

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России

Н.П. Бакулин

**УПРАВЛЕНИЕ ОПЕРАТИВНО-СЛУЖЕБНЫМИ
АВТОМОБИЛЯМИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ
ПОДОЗРЕВАЕМЫХ И ОБВИНЯЕМЫХ**

Учебно-практическое пособие

Тюмень
2020

УДК 656.1
ББК 39.808
Б 19

Рекомендовано к изданию редакционно-издательским советом
Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России

Рецензенты:

начальник кафедры специальной подготовки Уфимского юридического
института МВД России кандидат юридических наук *А.Ю. Сабанов*;
доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях
Омской академии МВД России кандидат юридических наук,
доцент *И.В. Слышалов*

Бакулин Н.П.

Б 19 Управление оперативно-служебными автомобилями для перевозки
подозреваемых и обвиняемых: учебно-практическое пособие. Тюмень: Тю-
менский институт повышения квалификации сотрудников МВД России,
2020. 76 с.

ISBN 978-5-93160-299-8

В учебно-практическом пособии рассматриваются вопросы подготовки
и допуска полицейских-водителей изоляторов временного содержания, под-
разделений охраны и конвоирования к безопасному управлению оперативно-
служебными транспортными средствами для перевозки подозреваемых и об-
виняемых.

Пособие предназначено для обеспечения учебного процесса по дополни-
тельным профессиональным программам, может использоваться при проведе-
нии занятий с личным составом изоляторов временного содержания, подразде-
лений охраны и конвоирования территориальных органов МВД России.

УДК 656.1
ББК 39.808

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА	5
1.1. Нормативно-правовое регулирование управления автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых	5
1.1.1. Допуск к управлению автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых	5
1.1.2. Функциональные обязанности полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых	6
1.1.3. Структура подготовки полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых	10
1.1.4. Правила использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов водителями автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых	18
1.2. Материальная часть и технические характеристики автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых	22
1.2.1. Виды кузовов автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых	22
1.2.2. Материальная часть оборудования автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых	26
1.2.3. Компоновка автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых (на примере УАЗ-3741-А3)	31
1.3. Профилактика дорожно-транспортных и иных происшествий с участием водителей автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых	34
1.3.1. Факторы, влияющие на дорожно-транспортные происшествия с участием водителей автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых	34
1.3.2. Профилактика дорожно-транспортных происшествий (техническая подготовка автомобиля, учет физических условий дорожного покрытия, дорожной обстановки)	36
1.3.3. Профилактика неисправностей автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых	38
2. ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА	40
2.1. Методика отработки приемов и правил управления автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых на тренажере	40
2.2. Методика отработки приемов и правил управления автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых на автодроме	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	71
СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	72

ВВЕДЕНИЕ

Служебный автомобильный транспорт является техническим средством, обеспечивающим устойчивое и оперативное функционирование подразделений органов внутренних дел. В то же время при управлении неподготовленным сотрудником транспорт является источником повышенной опасности.

Подготовка данного учебно-практического пособия обусловлена необходимостью совершенствования профессиональных компетенций личного состава, допущенного к управлению оперативно-служебными транспортными средствами, предназначенными для перевозки подозреваемых и обвиняемых. Рассмотрены права и обязанности, система допуска полицейских-водителей к самостоятельному управлению автозаками – оперативно-служебными автомобилями, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и предназначенными для перевозки подозреваемых и обвиняемых (далее – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых, автозак).

В учебно-практическом пособии представлена классификация оперативно-транспортных средств «автозак», а также технические характеристики специального оборудования, установленного в данных автомобилях. Кроме того, рассмотрены принципы и правила использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов для получения преимущества в движении на дорогах общего пользования.

Для практического совершенствования навыков управления автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых предлагаются упражнения с использованием рулевых тренажеров и комплекс приемов автодромной подготовки, состоящей из базового и специального блоков.

Учебно-практическое пособие может быть использовано при проведении занятий с личным составом изоляторов временного содержания (далее – ИВС), подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых (далее – подразделения охраны и конвоирования) территориальных органов МВД России, а также в учебном процессе образовательных организаций системы МВД России в рамках реализации основной программы профессионального обучения «Повышение квалификации полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования для управления автомобилями оперативно-служебными для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ) по профессии рабочего “Водитель автомобиля”».

1. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

1.1. Нормативно-правовое регулирование управления автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых

1.1.1. Допуск к управлению автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2007 г. № 876 «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов»¹ сотрудник полиции, допущенный к управлению оперативно-служебным транспортом, обязан пройти подготовку в образовательных учреждениях либо образовательных подразделениях организаций, имеющих соответствующую лицензию по реализации программы «Повышение квалификации полицейских-водителей изоляторов временного содержания, подразделений охраны и конвоирования для управления оперативно-служебными автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ) по профессии рабочего «Водитель автомобиля»».

