной основе. Причем смета выделяется на всю программу – и теоретический курс, и уроки практического вождения. Но если кто-то хочет позаниматься дополнительно, он вносит и дополнительную плату, для чего разрабатывается дополнительная смета.

Как правило, подготовку проходят две-три группы за год. По мере комплектования группы идет ее регистрация в ГИБДД в специальном журнале. По завершении обучения группа сдает экзамены. Теоретический курс они сдают в вузе, все остальное – в ГИБДД.

«Автомобиль не роскошь, а средство передвижения» – эту цитату из романа Ильфа и Петрова «Золотой теленок», можно сказать, «заездило» вот уже несколько поколений острословов. Однако с каждым годом у нас в стране автомобиль уже не в шутку, а на самом деле становится предметом первой необходимости. Причем не только в Москве и в Питере, но и в далекой глубинке, в частности, на Алтае. Рассказывает гость редакции журнала «Автошкола Профи» – декан факультета повышения квалификации и переподготовки кадров Алтайского государственного технического университета им. И. И. Ползунова, доцент, кандидат технических наук Юрий Андреевич ШАПОШНИКОВ:

Перед этим, как и в автошколах, проводятся внутренние экзамены – чтобы не было претензий на качество подготовки, во-первых, от слушателей, во-вторых, от органов ГИБДД.

Кроме того, у нас в вузе есть курс безопасности дорожного движения, который ведет мой коллега – тоже доцент, кандидат технических наук, выпускник МАДИ. Он же руководит и центром подготовки водителей. Группы у нас от двадцати до тридцати человек, есть и девушки, правда их немного – процентов 10–15 от всех слушателей. Профессиональный уровень преподава-



телей достаточно высок – они учились в МАДИ, заканчивали там аспирантуру. Отставных военных в качестве преподавателей, как это часто бывает в других автошколах, у нас нет. Это я говорю о тех, кто преподает теорию, но и практические специалисты у нас тоже достаточно квалифицированные, имеющие большой стаж работы.

У нас есть собственный автодром, со всем необходимым набором – площадкой, горкой. В летнее время его обычно приводят в порядок – укладывают новый асфальт, зимой автодром регулярно очищают от снега. В университете имеются специальные залы с набором различных тренажеров. Наша гордость – специально оборудованный автомобиль, сидя в котором можно имитировать реальные условия движения по трассе, с заданными характеристиками движения. То есть этот автомобиль подвешен, и водитель, крутя рулевое колесо, отслеживает свои маневры на экране монитора. Эту модель создали наши преподаватели. Они же обно-

вили устаревшую электронику и вывели ее на современный уровень. Компьютерная техника используется и при сдаче экзаменов и тестов. Причем такие же компьютерные технологии применяются и в ГИБДД. Другими словами, еще в процессе обучения слушатели адаптируются к сдаче экзаменов в ГИБДД.

Наш Барнаул, конечно, не сравнить с Москвой или Питером, в нем всего семьсот тысяч человек населения. Однако в последние пять лет количество транспорта и у нас значительно увеличилось, на дорогах теперь сплошные пробки. Плюс к тому – смена времен года, зимой бывают и большие морозы. Но и в мороз энергичным людям, прежде всего молодежи, надо перемещаться из одного места в другое на автомобиле.

Сначала с новичками мастера отрабатывают практические занятия на автодроме – в зависимости от навыков они наезжают определенное количество часов. Затем они выезжают на городские трассы. На первых порах они ездят по трассам с менее интенсивным движением – за городом, в пригороде. Затем их уже пускают в центральную часть города, промышленные районы. Там, конечно, надо более внимательно следить за движением транспорта. Но главное – это погодные условия. Потому что климат, конечно, у нас очень суровый. Бывают и ранние заморозки, и оттепель, и гололедица. Все эти моменты надо учитывать, поэтому на теоретических занятиях моделируются самые различные ситуации. А потом уже слушатель приобретает знания на практике, в процессе движения по дорогам. Пока что, как и в большинстве автошкол,

обучение проводится на «Жигулях», хотя в Барнауле продукцию отечественного автопрома все больше вытесняют иномарки.

Скажу о наших дорогах – пока что, на сегодняшний день, они не отвечают тем требованиям, которые необходимы для такого количества транспортных средств, остались те же, что и десять лет назад. Хотя строительство идет и у нас – строятся дорожные развязки, сооружается прекрасный дорожный переход через реку Обь. Достаточно успешно прокладываются и районные дороги, трассы в зоны отдыха. Есть программа администрации о расширении дорожного полотна, увеличении дорожной сети. Это, конечно, дает свои результаты. И, конечно, в связи с улучшением дорожной обстановки мы ожидаем снижения числа дорожно-транспортных происшествий.

Никаких нареканий от ГИБДД по качеству нашей подготовки водителей не было. А экзамены у нас сдают практически все. Разве что один-два человека провалятся. Это я имею в виду на категорию «В», на остальные категории можно сдать на автобазе РОСТО, расположенной неподалеку от нас. У них есть и соответствующая материально-техническая база, там тоже работают настоящие профессионалы.

А машины теперь действительно все больше становятся не роскошью, а средством передвижения. Как правило, молодые люди пользуются транспортными средствами своих родителей. Лишь очень редко молодежь в возрасте двадцати с небольшим лет может себе позволить иметь собственный автомобиль. Дети все чаще теперь заменяют родителей при выполнении различных пере-

возок. С другой стороны, это определенный стимул, который дают родители своим чадам – обучайся, берись за ум. То есть тут имеются моменты и воспитательного плана. Сейчас вообще жизнь помолодела. Это касается и управления транспортными средствами, и включения молодого поколения в экономическую жизнь страны.

Что касается родителей, то это так называемый средний класс. У нас, как я уже говорил, много поддержанных автомобилей японского и корейского производства. Я имею в виду легковые машины, а также микроавтобусы и грузовички до трех с половиной тонн. Они здесь просто вытесняют наши отечественные транспортные средства, поскольку стоят дешевле и более надежны. А представители среднего класса могут позволить себе иметь автомобили – сейчас предложения на рынке автотранспорта очень большие, так что проблем с покупкой транспортных средств нет. Поэтому люди с определенным достатком имеют возможность приобрести автомобили, которые стоят, как правило, четыре-шесть тысяч долларов. Отсюда у молодого поколения и возникает желание управлять транспортным средством – поскольку у родителей имеется автомобиль. Есть тут и элемент зависти – у товарища есть машина, он ей управляет, а чем я хуже? А мы готовим как раз молодых водителей – наших студентов и молодых людей со стороны. Объявления о наборе в группы даем по радио, через газеты. И поток молодежи к нам не иссякает...

Записал Иван АНДРЕЕВ

Где растут будущих чемпионов

Программа «Картинг»

Идея проекта – научить ребят самостоятельно управлять картами. Кроме того, они учатся самостоятельно ремонтировать и даже конструировать карты (для этого у нас есть лаборатория автоконструирования), изучают правила дорожного движения, узнают, как оказывать первую доврачебную помощь, как правильно заполнять страховку, участвуют в соревнованиях на улицах автогородка на территории Дворца – уменьшенных копиях городских магистралей, где есть переходы с использованием светофоров и дорожных знаков. Правда, техника, которую делают ребята, неконкурентоспособна по сравнению с «фирменными» картами, но для самостоятельного творчества она вполне приемлема. Однако чтобы выйти на соревнования городского уровня, нужны карты уже другого класса.

«Зеленый огонек»

В эту программу входят соревнования на велосипедах. У нас есть площадка, на которой установлены флажки для фигурного проезда. Получается достаточно сложная трасса, с которой и взрослым справиться нелегко. Чтобы ребят заинтересовать, мы приобрели два «миничоппера». Это что-то вроде мопедов. Сейчас они изучают их техническую часть, катаются, а на следующий год уже станут обслуживать и ремонтировать «чопперы» сами. Есть у нас и списанные электромобильчики, которые ребята будут переделывать под карты.

«Юный водитель»

Эта программа уже рассчитана на детей от 14 до 16 лет. В ее рамках дети в течение четырех с половиной месяцев изучают устройство автомобиля, Правила дорожного движения. Как только они сдают зачеты по устрой-

Дворец пионеров и школьников на Ленинских горах знаком мне еще с детства, с шестидесятих годов. Помнится, я приезжал сюда со своим классом, и классная руководительница подробно рассказывала нам об истории Дворца, о том, какие кружки в нем постоянно работают.

Заложенные еще сорок с лишним лет назад традиции детского творчества не прерываются и сейчас: в бывшем Дворце пионеров, а ныне – Московском городском дворце детского (юношеского) творчества продолжают успешно работать самые разнообразные кружки, точнее – отделы, это уже более высокий статус. Среди них есть и автотранспортный отдел, или автошкола, ставшая самостоятельным подразделением в 1989 г., когда под ее крышей объединили все имевшиеся во Дворце транспортные подразделения. Понятие «самостоятельное» в данном случае не включает в себя финансовую самостоятельность: финансирует автошколу Комитет по образованию правительства Москвы.

В автошколу принимают детей с 12-летнего возраста. Здесь они обучаются по программам различного уровня сложности. О программах рассказывает директор автотранспортного отдела (сам, кстати говоря, воспитанник Дворца пионеров 60-х годов) Алексей Алексеевич ЛЕБЕДЕВ:



ству и по Правилам, их допускают к вождению. Предусмотрено 10 часов вождения по нормальной профессиональной программе. Для этого у нас имеется автодром, есть и трасса протяженностью 3 км 300 м на территории Дворца.

Добавлю, что в рамках этой программы со следующего года мы будем проводить обучение вождению мотоцикла. Ситуация пока осложняется тем, что мотоциклов у нас нет – мы ведем переговоры с коллегами из другой автошколы, чтобы они нам предоставили мотоциклы, а мы им – классы и наших ребят. Таким образом, дети в 16 лет получают права категории «А», и при обучении на категорию «В» им уже не надо сдавать ПДД.

Программа «Автоклуб»

Это следующий этап обучения для детей 15–17 лет. Программа предусматривает углубленное изучение ПДД, УА и БД. Ребята учат фигурному вождению автомобиля. Сплочению детского коллектива способствует проведение различных соревнований, а главное – автопробегов, которые проводятся летом под руководством опытных преподавателей. В прошлом году, кстати, во время такого автопробега дети повредили три учебные машины, и мы решили теперь делать так: пускай они собственными руками их восстанавливают, снова ломают, а потом сами чинят.

Автопробег проходил в районе города Юхнова Калужской области. Там живописные места на берегу реки и достаточно

сложная трасса. Все это называется «Программа обучения в условиях бездорожья». На этих буднях проводятся различные конкурсы. Наш фирменный номер – это когда на капот ставится стакан с водой, и его надо провести по кочкам, не расплескав и не уронив.

В рамках программы «Автоклуб» ребята также осваивают компьютерные программы, даже объединяются в музыкальные коллективы. Правда, компьютерный класс у нас пока на ремонте. Важный момент – те ребята, которые у нас ездят в автопробег, должны в обязательном порядке посещать наш бассейн. Казалось бы, что общего между бассейном и обучением автоделу? Однако общее все-таки есть: во время автопробегов мы обязательно останавливаемся на берегах рек. Поэтому хотелось бы, чтобы все наши ребята умели плавать.

Нынешним летом мы снова едем под Юхнов. Оттуда наш путь лежит на Международный мотофестиваль в г. Малоярославец. А там будет отбор участников в уже более длительный автопробег, который пройдет в августе в Волгоградской области.