При оформлении допуска полицейского-водителя ИВС, подразделения охраны и конвоирования к управлению автозаком сотрудник должен иметь водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, выданное на основании документов установленного образца об окончании автошколы. Водительский стаж к моменту закрепления за полицейским-водителем автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых должен быть не менее двух лет. Кроме того, сотрудник должен иметь действующее удостоверение о прохождении повышения квалификации по управлению автомобилями оперативно-служебными для перевозки подозреваемых и обвиняемых по профессии рабочего «Водитель автомобиля». Приказом территориального органа внутренних дел за полицейским-водителем закрепляется определенный автомобиль. Полицейский-водитель подписывает акт технического состояния автомобиля.

¹ О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов: постановление Правительства Российской Федерации от 15 дек. 2007 г. № 876: ред. от 6 апр. 2019 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 52. Ст. 6460; 2019. № 15 (ч. IV). Ст. 1774.

1.1.2. Функциональные обязанности полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых

На должность полицейского-водителя назначается лицо рядового или младшего начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации, имеющее образование не ниже среднего, водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории (B, C, D) и стаж управления транспортным средством соответствующей категории не менее 2 лет.

Полицейский-водитель непосредственно подчиняется руководству, ответственному за эксплуатацию автотранспорта, и выполняет служебные обязанности в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами и своей должностной инструкцией. За полицейским-водителем закрепляется не более трех транспортных средств подразделения.

Полицейские-водители ИВС, подразделений охраны и конвоирования, управляющие оперативно-служебными автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых, имеют следующие права:

- немедленно докладывать руководству о необходимости запрещения эксплуатации вверенных транспортных средств, техническое состояние которых угрожает безопасности движения;

- при закреплении оперативно-служебного транспортного средства проверять укомплектованность автомобиля (наличие инструментов, медицинской аптечки, знака аварийной остановки, огнетушителя), сверять с карточками учета номера автомобильных шин, аккумулятора и перечень документов на автомобиль;

- требовать при передаче автомобиля исправности и укомплектованности специального оборудования кузова для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

На полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования возложен ряд обязанностей, перечисленных ниже.

Они обязаны знать и соблюдать законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения, включая Правила дорожного движения Российской Федерации², положения наставлений и инструкций по организации деятельности по автотранспортному обеспечению в органах внутренних дел, а также требования техники безопасности и пожарной безопасности при эксплуатации транспорта, нормы технического обслуживания, правила проведения текущего ремонта, хранения и обслуживания транспортных средств, порядок и правила перевозки людей, в том числе

² См.: О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства Российской Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Рос. вести. 1993. 23 нояб.; Рос. газ. 2019. 27 дек.

специального контингента, правила оказания первой медицинской помощи, положения Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»³.

Перед выездом полицейский-водитель обязан проверить и в пути обеспечивать исправное техническое состояние оперативно-служебного транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. При движении на автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых требовать от перевозимого специального контингента использования ремней безопасности и других технических средств обеспечения безопасности.

Полицейский-водитель обязан знать устройство, основы технического обслуживания и текущего ремонта закрепленного за ним транспортного средства «автозак», марки топлива, смазочных материалов и других эксплуатационных материалов, применяемых при эксплуатации данного транспортного средства, нормы расхода указанных материалов. Знать назначение и правила эксплуатации специального оборудования, установленного на закрепленном за ним автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых, основные положения законодательных актов об ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации.

Содержать транспортное средство полностью укомплектованным, в исправном состоянии, обеспечить сохранность автотранспорта и автомобильного имущества. После выполнения служебных обязанностей в конце смены ставить закрепленное за ним транспортное средство на установленное место стоянки в чистом виде и исправном состоянии. В случае необходимости сообщать руководству о техническом состоянии автозака и времени постановки его на стоянку, а при выезде со стоянки после прохождения медицинского, технического контроля следовать в подразделение.

Уметь уверенно управлять закрепленным за ним автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых, постоянно совершенствовать мастерство вождения; при управлении транспортным средством быть внимательным и предусмотрительным, не создавать помех для движения, не подвергать опасности людей, не причинять имущественного ущерба государственным или общественным организациям и гражданам; управлять транспортным средством, имеющим специальную цветографическую схему по ГОСТу Р50574-02, в форменном обмундировании.