Готовим на категорию «В»

Последний этап обучения в автошколе – Программа подготовки водителей транспортных средств категории «В». В эту группу на конкурсной основе зачисляются закончившие автоклуб и те ребята из группы «Юный водитель», которые достигли 17 лет на момент регистрации в МРЭО ГИБДД. Эта программа, помимо углубленного изучения теории, предусматривает 30 часов практического вождения по маршруту, утвержденному ОБ ДПС Юго-Западного округа г. Москвы. В случае успешной сдачи экзаменов в МРЭО ГИБДД учащиеся получают право на управление транспортным средством категории «В», вступающее в юридическую силу по достижении ими 18-летнего возраста.

Идет процесс обучения

Большая часть наших педагогов по теории вождения работают здесь лет по 20–25. Правда, инструкторы – молодые ребята, им

лет по 30–35 максимум. У инструкторов образование среднее техническое, у педагогов-теоретиков – высшее образование, все они закончили МАДИ и другие автомобильные вузы по специальности инженер-механик. Есть среди них и выпускники нашей автошколы, к примеру, инструктор по труду Б.В. Жиронкин.

На 20 педагогов в школе 800 детей. Занятия проходят во вторую смену, поскольку в первую они все учатся в средней школе. С четырех часов дня работает автоклуб, туда они приходят на практические занятия, с пяти начинаются учебные часы, которые продолжаются до половины девятого. Среди учащихся много девочек, в одном классе вообще всего два или три парня. По моим наблюдениям, по усвоимости материала девочки обгоняют ребят.

С приходом во Дворец нового директора дела с нашим финансированием пошли заметно лучше. Так, недавно мы получили два новых переднеприводных автомобиля «Жигули» ВАЗ-2115. В этом году обещают дать еще две машины. Так что парк будет более или менее современным. Раньше у нас были только старые «шестерки». В классе можно заниматься теорией сразу с 20–30 ребятами. В практических занятиях участвует не более пяти-шести человек – из соображений соблюдения техники безопасности.

Ребята подметают помещение, моют машины, крутят и вертят гайки, красят кузова. Естественно, все это они делают под присмотром. Начиная с этого года, они будут сами восстанавливать машины, чтобы затем на них ездить. А новые машины – это уже для отработки мастерства, поэтому срок службы на них увеличивается. Кстати, старым «шестеркам» у нас по 11 лет.

Занятия у нас проходят все семь дней в неделю. В субботу и воскресенье они проводятся с 10 часов утра. Сейчас корпус, где был расположен компьютерный класс, ремонтируется, после ремонта там будут классы по устройству, компьютеры и помещение Автоклуба. Кроме того, там оборудуют современную ремонтную зону, оснащенную подъем-



никами. Наш детский автогородок для электромобилей в основном используется летом, потому что зимой его так заносит снегом, что невозможно чистить. Есть еще круглая площадка для картов, где после тренировок у ребят формируются понятия «руль» и «педаль», они знают, как заводится мотор, как работает коробка передач. Мотор они, правда, не перебирают, точную работу им пока делать рановато. Конечно, ребята рвутся все делать сами, но мы соблюдаем технику безопасности и не можем им это позволить. Эта техника безопасности написана кровью, и ее нарушать нельзя.

Толковых ребят у нас навалом – тех, которые все схватывают влет. Так, последняя группа меня приятно удивила: практически все ребята ведут себя так, как будто они все это уже раньше изучали. Хотя, могу сказать, когда я раньше учился, нам давали больше знаний. У нас была и электротехника, более углубленно мы изучали и двигатели внутреннего сгорания. Правда, раньше не было компьютеров, а нынешние ребята со всеми компьютерами на «ты»...

Кстати говоря, выпускники нашей автошколы – такие известные мастера «Формулы-1», как Александр Потехин, Михаил Рустемов и Михаил Ухов.

Записал Андрей ТАРАБРИН

Ученых тоже надо учить

— Мы работаем с теми людьми, которые уже имеют водительские права, но по тем или иным причинам обеспокоены своей безопасностью и хотели бы повысить уровень своего мастерства. В последние два года мы имеем дело не с физическими лицами, а с корпоративными клиентами — крупными компаниями с большим парком служебного транспорта. Мы проводим тренинги в трех формах: занятия в классе, обучение на автодромах и на дорогах общего пользования в городе и на трассе. Свое направление обучения мы называем «Защитное вождение». В этом мы, в частности, активно сотрудничаем с известным специалистом Громоковским. Мы считаем, что важнее научить людей избегать опасных и критических ситуаций, чем учить, как из них выкарабкиваться, когда они уже произошли.

Первые два года наш Центр занимался контраварийной подготовкой и экстремальным вождением. Сам я сначала работал в

Конечно, водительский стаж кое-что значит. Особенно, если ты не сидишь за рулем своих «Жигулей» или даже «Мерседеса» во время нечастых поездок на дачу, а постоянно водишь по дальним дорогам фуры с важным грузом. Но чем больше автомобилей на наших дорогах, тем больше риск попасть в ДТП, и тут традиционный опыт не всегда может выручить. Значит, если тебе дорога твоя безопасность, надо снова учиться, повышать свое мастерство. Повышение квалификации водителей с особым упором на безопасность — такова основная задача учебного центра «Актив-Безопасность». Рассказывает генеральный директор учебного центра Сергей Юрьевич МОИСЕЕВ:

Центре высшего водительского мастерства у Цыганкова. Однако затем мы от этого отказались, поскольку приемы, которые осваивают на курсах экстремального вождения, основаны на практике спортсменов-автогонщиков. А эти люди отличаются от обычных, средних водителей. У них другая психика, психология, координация движений, время реакции. И то, что удастся делать им, вовсе не обязательно может получиться у любого желающего.

На самом деле, лишь 5% людей, которые заканчивают курсы экстремального вождения, смогут реально в жизни применить полученные навыки. Наша точка зрения подтверждается и исследованиями, которые проводились в странах Скандинавии и в Англии. Как оказалось, там после курсов экстремального вождения аварийность растет на 35–40%. Все эти данные у нас имеются, мы их можем продемонстрировать заинтересованным организациям.

Сейчас мы работаем над следующими вопросами: «Принципы защитного поведения на дороге», «Как взаимодействовать с другими водителями», «Как наблюдать за дорогой», «Как прогнозировать поведение участников дорожного движения», «Как контролировать самого себя».



Впрочем, иногда мы проводим занятия и на льду, но при этом ставим немножко другие задачи. То есть мы не готовим мастеров скольжения, за короткие сроки это сделать невозможно. Поскольку, во-первых, для этого нужны способности, во-вторых, мы ставим акцент на опасности этой ситуации – ее нельзя контролировать, поэтому важно не заходить за черту. Надо по ранним признакам понимать, что ты в опасной зоне, и стараться вернуться в безопасные условия.

– Вопросы безопасности изучаются в любой автошколе, в чем принципиальное отличие вашей методики?

– Наш учебный центр работает с уже зрелыми водителями. Когда человек только учится водить, у него один взгляд на вещи, а когда он уже обрел некий самостоятельный опыт, начинает разбираться во многих дорожных ситуациях, хотя и не во всех – в некоторых он еще чувствует себя уязвимым. Здесь у меня такое сравнение: есть стакан и есть большой графин с водой. И если из графина начать наливать и непрерывно лить, то вода дойдет до краев и будет переливаться. Эта ситуация в начальной школе. Надо выпить этот стакан, потом налить еще и только таким образом можно ничего не пролить.



– На своем сайте вы пишете, что одна из целей обучения у вас «разрушить вредные шоферские стереотипы и привычки, которые вели к потере управляемости». Что это за привычки и стереотипы?

– Начать надо с водительской посадки. К примеру, бывает такая расхлябанная посадка, когда левая рука водителя находится в левом окне, это так называемый «русский кондиционер», правая рука где-то на рычаге коробки передач, а руль удерживается коленкой ноги. А водительские стереотипы – это, к примеру, заблуждение относительно поведения машин с различным типом привода в определенных ситуациях. Многие

водители машин с передним приводом считают, что при повороте надо жать на газ, и автомобиль тебя сам вытащит. К несчастью, иногда при этом машина двигается совсем не туда.

– Не могли бы Вы рассказать о ваших корпоративных клиентах?

– Это крупнейшие компании, многие с иностранным капиталом. Есть и российские компании – нефтяные, те, которые продают какие-то потребительские товары, фармацевтические товары, лекарства, табачные изделия, напитки. Все эти компании имеют большие автопарки с сотнями, а иногда и с тысячами автомобилей. Во всех этих авто-



мобилиях ездят сотрудники компаний. И естественно, они тоже временами попадают в ДТП. А компании озабочены, чтобы этих ДТП по возможности не было, во-первых, потому, что они заботятся о своих сотрудниках, об их жизни и здоровье, а во-вторых, любой простой автомобиля, независимо от причины, вредит выполнению их бизнес-плана. К тому же автомобиль, побывавший в аварии, можно потом продать за меньшие деньги. То есть они всегда и во всем считают деньги.

Когда компании посылают на обучение сотрудников, мы сталкиваемся со многими проблемами. Первая из них – людей дают на очень короткое время. Самое популярное занятие у нас – один день, с утра до вечера, это семь или восемь часов. Из них половину дня – теория, половину – практика.

Представьте себе, человек пришел к нам на один день потому, что компания не может позволить себе оторвать его от бизнеса на больший срок, он должен выполнять свою работу. При этом на одной чаше весов лежат несколько тысяч часов вождения, которые у него уже есть за плечами, а на другой чаше – семь часов, которые он проведет у нас на занятиях. Можно ли за один день сделать из водителя другого человека?

Да, можно дать какие-то новые знания, но ведь реальный результат будет лишь тогда, когда изменится поведение человека. Поэтому мы стараемся давать очень концентрированную информацию, которая иногда подается очень эмоционально, даже может быть, шокирующе. Бывает, что мы говорим общеизвестные вещи, но с новых точек зрения. Иногда это юмор, иногда это фильмы, показывающие какие-то реальные ДТП. Обращаемся мы и к личному опыту участников. Мы должны заставить человека задуматься и переосмыслить весь тот опыт, который был у него за плечами. И если он задумается, то это значит, что мы своей цели достигли.

Мы стараемся изучать и лучший российский, и лучший иностранный опыт. Мне кажется, кое-что нам удастся. То есть заставить задуматься в течение одного дня можно, и если у человека внутри рождается желание быть другим, то он потом уже сам «копытом землю роет», чтобы найти новую информацию, отработать какие-то вещи. Но помимо этого его желания мы даем ему еще и программу самостоятельной работы. У каждого водителя мы отмечаем слабые стороны, его конкретные, индивидуальные недостатки и рассказываем, как с ними надо бороться.

К сожалению, водители приходят к нам не очень заинтересованными в учебе. Потому что, во-первых, их отрывают от работы, за которую они получают деньги. И они могут не получить сдельной оплаты в этот день. Во-вторых, они считают себя и так достаточно знающими водителями – зачем их еще учить? Все это тоже затрудняет обучение. А значит, людей надо заинтересовать, взволновать, показать, что они знают далеко не все. Как-то мы работали с персональным водителем со стажем 20 лет, который возил президента компании, и после занятий он нам признался: «Ребята, оказывается, я очень многого не знал».

На практических занятиях мы применяем так называемое вождение с комментарием. Это когда водитель едет и рассказывает вслух, что он видит на дороге, как оценивает ситуацию, насколько она ему представляется опасной, в чем эта опасность, насколько вероятно, что события пойдут не так, как он хотел бы, каков у него план защитных действий. Только во время такого вождения можно реально оценить стиль мышления водителя, степень его опытности в оценке опасности дорожных ситуаций.