Производить регламентные работы по автомобилю и уметь выполнять работу в объеме ежедневного технического обслуживания (ТО-1, ТО-2) закрепленного автомобиля.

Проходить перед выездом на линию медицинский, технический и диспетчерский контроль. При управлении транспортным средством иметь при себе служебное удостоверение, водительское удостоверение, свидетельство о регистрации транспортного средства, путевой лист и страховой полис

³ О полиции: федер. закон от 7 февр. 2011 г. № 3-ФЗ: ред. от 6 февр. 2020 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7. Ст. 900; 2020. № 6. Ст. 591.

ОСАГО, документы о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство.

Своевременно и достоверно, без исправлений заполнять путевой лист. Не допускать расхождений показаний спидометра на автомобиле с показаниями в путевом листе.

Знать и выполнять правила внутреннего распорядка подразделения и порядка работы гаража. Сдавать ответственным лицам на хранение ключи от дверей и замков зажигания автомобилей, места дислокации которых предусмотрены на закрытой и открытой стоянках.

При возникновении в пути неисправностей, при наличии которых приложением к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности.

В случае дорожно-транспортного происшествия водитель, причастный к нему, обязан действовать согласно законодательству: принять меры к установлению свидетелей, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию.

Принять возможные меры по оказанию доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь, в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном автомобиле, а если это невозможно, то доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия; освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно.

При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранности и организации объезда места происшествия; сообщить о случившемся руководству, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России.

При управлении автомобилем с нанесенной на наружные поверхности специальной цветографической схемой по ГОСТу Р-50574-02 и оборудованным устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов применять последние исключительно для осуществления неотложных действий в случаях служебной необходимости.

При применении устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов с целью получения преимущества перед участниками

движения водитель автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых должен включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом водитель может только после того, как он убедился, что ему уступают дорогу. После применения устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов водитель обязан доложить об этом старшему руководителю. Полицейские-водители ИВС, подразделений охраны и конвоирования обязаны знать маршруты доставки, территорию города (населенного пункта), района, края, местонахождение государственных органов, медицинских учреждений и пути подъезда к ним.

Знать условия и пределы применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия (ст.ст. 19, 20, 21, 22, 23, 24 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»). Соответствовать по уровню физической подготовки квалификационным требованиям к замещаемой должности в органах внутренних дел.

Полицейскому-водителю запрещается:

– использовать автомобиль в целях, не связанных с исполнением служебных обязанностей. Нарушать порядок постановки оперативно-служебного транспортного средства, временно парковать автозак в месте, не предусмотренном планом расстановки, нарушать план расстановки транспорта;

– нарушать меры безопасности при работе с горюче-смазочными материалами, заправлять транспортное средство на месте стоянки, а также сливать из топливного бака автомобиля горючее. Хранить в автомобиле тару из-под горючего – смазочных материалов, а также горючее в пластмассовой и стеклянной таре. Подзаряжать аккумуляторную батарею непосредственно на автомобиле или на месте стоянки, пользоваться открытым огнем в не отведенных для этого местах;

– управлять транспортным средством с неопломбированным и неисправным спидометровым оборудованием, а также в соответствии с перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения);

– управлять транспортным средством без прохождения перед выездом на линию медицинского, технического контроля, не имея при себе служебного удостоверения, водительского удостоверения, свидетельства о регистрации транспортного средства, путевого листа и страхового полиса ОСАГО, талона о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство. Управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

– передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных

препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке – временного разрешения; пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук;

– отсутствовать на службе без уважительной причины.

Полицейский-водитель ИВС несет ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей, предусмотренных должностной инструкцией в пределах, определенных действующим законодательством Российской Федерации, а также за совершенные в процессе осуществления своей деятельности правонарушения – в пределах, определенных действующим административным, уголовным и гражданским законодательством Российской Федерации.

1.1.3. Структура подготовки полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых

Теоретическая подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания, подразделений охраны и конвоирования к управлению автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых состоит из следующих блоков:

- профессионально-служебная деятельность;
- нормативно-правовое регулирование обеспечения безопасности дорожного движения;
- основы психологии и этики водителя транспортного средства;
- профессиональная служебная, физическая и огневая подготовка;
- теоретические основы и практические навыки безопасного управления автомобилями оперативно-служебными для перевозки подозреваемых и обвиняемых в различных условиях.