Например, мы иногда проводим анализ статистики ДТП в тех или иных компаниях. Так, в од-



ной фармацевтической компании за три года было около четырехсот ДТП, пострадало полторы сотни автомобилей. Мы проанализировали, что это были за ДТП. Оказалось, что только два из них были связаны со скольжением автомобиля, то есть с потерей контроля над ним. Остальные же почти четырехста случаев произошли из-за того, что водитель не смог спрогнозировать ситуацию на несколько секунд вперед, отвлекся и так далее. Ведь те водители, которые работают в бизнесе, испытывают большую нагрузку, работают в цейтноте. Им надо постоянно разговаривать по мобильному телефону, и эти все факторы, конечно, отвлекают внимание от дороги.

– А где находятся ваши площадки и автодромы?

– Собственных автодромов и площадок у нас нет, потому что в пределах Москвы крайне дорогое удовольствие иметь большую заасфальтированную площадь – гораздо рентабельнее на этом месте построить жилой дом или гостиницу. Поэтому мы арендуем те места, которые есть в наличии. Раньше это было Ходынское поле, иногда мы использовали Тушинский аэродром, а сейчас занятия в основном проводим в Мытищах. Там есть автодром Мыти-



щинской школы «Автопилот». Работаем и в других городах – выезжаем со своей бригадой и проводим занятия в любом месте, где нужно нашему заказчику, вплоть до нефтяных месторождений. Так, за четыре месяца с сентября по декабрь прошлого года мы проводили занятия в Москве, Санкт-Петербурге, Воронеже, Саратове, Бузулуке, Нижневартовске, Ижевске, Екатеринбурге, Челябинске, Иркутске, Якутии и Хабаровске.

Естественно, когда мы проводим занятия в каком-то городе, то сначала находим площадку. Иногда под нее используются территории бывших аэродромов, например, сельскохозяйственной авиации, спортивной авиации. Это могут быть и большие места парковки транспорта, которые можно временно освободить.

– Сколько у вас преподавателей и кто они?

– В настоящий момент у нас пять преподавателей. Это не



спортсмены, не автогонщики, а прежде всего педагоги. Поскольку наша задача – за один день изменить психологию, то мы выбираем тех людей, которые умеют работать с людьми, то есть грамотно владеют речью, обладают умением убеждать, могут публично выступать перед аудиторией. У всех у них высшее образование, и потом, в рамках нашего учебного центра они проходят внутреннюю программу подготовки. Мы не делаем большого различия между преподавателем и инструктором – у нас все люди взаимозаменяемы. По крайней мере, мы к этому стремимся. Потому что когда, например, работа идет на выезде, приезжают два человека для проведения занятий на нефтяном месторождении. И вдруг преподаватель перед лекцией потерял голос. И что, не проводить занятия? Значит, его напарник должен быть способен провести такую же лекцию.

– Свои занятия вы проводите и на легковых машинах, и на трейлерах, и на фурах?

– Да, мы используем все, что нужно нашему клиенту, даже автобусы. Единственное, чего у нас нет – это мотоциклов, поскольку нашим клиентам они не нужны.

Меня часто спрашивают, почему занятия проходят на авто-

мобилях клиента. Мы считаем, что это необходимо по нескольким причинам. Во-первых, человек не тратит драгоценное учебное время на адаптацию к новому автомобилю. Потому что даже хороший водитель все равно двадцать–тридцать минут привыкает к другому автомобилю. Во-вторых, если человек отрабатывает упражнения на одном автомобиле, а потом едет на другом, требуется перенос навыков. Потому что отрабатываются они на площадке, а потом надо ехать по общей дороге, а это бывает иногда опасно. В-третьих, человек, который тренируется на чужом автомобиле, при замечаниях в его адрес пытается защищаться: «Я ваш автомобиль не знаю, поэтому у меня и не получается». Чтобы таких оправданий не было, надо заниматься на том автомобиле, на котором всегда едешь.

– Как у вас проходят занятия в классах? Есть ли у вас плакаты, компьютеры, тренажеры?

– У нас есть презентация, которая записана на ноутбуке, который мы приносим с собой. Ведь занятия могут проходить и в помещении заказчика, где угодно. Ноутбук подключается к мультимедийному проектору, который проецирует на стену цветное изображение, и видео-

фильмы, и мультфильмы, и картинки, и фотографии, и тексты – все, что угодно. Что касается тренажеров, то их у нас нет. Мы считаем, что их значение сильно преувеличено. Каким бы ни был тренажер совершенным, все равно нет такого, который бы визуальнo отражал реальную картину, чтобы были и звуки, и вибрация, и все другое. Тренажер – это компьютерная игра, при которой человек прекрасно понимает, что если он совершит ошибку, он не погибнет. Соответственно, он ведет себя не так, как вел бы себя в реальной ситуации.

– Скажите, сколько человек приходят к вам заниматься?

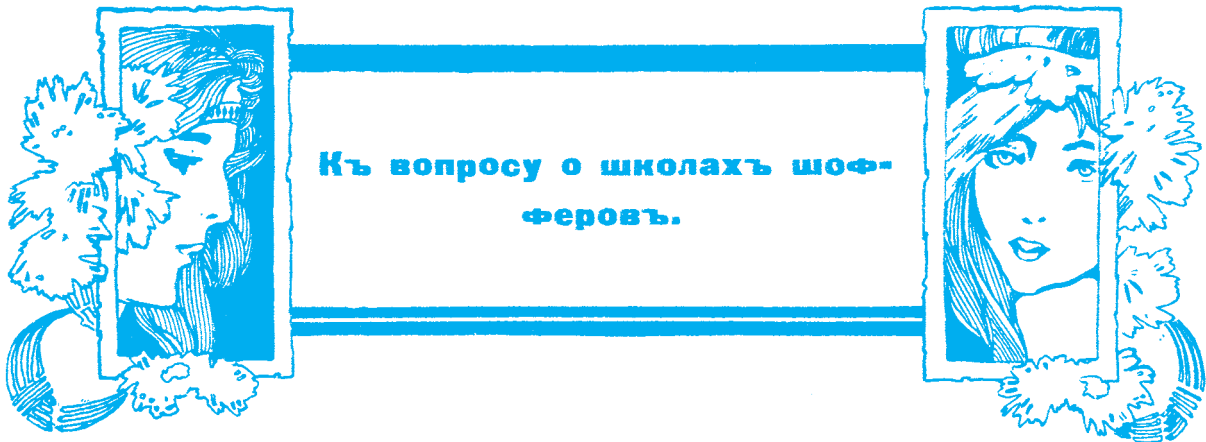
– Группы больше пятнадцати человек мы стараемся не собирать, потому что ими трудно управлять. Хотя однажды по желанию клиента мы читали лекцию сразу для трехсот человек.

– Так что, ваш Центр – это такая небольшая, компактная компания?

– Да, мы стараемся воевать не числом, а умением. Хотя сейчас ведем прием на работу новых инструкторов. А такие люди на дороге не валяются, их найти достаточно тяжело...

Записал Андрей ПОПОВ





Къ вопросу о школахъ шофферовъ.

Число автомобилей в Петербурге растет с каждой неделей, теперь уже выдано номерных знаков для езды по городу свыше тысячи шестисот, считая более четырехсот таксомоторов и более двухсот бесплатных номеров.

Для каждого автомобиля нужен шоффер, и поэтому естественно появился значительный спрос на лица, которые могут занять эту должность.

Получить хорошего шоффера всегда было очень трудно, бывали случаи, что владельцы автомобилей продавали свои машины и возвращались к лошадям из-за невозможности найти дельного, знающего, добросовестного и трезвого шоффера.

Обязанности шоффера в общем не слишком сложны и трудны, оплачиваются они у нас очень хорошо, так что желающих сделаться шофферами всегда достаточно.

Весь вопрос в том, что положительно не имелось возможности получить должную подготовку.

Из уже вышедших ранее материалов может создаться не совсем точное впечатление о состоянии отрасли в начале прошлого века. Поэтому мы решили опубликовать статью из журнала «АВТОМОБИЛЬ», №8 за 1911 г., дабы стало ясно, что проблемам, беспокоящим всех нас, столько же лет, сколько и самому автомобилю; и за сто лет ничего не изменилось в области подготовки водителей. В статье сохранены заголовок, текст и стилистика автора.

Шофферами делались те лица, которые служили при мастерских, при гаражах, при прокатных автомобилях, привыкли кое-как разбираться в моторе, пускать его в ход и управлять, заучили десяток технических терминов и по русскому обычаю вообразили себя дельными шофферами.

Какой-нибудь мальчишка, полгода наливавший бен-

зин в автомобили и мывший колеса, кое-как, нередко тайком от владельца, обучился ездить, — и он уже шоффер и смело идет править новой, дорогой машиной, получает иногда до ста рублей жалованья и при случае не прочь лично регулировать, ремонтировать или совершенствовать свою машину.

Благодаря такому положению дел в Петербурге было очень много владельцев, хорошо знающих автомобили, лично и управлявших, и способных указать мастеру, что и как надо сделать при ремонте.

Эти автомобилисты-любители нередко «делали» себе сами шофферов, приучая и натаскивая понемногу какого-нибудь мальчишку, служившего у них в качестве чего-нибудь в доме.

Такой паренек, если он еще бывал достаточно смыслен, действительно делался хорошим шоффером, но очень часто отплачивал своему хозяину-учителю самой черной неблагодарностью и

уходил на первое место, где ему предлагали десятью рублями больше.

Многие автомобилисты привозили шофферов из заграницы и, будучи связаны с ними контрактами, нередко подолгу терпели невозможнейших неучей и нахалов, считавших себя привилегированными лицами.

При автомобилизме любительском такое положение дел еще было терпимо, но когда появилась целая масса лиц, совершенно непричастных автомобилизму, которые заводили себе коляски в замену собственных экипажей и желали при этом заменить кучера шоффером, тогда особенно ярко обнаружилось отсутствие годных шофферов.

Появившееся таксомоторы сразу потребовали сотни вполне ответственных шофферов, которым машина вручается для очень тяжелой и постоянной работы.

С повышением спроса, конечно, появляется и предложение.

Шофферами люди не рождаются, их надо обучить.

И вот появляются у нас школы шофферов, какие за границей существуют уже давно, и поставляют всюду целые ряды хорошо выученных шофферов.

У нас сперва долго об этом говорили; предполагалось открыть школу шофферов при клубах, при казенных учреждениях, при автомобильных заводах, но все эти проекты оставались на бумаге.

Наконец открылась одна школа, и сразу за ней, точно обрадовавшись прецеденту, как грибы повывросли целые десятки школ.

Конечно, это явление в высшей степени желательное

и приятное, школы дают подготовленных шофферов, которые нам необходимы; но сейчас же возникает целый ряд вопросов, которые требуют разрешения и регулировки.

Первое, что требуется у нас от всякого обучавшегося лица – это диплом, официальное удостоверение в том, что знания этим лицом восприняты и проверены экзаменами.

Публика может довериться диплому, и она привыкла к этому.

Всякий, окончивший курс в школе шофферов, получает диплом, то есть официальное признание его прав на эту должность.

Но полезно все-таки разобратся, от кого исходит этот диплом и даст ли он владельцу приписываемые знания. Если просмотреть объявления о школах шофферов, то мы увидим большое разнообразие, которое невольно наводит на размышления.

Одни школы находятся в заведовании вполне компетентных лиц; срок курса не обусловлен ничем, кроме степени образования и способностей ученика; назначена только норма – не менее трех месяцев, а если обучаемый менее восприимчив, его продержат и полгода, пока он не будет действительно знающим шоффером.

В такой школе имеются прекрасные машины, дельные руководители и преподаватели, свои мастерские: словом все данные, чтобы выпускать настоящих шофферов, а не одни дипломы.

Но рядом с таким, вполне отвечающим своей цели учреждением, имеются и другие школы, рангом пониже.

Они основаны с чисто коммерческой целью, при

мастерской или при прокатных автомобилях, для подготовки своих шофферов, а кстати и для посторонних, здесь уже и постановка дела не так солидна и рациональна и курс учения короче и, конечно, знаний неизмеримо меньше, а «диплом» выдается такой же.

Наконец есть и другие учреждения, носящие то же название – «школы шофферов»; учредителями являются какие-то полуслесаря, полушофферы, оборудование самое примитивное, обучение самое поверхностное, но зато всякий соблазнится дешевой платой за учение и коротким сроком курса.

В три недели, за пятьдесят рублей, из полуграмотного мальчишки делают «дипломированного» шоффера, которому тут же в объявлении сулят немедленно место на 50–60 рублей.

Просмотрев, хотя бы бегло, эти категории школ шофферов, мы сразу заметим, что это новое дело нуждается в немедленной регламентации и реформе, пока еще не успели окончательно скомпрометировать себя выдаваемые дипломы.

Несомненно, что лицо, нанимающее шоффера с дипломом, не поедет ревизовать школу, где этот шоффер почерпнул свои знания, а доверится бумаге и зачастую попадет в невыгодную комбинацию.

Необходимо проверить постановку дела в различных школах и ввести особую инспекцию над ними для определения тех, которые действительно готовят дельных шофферов.

Таким следует предоставить права выдавать «дипломы на звание шоффера», другим же предложить до-

вольствоваться свидетельствами о прослушании курса. И в те, и в другие документы должно войти обозначение состава преподавателей, список «наук», наименование машин, на которых обучался шоффер и, главное, предварительный образовательный ценз и срок обучения, чтобы было видно, успел ли он чему-нибудь выучиться.

Выполнение этой довольно сложной, но полезной задачи, конечно, ближе всего подходит к функциям Императорского Российского Автомобильного Общества, как истинного центра нашего автомобилизма; в настоящее время специально выбранная комиссия и рассматривает эти насущные вопросы.

Эта комиссия не только наметит нормы и задачи хорошей школы шофферов, но и рассмотрит все существующие учреждения этого рода, и можно надеяться, что труды ее дадут ощутительные результаты и поведут к упорядочению этого дела весьма важного для успешного развития автомобилизма в России.

Школы шофферов, как дело совершенно новое, нуждаются еще в определении своих задач и способов их осуществления. Пока дело будет сводиться к получению «диплома», ценность которого никак не проверена, школы эти будут приносить меньше пользы, чем вреда.

Первое условие целесообразности школ – такая постановка дела, которая обеспечивала бы за дипломированным шоффером наличность приписываемых ему достоинств. Для этого нужны определенная программа курсов, вполне компетентные руководители и преподаватели, достаточное число сов-

ременного типа машин для езды по городу, хорошие мастерские для практического обучения, и отсутствие срока выучки.

Последний пункт существенно необходим, он вытекает и из разницы в способностях и усердии учеников и, конечно, еще более – из разницы в их образовании.

В школу шофферов могут попасть и лица только грамотные, незнакомые совершенно с машинами, и получившие известное образование, даже техническое, или понимающие машины по предварительной практике.

Конечно, для каждой группы потребуется свой срок обучения, и общую норму делать опасно; она приведет к своего рода торговле дипломами.

Наличность мастерской, где ученики могли бы производить всевозможные работы, так же очевидна, как и потребность в достаточном числе машин, и притом не допотопных колесниц, а именно современного типа. Практическая езда должна занимать видное место в обучении.

Само собою разумеется, такие условия под силу уже далеко не всякой школе, но они необходимы для правильной постановки дела.

Еще труднее, пожалуй, найти достаточное число хороших руководителей практическими занятиями и настоящих преподавателей необходимой теории автомобиля.

Здесь должны соединяться и всестороннее, глубокое знание дела, и способность приспособляться к тем различным уровням развития, которые все время будут среди слушателей.

Понятное и доступное одно-му будет казаться совершен-

но не выясненным для другого, и, вместе с тем, приводя все к уровню низшего по развитию ученика, пришлось бы принести в жертву более развитых, из которых в конце-концов выйдут лучшие шофферы.

Поэтому слишком упрощать и сокращать курсы довольно опасно.

Чрезвычайно затруднительным является также выбор «наук» и размер, в котором можно их преподавать, не опасаясь перегрузить курс.

Всякое знание вообще полезно, но надо считаться с тем, кому и для чего оно преподается.

Практические цели должны быть здесь на первом плане.

Каким условиям должен отвечать хороший шоффер?

Прежде всего он должен знать свою машину настолько, чтобы в ней не было ничего непонятного или неизвестного.

Должен понимать всю работу всего механизма, видеть связь между всеми частями машины и уметь выяснять себе, как и где что происходит при работе автомобиля.

Затем он необходимо должен уметь править машиной, привыкнуть ездить по городу при различных обстоятельствах, понять приемы езды.

Наконец, он должен уметь регулировать машину, разбирать и производить весь тот мелкий ремонт, который возможен домашними средствами.

Хороший шоффер имеет свою мастерскую и должен уметь управляться с инструментами и производить несложные работы.

Таким образом, знания шоффера распадаются на три группы.

Знания теоретические. Знания часто практические по управлению машиной и знания по мастерской.

Первая группа сведений приобретается отчасти при ознакомлении с машиной, при практических занятиях, а пополняется и систематизируется прослушиванием отдельного теоретического курса.

В нее входит полное ознакомление с автомобилем и всеми его частями, независимо от типа и фирмы, необходимые понятия о том, как, из чего построены все мелочи машины, как она работает и чем обусловлены правильная отдача мотора и хорошее функционирование механизма.

Шоффер должен научиться легко разбираться в любой машине, определять, как устроены ее отдельные части; например, простейшие вопросы: производится ли охлаждение данной машины термосифоном или насосом; как поступает бензин – под давлением или самотеком; какое стоит зажигание; более сложные, напр., какое устройство дифференциала данного типа, подшипников, фрикционного конуса, передач; и самые сложные как напр., регулировка данного типа карбюратора, точная установка клапанов, регулировка зажигания и пр.

Зная теоретически общие положения о машине, шоффер должен находить применение этих знаний к машине, предоставленной ему.

Теоретический курс должен читаться достаточно популярно без перегрузки слишком научным балластом.

Не надо забывать, что чисто отвлеченные знания, сами по себе очень ценные и

интересные, даже и усвоенные шоффером, должны испариться после экзаменов и никогда при практике применены не будут.

Общие понятия даже об электричестве, об удельном весе, о теплоте, о термической отдаче мотора и т. п. могут быть сведены к таким кратким данным, которые необходимы и могут быть удержаны в памяти. Правильно исследуя эти вопросы, мы увидим, что для шоффера практика их приходится объяснять иначе, чем для среднего интеллигента, интересующегося автомобилем; что многие вещи, напр., даже разницу между током высокого и низкого напряжения, понятия о карбюрации, о сгорании газов, о термосифоне и т.д., можно объяснить просто и достаточно понятно без лишней «научной» путаницы.

То же самое можно сказать и о преподавании математики, физики и других предметов: они больше запутают знания ученика, какого-нибудь слесаря или даже кончившего двухклассную школу, чем разъяснят ему что-нибудь.

Из всей геометрии, напр., в сущности, ему нужны только понятия о диаметре цилиндра; понятия даже, напр., параллельности, самого цилиндра и т.п. могут быть с успехом заменены простым, не научным объяснением. Но зато в высшей степени желательно, чтобы ученики учились разбираться в чертежах, уяснили бы себе точно разницу между чертежом и рисунком, поняли бы условность изображения и хоть немного могли бы сами рисовать. Шофферу часто полезно изобразить на бумаге какую-нибудь часть машины, для ремонта или установки ее.

Теоретический курс вообще необходим для выяснения учениками соотношения виденного ими на практических занятиях к общим схемам автомобиля и для приобретения настоящих понятий об автомобиле «вообще» помимо типа и фирмы.

Практические занятия и в частности езда составляют, конечно, главное ядро всего курса, и чем полнее и дольше будут ученики работать, тем больше сведений и навыка они приобретут.

Истинное познание автомобиля приобретается только опытом, самые интеллигентные слушатели, если они попробуют довольствоваться теоретическим изучением, не подвинутся далеко, что вполне доказано опытом. Поэтому надо признавать полезным возможно более долгий срок обучения: не менее двух, трех месяцев. Также и познания, необходимые для работ в мастерской, приобретаются постепенно, и самый навык к работе дается не сразу.

Для хорошо обученных шофферов экзамен явится простой формальностью, потому что руководители легко могут определить степень его подготовленности и знаний. В таких случаях и полученный диплом является гарантией для автомобилиста, нанимающего шоффера. В общем, задачи регламентации школ шофферов сводятся с одной стороны к выработке правильного курса необходимых и достаточных знаний, с другой же к единовременной проверке и постоянной инспекции существующих и вновь открываемых школ, дабы не имелось возможности злоупотреблять выпуском дипломированных, но мало сведущих шофферов.

Статистика состоянія автомобилизма

въ С.-Петербургѣ на 15 Ноября 1910 года.

Послѣдній выданный номеръ: I. на автомобили частнаго пользованія, прокатные и автобусы 888 и II. на таксомоторы — 303; III. (безплатный) — 103—Б.

Зарегистрированные автомобили, за исключеніемъ имѣющихъ номера съ лит. Б. распределяются слѣдующимъ образомъ:

А. по фирмамъ.

	I	II
Адлеръ	13	—
Аріесъ	1	—
Аргусъ	1	—
Астеръ	1	—
А. С. Н.	1	—
Бенцъ (автоб.)	14	—
Бенцъ	34	1
Берліе	8	11
Біанки	6	—
Бразье	72	3
Брениаборъ	4	1
Брокке	4	—
Бьюкъ	4	—
Вальвелесъ	1	—
Велоксъ	1	—
Вернеръ	2	—
Веронъ-Виберъ	1	—
Вильпъ	1	—
Вольслей	3	—
Гаггенау	19	11
Галиа	1	—
Гладиаторъ	1	1
Гобронъ-Брилье	10	—
Готчкисъ	8	—
Грегуаръ	2	—
Гумберъ	11	2
Гупмобиль	1	—
Даймлеръ	18	—
Дарракъ	1	—
Делаге	4	1
Делажъ	1	—
Делонэ-Бельвилль	43	—
Дикси	1	—
Дюонъ-Бутонъ	28	1
Дюркониъ	3	—
Діатто-Клеманъ	—	2
Жерменъ	5	—
Зауеръ	1	—
Итого		

	I	II
Изола-Фраскини	1	—
Итала	9	4
Кадилакъ	7	—
Клеманъ-Байяръ	12	27
Коммеръ-Каръ	5	—
Комникъ	1	—
Корденфельдъ	1	—
Котенъ-Дегуть	1	—
Коттеро	4	2
Кріэжеръ	17	—
Ла-Бюиръ	1	—
Лагонда	5	1
Ламберъ	1	—
Ланчіа	2	—
Лауринъ-Клементъ	8	—
Леонъ Болле	5	1
Лесснеръ Г. А.	2	2
Лоренъ-Дитрихъ	24	—
Мартини	2	—
Мендельсонъ	3	—
Мерседесъ	22	—
Milicet et Blin	—	25
Минерва	1	—
Митчель	1	—
Морсъ	12	2
Наганъ	1	—
Непиръ	2	—
N. A. G.	9	—
N. S. U.	1	—
Ольсмобиль	13	—
Опель, А.	45	4
Оптима	2	3
Ориксъ	1	2
Оріонъ	13	—
Остинъ	4	—
Отто-Дейцъ	1	—
Паннаръ-Левассоръ	26	77
Пежо	3	—
Пикколо	4	—
Пипъ	12	—
Прима	1	—
Протосъ	9	—
Прюнель	1	—
Рексъ Симплексъ	1	—
Рено	38	6
Ришаръ-Бразье	15	—
Ришаръ Уникъ	8	1
Роше Шнейдеръ	11	—
Рояль-Старъ	5	—
Русскій Балт. зав.	6	—
Сиддэлъ	17	—
Сюзеръ-Надинъ	1	—
Фиатъ	27	—
Итого		

С) по силѣ двигателей.