Тематический план

№ п/п	Название учебных предметов, курсов, дисциплин, модулей, блоков, разделов и тем, иных компонентов	Всего часов	В том числе		
			Занятия лекционного типа	Занятия семинарского типа	Итоговая аттестация
Блок 1. Профессионально-служебная деятельность					
Раздел 1.1. Организационно-правовые основы прохождения службы полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
1.1.1	Правовые основы и специфика прохождения службы полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых. Социально-правовые гарантии и страхование сотрудников ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых	2	2		
1.1.2	Проблемные вопросы и совершенствование службы в ИВС и подразделениях охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых	2		2	
Всего по разделу		4	2	2	
Раздел 1.2. Специальная техника, используемая сотрудниками полиции при осуществлении охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
1.2.1	Специальные средства, состоящие на вооружении территориальных органов внутренних дел. Средства охранной сигнализации и средства связи территориальных органов внутренних дел	4		4	
1.2.2	Поисковая техника, средства контроля и досмотра в деятельности территориальных органов внутренних дел	2		2	
Всего по разделу		6		6	
Всего по блоку		10	2	8	
Блок 2. Нормативное правовое регулирование обеспечения безопасности дорожного движения					
Раздел 2.1. Нормативно-правовые основы управления оперативно-служебными автомобилями					
2.1.1	Обзор нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения	2	2		

№ п/п	Название учебных предметов, курсов, дисциплин, модулей, блоков, разделов и тем, иных компонентов	Всего часов	В том числе		
			Занятия лекционного типа	Занятия семинарского типа	Итоговая аттестация
2.1.2	Порядок и правила использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов	2		2	
Всего по разделу		4	2	2	
Всего по блоку		4	2	2	
Блок 3. Основы психологии и этики водителя транспортного средства					
Раздел 3.1. Психология управления транспортным средством					
3.1.1	Профессиональная надежность водителя. Управление механическим транспортным средством в экстремальных условиях деятельности	4		4	
Всего по разделу		4		4	
Раздел 3.2. Этические основы деятельности полицейского-водителя					
3.2.1	Основные категории этики и морали в обеспечении безопасности дорожного движения. Профессиональная этика водителя. Взаимодействие сотрудников полиции с представителями средств массовой информации	2		2	
Всего по разделу		2		2	
Всего по блоку		6		6	
Блок 4. Профессиональная служебная, физическая и огневая подготовка					
Раздел 4.1. Физическая подготовка полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
4.1.1	Удары и защита от ударов вооруженного и невооруженного правонарушителя	4		4	
4.1.2	Силовое задержание и надевание наручников (связывание)	2		2	
Всего по разделу		6		6	
Раздел 4.2. Огневая подготовка полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
4.2.1	Практическое выполнение упражнений из 9-мм пистолета Макарова (ПМ)	6		6	
4.2.2	Устройство и тактико-технические характеристики автомата Калашникова	2		2	
Всего по разделу		8		8	

№ п/п	Название учебных предметов, курсов, дисциплин, модулей, блоков, разделов и тем, иных компонентов	Всего часов	В том числе		
			Занятия лекционного типа	Занятия семинарского типа	Итоговая аттестация
Раздел 4.3. Медицинская подготовка полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
4.3.1	Первая помощь при острой кровопотере и травматическом шоке	4		4	
4.3.2	Сердечно-легочная реанимация	2		2	
4.3.3	Первая помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	2		2	
Всего по разделу		8		8	
Раздел 4.4. Тактико-специальная подготовка полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых					
4.4.1	Подготовка сотрудников территориальных органов внутренних дел к действиям в условиях чрезвычайных обстоятельств	4		4	
Всего по разделу		4		4	
Всего по блоку		26		26	
Блок 5. Теоретические основы и практические навыки безопасного управления автомобилями оперативно-служебными для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3) в различных условиях					
Раздел 5.1. Техника и тактика управления автомобилем оперативно-служебным для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3)					
5.1.1	Основы движения автомобиля оперативно-служебного для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3)	2		2	
5.1.2	Тактика безопасного управления автомобилем оперативно-служебным для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3)	2		2	
Всего по разделу		4		4	
Раздел 5.2. Совершенствование мастерства управления автомобилем оперативно-служебным для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3)					
5.2.1	Практическая подготовка	14		14	
5.2.2	Контраварийная подготовка	6		6	
Всего по разделу		20		20	
Всего по блоку		24		24	
Итоговая аттестация		6			6
Итого		76	4	66	6

Блок профессионально-служебной деятельности включает в себя изучение нормативных документов, отражающих специфику прохождения

службы в качестве полицейских-водителей ИВС и сотрудников подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых. Рассматриваются вопросы социальной защиты, денежного довольствия, финансового обеспечения, условий обязательного страхования, медицинского и санаторно-курортного обеспечения сотрудников полиции, в том числе полицейских-водителей ИВС и сотрудников подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых. Ввиду специфики прохождения службы основательно и детально изучается содержание страховых правоотношений сотрудников. Анализируются условия обязательного страхования сотрудников в системе МВД России и возмещения ущерба в случае гибели или увечья.