	I	II
Фордъ	17	9
Форс	2	—
F. L. (serex)	1	—
F. N.	7	—
Хорьхъ	2	—
Хэксе	1	—
Педель	1	—
Циклонетъ	2	—
Шарронъ	12	17
Шенаръ-Валькеръ	2	—
Штандартъ	1	—
Штеверъ	1	—
Шульцъ	1	—
Эйзенахъ	1	—
Итого	795**	217*

В) По типу кароссери:

1) Автомобили частнаго пользованія и прокатные.

Дубль-фазтоны	259
Ландоле	237
Лимузины	179
Фазтоны (всѣ двухмѣстные)	96
Грузовыя платф.	39
Автобусы	14

Итого . . 824

Не выдано номеровъ	42
типъ кароссери неизвѣстенъ	15
исключены вслѣдствіе перечисленія въ таксо-моторы	7

Итого . . 883

2) таксо-моторы.

Ландоле	217
-------------------	-----

*) Не выбрано 85 номеровъ, замѣненъ на простой номеръ — 1, итого $217 + 85 + 1 = 303$.

**) Не выбрано 42 номера, случайно неотмѣчена фирма — 29, выдано по особому распоряженію безъ осмотра — 15 обмѣнены на таксо-моторные—7, итого $795 + 29 + 15 + 7 = 888$

Мощность въ лш. с.	Авт. част- наго поль- зованія	Грузо- вики и автобусы	Таксо- моторы	Мощность въ лш. с.	Авт. част- наго поль- зованія	Грузо- вики и автобусы	Таксо- моторы
2	5	—	—	25	28	15*	—
3	6	1	—	26	8	—	—
4	24	2	25	27	9	—	—
5	21	1	93	28	9	1	—
6	56	—	14	29	6	—	—
7	16	1	1	30	14	2	—
8	62	3	15	32	2	2	—
9	19	2	2	33	1	3	—
10	75	7	20	34	5	—	—
11	15	1	—	35	2	—	—
12	67	—	32	36	4	—	—
13	27	—	—	37	6	—	—
14	39	1	9	38	1	2	—
15	27	1	2	39	1	—	—
16	56	—	1	40	10	—	—
17	8	1	1	43	1	—	—
18	47	1	1	44	1	—	—
19	9	—	—	45	2	—	—
20	25	2	—	48	2	—	—
21	12	1	—	50	1	—	—
22	10	—	—	55	1	—	—
23	7	1	—	56	1	—	—
24	21	2	—	57	1	—	—
Итого . .				770	53	217	

Не выдано	42
Выдано безъ осмотра	15
Перечислено въ таксо-моторы	7
Иногородный	1

А всего . . 888

*) Изъ нихъ 14 автобусовъ.

Автошколе исполняется 100 лет!

(Продолжение.
Начало в №3–4.)

1917 год и последующие

1917 г. в России был отмечен крупными социальными катаклизмами – Февральской и Великой Октябрьской Социалистической революциями. Однако, как это ни странно звучит, процесс подготовки шоферов в России продолжался так, будто его не коснулись судьбоносные события.

Технический прогресс развивался по своим законам. После Февральской революции ввоз автомобилей в Россию продолжался, в связи с этим потребность в шоферах и учебных пособиях по автомобилизму возрастала. В 1917 г. не приостановился выпуск книжных изданий на высоком научно-техническом уровне в лучших традициях русской инженерной мысли.

Именно последнее обстоятельство позволяет ответить на вопросы читателей, возникшие после первых выпусков истории автошколы в нашем журнале: как уже в последние годы XIX в. могла появиться добротная литература по автомобильному делу, когда и автомашин-то в России почти не было? Секрет заключался в том, что русские инженеры имели большие успехи в области механизации лесного хозяйства, промышленного производства, локомотивного и мореходного машиностроения, военно-технического дела и т. п. И благодаря высокому общему инженерному потенциалу российские специалисты, прочувствовав необходимость автомобилизации страны, оказались отлично подготовленными, чтобы ознакомиться с мировым опытом автомобильного дела и привить его на российской почве.

Из лучших образцов учебных пособий для подготовки шоферов, изданных в 1917 г., можно назвать следующие.

В серии изданий по устройству и работе автомобиля П.А. Орловский опубликовал «Подробный катехизис автомобильной и мотоциклетной техники: 1200 вопросов и ответов» (Петроград, 1917). Д.Т. Павлов подготовил пособие «Автомобиль. Сборник вопросов, предлагавшихся шоферам на экзаменах, установленных Московской городской управой» (4-е изд., М., 1917), а вскоре вышло пятое издание этого пособия с приложением постановлений по правилам езды по Москве. В этом же году он издал пособие «Конспект курса теории автомобилизма».

Проспект «Техника и механика» Д.М. Куманова (М., 1917) явился руководством для изучения автомобильного дела. Учебная часть петроградских курсов шоферов В.К. Юшкевича опубликовала пособие «Экзамен по шоферскому делу: Вопросы, ответы и другие справки для лиц, желающих выдержать этот экзамен» (3-е изд., пересмотренное, Петроград, 1917).

В условиях новой социальной обстановки изменилась структура управления обучением в стране. Декретом Советского правительства от 9 ноября 1917 г. была образована Государственная комиссия по просвещению, в которую входил отдел технических школ и политехнического образования, а 21 ноября 1917 г. создан отдел профессионального образования в составе Наркомата просвещения.

На волне демократии в противовес централизации и унификации профессионально-технического образования, сложившихся еще в дореволюционные времена, Союз деятелей по техническому и ремесленному образованию в январе 1918 г. создал Совет по профессиональному образованию. Этот Совет стремился решать вопросы независимо от государственных управленческих структур образования.

Первой по плану перестройки шоферской учебы была открыта Московская школа. Она была рассчитана на 450 человек, имела хорошо оборудованные просторные учебные мастерские на 150 работающих курсантов. Предусматривался восьмимесячный срок обучения при ежедневных шестичасовых занятиях. До февраля 1918 г., она подготовила один выпуск полного курса обучения и два досрочных. Это был удачный опыт государственной вневедомственной подготовки водителей



Испытание автомобиля «Руссо-Балт-С24-40» XVIII серии в 1918 г.

в крупном однопрофильном учебном заведении.

Расширялась сеть школ в сельской местности для подготовки шоферов, трактористов, механиков и автослесарей со сроком обучения до шести месяцев. Комплектовались сельские автошколы из граждан в возрасте от 18 до 35 лет по направлению земств или крестьянских общин.

31 марта 1918 г. на заседании Государственной комиссии по просвещению была создана комиссия по профессиональной школе. Началась перестройка систем образования во многих отраслях экономики, на транспорте, и в частности, в автомобильных школах. В июне 1918 г. была организована Центральная автосекция (ЦАС). В ее структуре начало функционировать Научно-учебное отделение (НУО), которое разработало учебные планы и программы профтехнических курсов подготовки шоферов, автомехаников, трактористов, техников по автохозяйству.

Снова мы имеем отличное решение: в масштабе страны Госкомитет по образованию включает в свою структуру НУО ЦАС, где вопросами обучения водителей занимаются профессионалы-автомобилисты. Первоочередная задача НУО ЦАС – организовать в Москве государственную автошколу и автомобильный техникум для подготовки автотранспортников для РСФСР.

8 октября 1923 г. была открыта школа автоученичества. Курс обучения – четырехгодичный при ежедневных шестичасовых занятиях. Кроме специальных предметов он включал и общеобразовательный цикл. Эксперимент по организации и работе школы при Объединенных курсах местного транспорта (ОКУМТ) оказался успешным, ее опыт был обобщен, а 25 июня 1927 г. вышло постановление Совнаркома, наметившее новые пути подготовки кадров для автомобильного транспорта. НКВД, Наркомпрос и ЦУМТ разработали и приняли специальную «Инструкцию об

учреждении школ автотранспортного ученичества».

Главная цель школ автотранспортного ученичества (ШАУ) – подготовка автотранспортников различного профиля. В своей деятельности они руководствовались положением о школах рабочих подростков, утвержденным Совнаркомом 7 апреля 1925 г. ШАУ организовывались при отдельных автохозяйствах и предприятиях, а также были ШАУ районные и кустовые, обслуживавшие ряд предприятий в одном городе, и территориальные – республиканские, областные, краевые и губернские. Все расходы по содержанию ШАУ шли за счет автопредприятий, которые направляли подростков для обучения. И опять мы являемся свидетелями оптимального решения – одни автошколы функционируют при различных предприятиях, другие организованы по территориальному принципу, но все организуют работу на основе единой инструкции и общего положения.

Декрет Совнаркома от 15 февраля 1927 г. определил ряд мер для поднятия среднего и низшего профтехобразования, отметил ряд недостатков в подготовке кадров: «До сих пор подготовка специалистов в средней и низшей школе ведется без достаточного согласования с требованиями народного хозяйства». Подготовка кадров до того времени стояла на втором плане, а «материальная база профессиональных учебных заведений крайне неустойчива».

Талантливый ученый и педагог, старейший деятель отечественного автотранспорта П.К. Энгельмейер, об активной роли которого в дореволюционный период мы уже говорили, так охарактеризовал основную задачу подготовки водительских кадров: «Автомобиль, как и всякая сложная машина, может служить хозяйственно правильно, экономно и продолжительно лишь в квалифицированных руках. Нормальный человек выучивается управлять автомоби-

лем очень скоро и легко, но езда скороспелого шофера идет благополучно только пока все нормально, непривычная же мелочь сбивает его с толку. Но если скороспелый шофер еще может кое-как управлять, то ремонтировать машину он, конечно, не в состоянии».

В 1927 г. существовала небольшая сеть учебных заведений для подготовки автотранспортников: в Москве, Киеве, Харькове, Баку, Тифлисе, Краснодаре, Свердловске и Нижнем Новгороде. Большинство этих учебных заведений составляли курсы для подготовки шоферов с одной-двумя группами учащихся. Наиболее значительными из них были автомоторная школа в Харькове, автотракторные курсы в Краснодаре, Объединенная школа и курсы местного транспорта (ОШКУМТ) в Москве. В 1929 г. было торжественно отмечено десятилетие ОШКУМТ. За десять лет ОШКУМТ подготовил только на дневном обучении 39 выпусков общим числом 1300 человек. В 1929 г. в ОШКУМТ обучалось 388 чел., из них в трех группах дневной школы по отделению автомонтеров – 108 человек и в шести группах вечерних курсов по отделению автошоферов – 260 чел. Всего школа и курсы охватывали в 1928–29 учебном году свыше 900 учащихся. Принципиально новым подходом к подготовке кадров для автомобильного транспорта было перенесение задач подготовки водителей с государственных учебных заведений на общественные. Шоферский состав по всему Советскому Союзу на 15 марта 1932 г. составлял 1 млн чел. Эта колоссальная армия в большинстве своем (85%) была обучена за период 1928–1931 гг.

Подготовка шоферов в подавляющем большинстве проходила на базах общественной организации «Автодор», на курсах, в кружках, на предприятиях при коллективах «Автодора», в автохозяйствах и в акционерном обществе «Установка». Эта подготовка шла без учета потребности

в кадрах отдельных республик, краев и областей. До сентября 1931 г. руководство подготовкой шоферов лежало на Наркомате труда СССР, который с этой задачей справлялся только количественно, не уделяя должного внимания высокому уровню технической грамотности выпускаемых шоферов. Хорошее знание автомобиля и умение проводить его техническое обслуживание в те годы являлось основной задачей при подготовке шоферов (название «водитель автомобиля» еще не было принято в профессиональной среде).

Выпущенные с 1928 г. шоферы имели чрезвычайно низкую квалификацию вообще, и в области безопасного вождения в частности. Об этом свидетельствовали показатели аварийности на дорогах. Такое положение дел на автотранспорте беспокоило руководство страны, что нашло отражение в постановлении ЦК ВКП(б) «О шоферских кадрах», принятом в 1932 г.

Предвоенные годы

Подготовка водителей в народном хозяйстве страны приобрела планомерный характер только в конце первой пятилетки. В то время ее осуществляло Госцентрбюро при Совете Народного Хозяйства. В 1934 г. в системе Наркомата тяжелой промышленности был создан крупный учебный трест «Трансэнергокадры» с широкой сетью учебных комбинатов и автомобильных школ.

С 1929 по 1935 г. подготовка водителей велась сначала в Центральном институте труда (ЦИТ), а потом в тресте «Союзтранс». В 1935 г. были организованы пять областных учебных комбинатов, а также автошколы и курсы, подчиненные различным наркоматам и ведомствам.

Война выявила, что, несмотря на большую работу, проведенную в предвоенные годы, автомобильные хозяйства не были в полной мере обеспечены кадрами. На 100 списочных автомобилей народного хозяйства на-

кануне войны приходилось 80 водителей, 4 механика, 9 слесарей. Из общего числа водителей 80,7% имели квалификацию третьего класса, 15,3% – второго класса и только 4% – первого. Низкая квалификация основной массы водителей явилась одной из причин неудовлетворительного технического состояния автомобильного парка народного хозяйства накануне войны. Это, в свою очередь, стало причиной того, что народное хозяйство не испытывало недостатка в водителях, хотя на самом деле их было значительно меньше, чем автомобилей.

Сектором обороны Госплана СССР было принято решение о разработке единой типовой программы подготовки водителей. До войны, в мае 1940 г. по Наркомату автомобильного транспорта РСФСР на подготовку шоферов 3-го класса с отрывом от производства отводилось 364 часа, без учета 30 часов на обучение вождению автомобиля; по Наркомату заготовок СССР – 558 часов, по Гушосдору НКВД СССР – 500 часов и т. д.

Особенность подготовки по новому учебному плану заключалась в том, что обучение в школе будущих водителей проходило одновременно со стажировкой, что классные занятия и производственная практика в гараже представляли собой единый учебный процесс. Это давало возможность в течение 92 дней хорошо подготовить шофера 3-го класса. С первого же дня учащиеся занимались день в школе, день в автохозяйстве; такое сочетание занятий продолжалось до выпуска из школы и сдачи экзаменов в Госавтоинспекции.

В целях проверки новой системы подготовки шоферов на практике Наркомат АТ РСФСР организовал 14 групп при автомобильных трестах «Трансэнергокадры» в Ленинграде, Воронеже, Сталинграде, Саратове, Новосибирске, Иркутске, Свердловске, Челябинске, заполярном Мончегорске, Ростове-на-Дону, Грозном.

Важный этап производственной практики начинался после сдачи испытания в ГАИ на получение прав стажера. Будучи прикрепленным к шоферу-наставнику на все время стажировки, учащийся под его руководством самостоятельно управлял автомобилем и обучался выполнению всех обязанностей шофера в производственных условиях.

В течение 16 дней стажировки учащиеся, кроме работы за рулем, проходили также практику в регулировочном цехе, в электроцехе, в мастерских автобазы, на постах технических осмотров.

Серьезным недостатком программ было преобладающее значение в них теоретической части по сравнению с практической. При этом недостаточное внимание уделялось вопросам оборудования школ и использованию наглядных пособий. Многие преподаватели не заботились об использовании на своих уроках наглядных пособий, довольствуясь мелом, доской и записями.

Хорошие для того времени наглядные пособия изготавливались в мастерской треста «Трансэнергокадры» – светоскоп, позволявший с помощью лампочки просвечивать плакаты и схемы для их наглядной демонстрации; схема работы газогенераторного автомобиля; монтажные схемы электрооборудования «ГАЗ», «М-1», «ЗИС-5»; учебные комплекты по правилам движения, состоящие более чем из 100 пластмассовых фигур автомобилей, повозок и т. п.).

В мае 1940 г. НКАТ РСФСР объявил конкурс на учебник для подготовки шоферов 3-го класса, рассчитанный на учащихся с общеобразовательной подготовкой в объеме 4-х классов средней школы. После рассмотрения 10 поступивших рукописей был рекомендован к опубликованию учебник Карягина, Соловьева, Киреева и Соболева.

Таким образом, к концу 1940 г. новые программы составили единую законченную систему подготовки шоферов всех классов.



«АМО-Ф-15» первой промышленной серии в деревне. 1926 г.

Одной из наиболее действенных форм повышения квалификации водителей явились семинары или краткосрочные курсы целевого назначения. При проведении занятий широко использовался модернизированный кинокурс «Автомобиль», созданный под руководством академика Е.А. Чудакова.

Война

В частях и соединениях Красной Армии накануне Великой Отечественной войны шоферы готовили непосредственно в тех подразделениях, в которых они проходили службу, а также в учебных автомобильных частях, подчиненных Главному автобронетанковому управлению.

По состоянию на 21 июня 1941 г. учебные автомобильные части были представлены отдельным учебным автомобильным полком и отдельным учебным автомобильным батальоном. Штатами предусматривалось иметь в полку 629 чел. личного состава и 179 автомобилей, в батальоне – 242 чел. личного состава и 73 автомобиля.

В начале Великой Отечественной войны страна смогла изыскать возможности, чтобы обеспечить быстрый количественный рост автомобильного парка армии, что, в свою очередь, потребовало большого количества водителей. Безусловно, имевшиеся учебные части оказались не в состоянии обеспечить

укомплектование войск кадрами в новых условиях.

Первые неудачные месяцы войны показали острую необходимость расширения автопарка Красной Армии. В стране все было подчинено нуждам войны. Обеспечение армии автомобилями шло за счет интенсификации производства на отечественных автозаводах и путем поставки автомобилей по ленд-лизу странами-союзниками по антигитлеровской коалиции.

С началом войны армия пополнялась водителями, призванными по мобилизации из народного хозяйства или из числа солдат, прошедших кратковременную техническую подготовку в запасных (учебных) автомобильных полках, количество которых в первые недели войны было доведено до шести. Кроме этого, в ряде военных округов имелись учебные автомобильные батальоны по подготовке водителей автомобилей. Водители по характеру своей работы сегодня загружались в тылу, а завтра уже разгружались на передовой... Все это требовало от шоферов высокой боевой подготовки, и, в первую очередь, умения владеть оружием, организовать противовоздушную и противохимическую оборону на марше и при расположении на месте, маскировать автомобили, быстро реагировать на сигналы воздушной тревоги.

Шоферы, ранее работавшие в городских условиях и в мирное время, не всегда умели вести автомобиль по пересеченной местности, плохо преодолевали броды, заболоченные участки дорог, размытые дождем грунтовые дороги. Военный шофер должен был знать, как применять простейшие средства для повышения проходимости автомобиля, уметь действовать лопатой и топором. Военный шофер должен был знать военную топографию, уметь читать карту, ориентироваться по ней на местности. А главное – вести одиночный автомобиль или автоколонну по заданному маршруту. Эти требования учитывались в системе подготовки шоферов в армии.

Большая потребность в водительском составе заставила расширить учебную базу. Уже в 1941–1942 гг. дополнительно было сформировано восемь учебных автомобильных полков. Все эти части были централизованного подчинения.

В 1942 г. Государственным комитетом обороны было принято оригинальное и важное решение – укомплектовывать вновь формируемые части новыми автомобилями вместе с водителями. С этой целью были сформированы три учебных автобатальона при Московском, Горьковском и Ульяновском автомобильных заводах, которые принимали из учебных автополков водителей, прошедших трехмесячный курс обучения. В учебных батальонах водители проходили дополнительную практическую подготовку по специальной программе, рассчитанной на 10 дней. Всего, таким образом, было подготовлено 63,5 тыс. водителей, которые, получив новые автомобили прямо с завода, распределялись по воинским частям.

По состоянию на 10 ноября 1944 г. непосредственно в ведении ГАВТУ КА имелось 12 отдельных учебных полков по подготовке водителей. В частности, только до 15 января 1944 г. полками было выпущено 42 313 водителей и 997 автомехаников.

Одновременно водители автомобилей для артиллерийских частей обучались в отдельном учебном автомобильном полку гвардейских минометных частей и в отдельных автомобильных батальонах при учебных артиллерийских лагерях. В 1942–1943 гг. были созданы учебные автомобильные батальоны в каждом учебном артиллерийском лагере, главной задачей которых являлась подготовка водителей колесных артиллерийских тягачей. За время войны этими батальонами был подготовлен для артиллерийских частей 62 171 водитель, из них в 1942 г. – 6502, в 1943 г. – 18 251, а в 1944 г. – 23 193 и в 1945 г. – 14 225 человек.

Для автотранспортных частей Ставки Верховного Главнокомандующего (СВГК) подготовка водителей до 1943 г. велась в автотранспортных батальонах и полках. Для этого при 812, 813, 837, 5 и 10 ОАТБ были организованы двухмесячные курсы по 120–240 человек при каждом батальоне.

В 1943 г. для основных фронтов были сформированы фронтовые запасные (учебные) автомобильные полки с общей численностью в 1500 чел. каждый, из которых переменного состава было 1000 чел. Такой полк был рассчитан на подготовку личного состава автомобильной службы, подготовку водителей и содержание автомобильного резерва.

Полк состоял из трех батальонов: батальона подготовки водителей численностью в 555 чел.; батальона по подготовке сержантов (из трех рот по подготовке младших командиров, автомехаников, ремонтников); батальона резерва командного состава, водителей и автомобилей (рота среднего комсостава, рота резерва водителей и автомобилей и транспортная рота).

За годы войны в армии было подготовлено 109 325 водителей и переподготовлено 32 164 человек. Все они внесли свою долю в общую победу над врагом. Все военные операции, включая и те,

где было задействовано несколько фронтов, начинались с доставки на передовые рубежи живой силы и техники, с обеспечения их оружием, продовольствием, боеприпасами, горючим, медикаментами и всем другим, без чего нельзя жить и воевать.

В тылу

В связи с мобилизацией шоферов, их количество в народном хозяйстве резко сократилось. Число шоферов, приходящееся на 100 списочных автомобилей, колебалось в различных автохозяйствах от 110 до 48 человек, а в колхозах – до 45. В тылу сохранялась острая необходимость в водительском составе. Из-за недостатка водителей значительная часть автомобильного парка народного хозяйства эксплуатировалась в одну смену, а в некоторых автохозяйствах исправные автомобили часто простаивали.

Только благодаря чрезвычайным мерам численность водителей в народном хозяйстве с 1 августа 1943 г. по 1 июля 1945 г. почти удвоилась. В частности, большую роль в этом сыграло то, что место за рулем автомобиля заняли женщины. К концу войны шоферами была занята 34 041 женщина, или около 15% общего количества водителей.

Для разрешения такого чрезвычайного положения в 1944–1945 гг. по решению ГКО из армии было направлено в народное хозяйство 12 тыс. водителей. И здесь военные шоферы работали для фронта, для Победы.

Обязанность по подготовке шоферов для фронта и тыла не снималась с народного хозяйства. Для обучения водителей для армии использовались в основном учебная сеть треста «Трансэнергокадры» Наркомата автомобильного транспорта РСФСР и специальные учебные пункты, развернутые при некоторых райвоенкоматах.

В очень короткий срок было создано много новых учебных пунктов по вневойсковой подго-

товке водителей. Учебная сеть была расширена по сравнению с довоенными временами более чем в 2 раза. Учебные пункты появились в отдаленных городах и поселках страны: в Архангельской области – Мезени, Каргополе, Шангалы; в районных центрах Приморского края – Артеме, Спасске, Сучане; на Урале – в Кушве, Тавде, Егоршино.

Трест «Трансэнергокадры» организовал краткосрочные курсы по подготовке преподавательского и инструкторского состава.

Постановлениями ГКО предусматривалось, что, начиная с 1942 г., надо ежегодно готовить 30 тыс. водителей для армии по трехмесячной программе. Весь учебный план был рассчитан на 408 часов теоретического обучения и 20 часов практической езды.

К 1943 г. было подготовлено более 30 тыс. шоферов. Однако по многим причинам уровень подготовки выпускников не удовлетворял требованиям времени.

Поворот к улучшению работы учебной сети «Трансэнергокадры» был сделан только в конце 1943 г., когда к подготовке водителей было привлечено Главное автомобильное управление Красной Армии. Прежде всего, были пересмотрены программы подготовки спецконтингента в сторону увеличения количества часов на практические работы и учебную езду. Была улучшена материально-техническая база многих учебных пунктов и организация учебного процесса. Учебные автомобильные полки центрального подчинения оказывали помощь и контролировали ход подготовки шоферов в системе треста «Трансэнергокадры». Подготовка шоферов была общим делом страны, важным для фронта, тыла, всего народного хозяйства в период войны, как и во все времена.

*По материалам книги
«История автомобильного
транспорта России.
1917–1945»*

Советы читателя

Ознакомившись с двумя номерами журнала (9–10 и 11–12 за 2004 г.), решил написать Вам свои мысли.

На мой взгляд, взгляд преподавателя Автокурсов при Профессиональном училище №1 г. Владивостока, проблемы, поднимаемые журналом, **ДОЛЖНЫ ПРИВЛЕКАТЬ К СЕБЕ**:

1. Руководителей всех автошкол (больших и маленьких) как организаторов процесса **КАЧЕСТВЕННОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ** возможностью изучить передовой опыт, ознакомиться с руководящими документами и рекомендациями по организации учебного процесса.

2. Преподавателей теоретического обучения ПДД, как основы получения долговременных знаний законов движения на дорогах, возможностью получить информацию о методическом мастерстве своих коллег по обучению.

3. Инструкторов вождения, ведущих подготовку обучающихся к самостоятельной, уверенной и успешной практической езде по дорогам, возможностью узнать: «Как решаются эти проблемы в других автошколах?»

4. Водителей автотранспортных средств возможностью углубить и усовершенствовать свои знания ПДД (отдельных пунктов и разделов ПДД) и мастерства практического вождения (особенно в период первоначальной самостоятельной езды по дорогам). В журналах же, с которыми я имел возможность ознакомиться, дается в большей части фиксация событий, происходящих в тех или иных автошколах регионов страны.

Правда, есть, на мой взгляд, и удачная изюминка – публикация документов по организации приема экзаменов, предлагаемого Положения о подготовке (переподготовке) водителей транспортных средств.

В ответ на публикации журнала «Автошкола Профи» нам приходят различные отзывы. Наиболее интересные из них мы стараемся размещать на страницах журнала. Сегодня предлагаем Вашему вниманию письмо нашего читателя из Владивостока, который, в частности, дает комментарии к материалу «Положение о подготовке (переподготовке) водителей транспортных средств», опубликованном в №11–12 за 2004 г. под рубрикой «Предлагаем обсудить».

ПОЛОЖЕНИЕ О ПОДГОТОВКЕ (ПЕРЕПОДГОТОВКЕ) ВОДИТЕЛЕЙ ТС. Не все в этом Положении соответствует действующему законодательству:

– п. 1.2 не в полной мере соответствует ст. 21 закона «Об образовании», согласно которой профессиональная подготовка может быть получена не только в ОУНПО, но и в других ОУ: межшкольных учебных комбинатах, в образовательных подразделениях организаций, имеющих соответствующие лицензии.

– п. 2.6 Форма обучения должна быть только **ОЧНАЯ**, а время обучения – преимущественно вечернее.

– п. 4.8 Организация теоретических, практических и лабораторно-практических занятий.

В ст. 21 закона РФ «Об образовании» особо подчеркивается, что профессиональная подготовка рассматривается как упрощенный процесс подготовки, получение обучающимися в сжатые сроки небольшого объема знаний и навыков.

Ст. 22 этого же закона дает определение профессионального образования: имеет целью подготовку работников квалифициро-

ванного труда – на базе основного общего образования.

ИСХОДЯ ИЗ ЭТОГО, учебные планы и программы курсовой (профессиональной) подготовки и профессионального образования не должны быть точной копией друг друга.

МОЖЕТ БЫТЬ, ЦЕЛЕСООБРАЗНО вернуться в этом случае к ранее существовавшим понятиям «любительские» и «профессиональные» права.

– п. 7.1 Проведение итоговой аттестации, целью и содержанием которой является установление соответствия **СОДЕРЖАНИЯ И КАЧЕСТВА УРОВНЯ ПОДГОТОВКИ** обучающихся требованиям государственных образовательных стандартов.

Обращаемся опять-таки к ст. 21 закона РФ «Об образовании».

– п. 1 «... профессиональная подготовка не сопровождается повышением образовательного уровня обучающихся».

У программы профессиональной подготовки нет стандартов.

СТАНДАРТ ДЕЙСТВУЕТ ДЛЯ ОСНОВНОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ.

– п. 7.4 Дополнительно в состав комиссии могут включаться: представители учреждений и организаций заказчика, для которых осуществляется подготовка водителей – опять-таки речь идет о профессиональном образовании, а не о курсовой подготовке.

Сдача итоговых экзаменов по отдельным учебным предметам учебного плана подготовки и переподготовки водителей осуществляется по разработанным образовательным учреждением экзаменационным задачам (вопросам).

– п. 7.10 Видимо, **ДОПУЩЕНА ОПЕЧАТКА**. Вместо «подтверждающего» право д.б. «дающего».

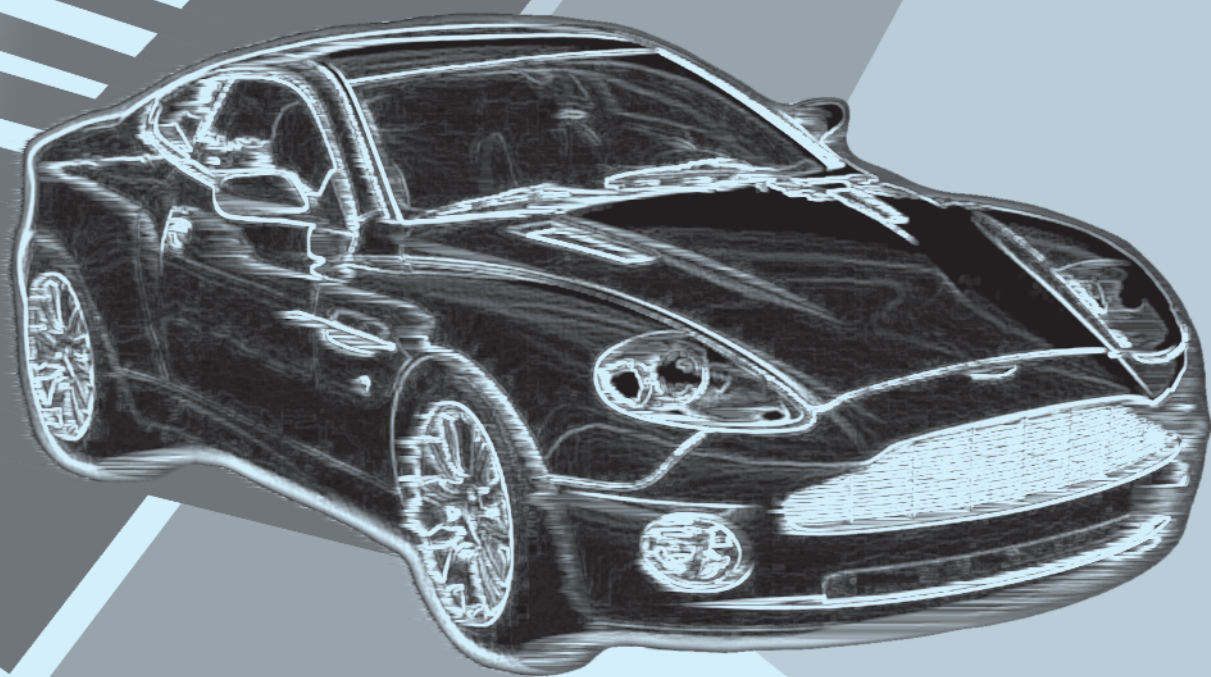
– пп. 8.9.2 и 8.11.1 требуют корректировки с точек зрения их взаимосвязи, а п. 8.11.1 еще и с точки зрения его содержания.

Здесь прописан ряд требований, присущих лицензионному органу.

Поскольку имеют место две формы подготовки: курсовая (ускоренная) и профессиональное обучение, Положение должно это учитывать, т.е. требования не д.б. абсолютно одинаковыми, не д.б. одинаковыми программы обучения и учебные планы.

С уважением, В.М. ГУБЕНКО

АВТОДАЙДЖЕСТ



По местам былых боев

Автопробег прошел по местам боевой славы двух братских народов – русского и белорусского. В нем приняли участие двенадцать экипажей, состоящих из ветеранов, автомобилистов из женских и спортивных автоклубов, юношеских автомобильных секций – представители Московского областного, Московского, Карельского, Санкт-Петербургского городского и Ленинградского областного, Волгоградского, Самарского отделений ВОА и Татарской республиканской организации. Руководил мероприятием председатель Волгоградского совета ВОА А.А. Лебедев.

Перед стартом с напутственным словом к участникам обратились Председатель Всероссийского общества автомобилистов А.М. Карлов, ветеран Великой Отечественной войны, полковник в отставке А.Е. Цыпкин, представители Правительства Москвы, Госавтоинспекции Москвы, России и Московской области. Напутственные речи были недолгими – вскоре раздалась команда А.А. Лебедева «по машинам!», и автомо-

Утром 21 апреля 2005 г. в Москве, на Поклонной горе стартовал международный автопробег, организованный Всероссийским обществом автомобилистов и Белорусским обществом автолюбителей. Мероприятие было посвящено знаменательной дате – 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

били (в основном различные модели «Жигулей», чуть разбавленные иномарками ко-



рейского производства) один за другим выехали на трассу – Кутузовский проспект. Дальше их прямой путь лежал через Можайское и Минское шоссе в Смоленск, а оттуда – в братскую Белоруссию.

В течение девяти дней участники автопробега проехали по маршруту Москва – Смоленск – Минск – Брест – Гомель – Брянск. Финишировал автопробег 28 апреля у мемориала на Бородинском поле в Московской области. Участники мероприятия посетили музей Бородино, затем прошел короткий митинг, в ходе которого руководитель автопробега А.А. Лебедев передал капсулу со священной землей из Брестской крепости представителю администрации Московской области. А на следующий день, 29 апреля, в Москве на Поклонной горе прошла торжественная передача символики автопробега ВОА, памятных знаков и реликвий, привезенных из Белоруссии, участникам ралли на Украину для продолжения эстафеты памяти.

Во время остановок в городах на маршруте автопробега прошли встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, которым были вручены памятные подарки. В Брянске участники мероприятия стали гостями слета партизанских соединений стран СНГ.



Андрей ИВАНОВ

Планета возмущена



Истинные любители чешского пива возмущены отказом производителей от традиционной рецептуры пенного напитка, зарекомендовавшей себя за последние столетия только с лучшей стороны. Дело в том, что пивовары Чехии стараются сократить количество солода в производстве лучших сортов, так как выяснили, что солод способствует развитию дальтонии у людей старше 33 лет. После 6 л пива наступает степень дальтонии, при которой водитель не различает в тумане человека и дорожные знаки.

Жители Замбии возмущены новым законом, по которому пешеходам запрещено ночью выходить на трассу, так как их не очень хорошо видно.

Норвежские дорожные инспекторы возмущены странным поведением водителей, опускающих солнцезащитный козырек в темное время суток. Причиной

тому – распространившееся в последнее время суеверие, не очень понятное патрульным полицейским. Автомобилисты Норвегии верят в свою счастливую звезду: в ночное время они устанавливают солнцезащитный козырек таким образом, чтобы была видна Большая Медведица, а Малая Медведица не видна, так как Малая Медведица сулит неудачу, а Большая свидетельствует о большом везении.

Женщины Франции возмущены количеством видеокамер, установленных на автострадах этой свободолюбивой страны. Следя за превышениями скорости на дорогах, камеры выхватывают также и тех, кто сидит за рулем. Активистка движения «Свобода за рулем» Софи Пютэн так выражает протест автолюбительниц: «Камеры на автострадах снимают все, что происходит в машине. В момент съемки я могу быть не накрашена, или ехать раздетой. Возможно,

случайно у меня выступит из лифчика грудь. Или я пожелаю заняться мастурбацией... Это еще полбеды. Как же быть в тех случаях, когда я нахожусь за рулем с мужчиной! Я против того, чтобы эти кадры попадали в грязные руки полиции».

Протесты французских женщин принимают все более серьезный оборот. Они утверждают, что на дорогах достаточно радаров, а видеокамеры нарушают право гражданина на личную жизнь. В правительстве Франции уже создана специальная комиссия по решению проблемы, тем более, что женщины в нем составляют немалый процент.

Автолюбители Тибета возмущены введением новых правил проезда через горные участки автодорог. Дело в том, что крутые перевалы и резкие повороты на большой высоте часто вызывают сильную рвоту, как у водителей, так и у пассажиров. Правительство Тибета, заботясь об экологической чистоте горных трасс, приняло решение об обязательном приеме медицинских препаратов перед въездом в высокогорные районы Тибета на автомобиле, автобусе или мотороллере. Теперь каждый путешественник должен остановиться у специального поста, заплатить достаточно большой взнос в экологический дорожный фонд и получить в обмен упаковку противорвотных таблеток, которые должны быть употреблены на глазах у инспектора. По словам блюстителей порядка, обочины горных трасс стали заметно чище с первых же дней введения закона. И все увеличивающийся поток туристов теперь не влияет на эстетическую неприкосновенность священных тибетских гор. Тем не менее, местные водители не желают есть химические препара-



ты, а тем более платить за них. Привыкшие к особенностям дорог, они не склонны к рвоте. На постах участились стычки автолюбителей с представителями закона. Тем не менее, они носят бескровный характер. Благодаря разреженности горного воздуха участники конфликта не способны нанести друг другу сколько-нибудь серьезных увечий.

Жители г. Кирова возмущены плохим состоянием городских улиц. Дело в том, что дорожное покрытие областного центра давно уже пришло в негодность. Водители-частники привыкли к этому и объезжают наиболее опасные места. Другое дело маршрутные автобусы, большинство которых составляют автобусы марки «ПАЗ». Водители в погоне за прибылью мчатся по городским улицам не разбирая дороги, чем вызывают недовольство и травмы у пассажиров. Если простой кировчанин успевает занять сидячее место до того как «пазик» тронется, это может уберечь его от тяжелых увечий, но как минимум его будет сильно укачивать и ему обеспечены отбитые бед-

ра. Устав рассматривать жалобы вятчан, руководство Департамента пассажирского транспорта обязало частных перевозчиков принять кардинальные меры. После собрания местных предпринимателей, занимающихся общественным транспортом, был выдвинут ряд оригинальных нововведений. В частности, решено избавиться от всех твердых и острых предметов салонов автобусов путем обивки и обматывания наиболее травмоопасных деталей. Также было предложено экипировать кондукторов тубиком согревающей мази от ушибов и растяжений и кислородной маской для наиболее подверженных морской болезни пассажиров, при необходимости предоставлять бумажные пакеты. А при покупке билета кондукторам поручили бесплатно выдавать каждому посетителю автобуса карамель «Взлетную», дабы замедлить скорость укачивания в пути.

Водители Танзании возмущены отменой государственных татуировок за аварию на дороге. До сих пор каждый водитель этой страны в наказание за соз-

дание серьезной аварийной ситуации на дороге клеймился специальной татуировкой в виде мертвого голубя. Подобные меры, однако, привели к нежелательному эффекту. Жители Танзании, прирожденные охотники, стали с энтузиазмом коллекционировать на себе подобные клейма, хвастаясь перед женщинами и друзьями. Некоторым танзанцам уже не хватало обеих рук и они просили делать себе татуировки на теле и даже на лбу. Правительство Танзании, осознав ошибку, отменило клеймение, что вызвало бурю возмущения среди мужской части населения. Рассматривается предложение о введении специальных клейм за деликатное вождение, но подобная награда в Танзании никого не интересует.

Житель Германии, 54-летний Клаус Фартинг, возмущен поведением бортового компьютера своей машины, и даже подал судебный иск, который надеется выиграть. Клаус остановился в горах, возле одного из биотуалетов, намереваясь передохнуть. Оставив включенным свой автомобиль, он удалился в кабинку. Каково же было его возмущение, когда, выйдя обратно, он никакими силами не смог открыть дверь своей машины. Позже выяснилось, что бортовой газоанализатор зарегистрировал присутствие в воздухе отравляющих веществ и автоматически заблокировал двери. Клаус Фартинг, негодую на компьютерные технологии, ожидает решения суда, в то время как инженеры вносят корректировки в систему анализа наружной химической опасности.

Женщины Турции, еще не так давно расставшиеся с паранджой, возмущены запретом на

разговоры по мобильным телефонам во время движения. Фатима Кюльбек так разъясняет свое возмущение: «Мало того, что женщины миллионы лет были бессловесными рабынями мужчин, так теперь у нас отнимают надежду на передвижение на колесах. Управление дается мне с трудом, и я часто звоню мужу, спрашивая совета. В любой момент он может подсказать мне, какую педаль нажимать, каким рычагом включаются дворники, если пошел дождь, и что я должна делать, если передо мной пешеход. Если у меня отберут сотовый телефон, мне снова придется ходить пешком». Женщины не собираются терять с трудом завоеванные привилегии. По всей Турции идут манифестации протеста.

Сингапурские пешеходы возмущены законом, запрещающим переходить проезжую часть в неположенном месте. Местные власти штрафуют нарушителя в том случае, если он пересек улицу более чем в пятидесяти метрах от пешеходного перехода. Штраф составляет 100 долларов, что по сингапурским меркам немало. Больше же всего неудобств доставляет

процедура измерения расстояния от ближайшей «зебры» до того места, где пешеход только что перебежал улицу, так как это занимает немало времени – дорожные инспекторы не экипированы рулетками такой длины, и им приходится измерять расстояние в несколько этапов. Самое интересное, что расстояние в 49 м не считается поводом для штрафа.

Водители Италии возмущены новым проектом местных ученых по сокращению аварийных ситуаций на дорогах. Дело в том, что согласно статистике, основной причиной столкновений на автотрассах является неумеренная разговорчивость и неконтролируемая жестикуляция итальянцев. Ученые не ищут сложных путей. Они детально разработали небольшое устройство, которое при определенной громкости голоса и большой амплитуде движения рук обжигает водителя неопасным, но болезненным разрядом тока. Ученые считают, что уже после пяти ударов током у водителя вырабатывается условный рефлекс на спокойное поведение за рулем.

Как только общественности стало известно о планах правительства и ученых, все обитате-

ли апеннинского сапога вышли на улицы. Сатирические плакаты «махнем рукой на ругань» стали обычным делом в Италии. Правозащитники разошлись не на шутку. Почти ежедневно у итальянского парламента собираются тысячи кричащих и размахивающих руками итальянцев, которые требуют запрещения бесчеловечного проекта.

Слоновладельцы Индии возмущены действиями властей в сфере признания слонов полноправным транспортным средством на территории всей страны. Владелец слона теперь не только обязан приводить животное на регистрацию и техосмотр, но и платить налоги за тоннаж и объем ежедневного выхлопа питомца. Подобный подход способен в одночасье разорить некоторых крестьян, которые вынуждены кормить слонов тем, что производят. Как и следовало ожидать, особенно страдают владельцы бобовых плантаций, сумма налога которых превышает все допустимые нормы. «Я не могу разоряться на специальные пищевые добавки, – говорит Радж Митхун, гороховый король Индии, – при всем моем огромном состоянии, я стану нищим через пару лет, если честно оплачу все налоги на выхлоп. Мои деньги в буквальном смысле вылетят через «задницу»!»

Народ Индии не склонен к массовым протестам, но опасность неконтролируемого бунта велика уже сейчас. «Стоит слоновладельцам пройти массовой демонстрацией по Дели или Калькутте на слонах, и от города останутся развалины!» – утверждает Айшвария Мракоборти, известный правозащитник и гуманист.

**Материалы собрали
Алла МОСКВИНА
и Дмитрий ЗЛОБИН**



**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!
КОЛЛЕГИ!**

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ
ПОДПИСКА
НА 2-Е ПОЛУГОДИЕ
2005 ГОДА**

**ЖУРНАЛ
«АВТОШКОЛА ПРОФИ» –
ЕДИНСТВЕННОЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ,
ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ И
СПЕЦИАЛИСТОВ АВТОШКОЛ
И ВСЕХ, КТО ХОЧЕТ НАУЧИТЬСЯ
КЛАССНО И БЕЗОПАСНО ВОДИТЬ
АВТОМОБИЛЬ.**

**«АВТОШКОЛА ПРОФИ»
ПОМОЖЕТ ВАМ В ДОРОГЕ!**

подписной индекс 83110



**Журнал
«Автошкола Профи»
№ 5-6/2005**

Журнал зарегистрирован
Министерством Российской
Федерации по делам печати,
телерадиовещания и средств
массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № 77-15748 от 20.06.2003 г.

Редакционный совет:

В.В. Бурков – ведущий инспек-
тор управления подготовки
ЦС РОСТО (ДОСААФ);

В.А. Виноградов – президент
Межрегиональной ассоциации
автошкол;

С.А. Дорофеев – заместитель
председателя Всероссийского
общества автомобилистов;

А.В. Елистратов – начальник
отдела управления начального
профессионального образования
Министерства образования РФ;

А.В. Жуков – исполнительный
директор Ассоциации автомо-
бильных школ;

В.В. Максимычев – директор
отраслевого научно-методичес-
кого Центра Министерства
транспорта РФ;

А.С. Несов – генеральный ди-
ректор ОАО «УПК «Мосавто-
транс»;

О.А. Никонова – президент ас-
социации юношеских автомо-
бильных школ;

В.И. Чуков – президент Рос-
сийской ассоциации профес-
сионального транспортного
образования;

И.С. Шакиров – начальник уп-
равления подготовки специали-
стов ЦС РОСТО (ДОСААФ);

В.В. Швецов – первый замести-
тель начальника ГУ ГИБДД СОБ
МВД РФ.

**Издательский дом
«Трасса»**

Главный редактор –
А.П. Яськов

Заместитель главного редактора –
И.С. Борисов

На 2-е полугодие 2005 г.
журнал распространяется
через каталог «**Роспечать**»
(подп. индекс 83110)
и по редакционной подписке

Почтовый адрес редакции:

109544, г. Москва, а/я 22
Телефон редакции:
(095) 234-58-11
E-mail: avtoprofi@list.ru