В теоретической части обучения полицейским-водителям доводятся правовые основания использования специальных средств в деятельности территориальных органов внутренних дел, права и обязанности сотрудников, использующих специальные средства. В обязательном порядке изучаются меры безопасности при применении специальных средств в органах внутренних дел. Кроме того, доводятся обзоры технических разработок научных организаций МВД России и перспективы внедрения данных разработок в производство автозаков, назначение и возможности использования новых технических средств и систем охранной сигнализации при эксплуатации полицейскими-водителями автозаков.

Блок нормативно-правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя изучение положений Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правил дорожного движения Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовного кодекса Российской Федерации, Гражданского кодекса Российской Федерации. Рассматриваются условия совершения административного правонарушения и условия возникновения административной ответственности у полицейского-водителя в сфере нарушения норм и правил безопасности дорожного движения. Изучаются понятие уголовной ответственности и состав (структура) совершения преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации оперативно-служебного транспорта, в том числе условия наступления уголовной ответственности. В связи с тем, что любой автомобиль является источником повышенной опасности и имеется возможность нанесения имущественного ущерба гражданам оперативно-служебным транспортным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых из-за ошибочных управляющих операций полицейского-водителя, изучаются: понятие, основания гражданской ответственности, имущественный вред, наличие вины, условия противоправного действия полицейского-водителя в виде нарушения правил дорожного движения.

Особое внимание уделяется вопросам ответственности полицейского-водителя за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия с участием оперативно-служебных автомашин. Полицейскими-водителями уясняются виды наступления материальной ответственности,

условия наступления ограниченной и полной материальной ответственности. Актуализируются элементы правовой подготовки полицейских водителей с учетом совершенствования норм гражданского права Российской Федерации: право собственности, субъекты права собственности, право собственности и право владения транспортным средством.

Полицейские-водители осознают важность соблюдения Правил дорожного движения Российской Федерации в обеспечении порядка и безопасности дорожного движения. Изучают актуальные изменения и дополнения, которые вносятся в Правила дорожного движения Российской Федерации, касающиеся обязанностей участников дорожного движения, порядка ввода ограничений в дорожном движении на дорогах общего назначения.

На теоретических занятиях с использованием правовых информационно-поисковых систем полицейским (водителям) доводятся права и обязанности водителей транспортных средств, движущихся с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Изучаются обязанности других водителей по обеспечению безопасности в случае движения специальных транспортных средств, в том числе автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Обязательным элементом обучения является теоретический блок, посвященный обязанностям водителей оперативно-служебных транспортных средств, перевозящих подозреваемых и обвиняемых, движущихся с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом. Немаловажное значение имеют специальные знания по обеспечительным мерам безопасности дорожного движения, заключающиеся в изучении: классификации государственных регистрационных знаков транспортных средств Российской Федерации; опознавательных знаков специальных транспортных средств, предупредительных надписей и обозначений; требований к транспортным средствам оперативных служб, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

К знаниям специального характера относится:

– знание порядка выдачи разрешений на установку на транспортные средства устройств для подачи специальных световых (проблесковых маячков синего, синего и красного цветов) и звуковых сигналов; условий установки проблескового маячка бело-лунного цвета и звукового сигнала к нему, а также проблескового маячка желтого или оранжевого цвета;

– перечня государственных органов, на транспортные средства которых устанавливаются устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Блок основ психологии и этики водителя транспортного средства. Изучение психологических основ деятельности полицейского-водителя по управлению транспортным средством помогает обучаемым сотрудникам совершенствовать такую важную сферу, как профессиональная надежность оператора механического транспортного средства, понять систему

подчинения своих эмоций при управлении механическими транспортными средствами в экстремальных условиях деятельности.

В системе теоретического обучения сотрудникам полиции доводятся требования профессии водителя к лицам, допущенным к самостоятельному управлению оперативно-служебными транспортными средствами. Рассматриваются профессионально важные качества полицейского-водителя транспортного средства и возможности их совершенствования. Изучаются условия развития профессиональной надежности полицейского-водителя. Сотрудники полиции уясняют, что совершенствование профессиональной надежности водителя производится через использование в полной мере важнейших каналов восприятия информации сотрудников: зрения, обоняния, слуха и осязания. Кроме того, сотрудниками полиции изучаются понятия и психические процессы, играющие важнейшую роль в обеспечении безопасности управления транспортным средством: внимание, память, мышление, психомоторика, ощущение и восприятие, а также их роль в управлении автотранспортным средством. В системе профилактической работы с сотрудниками полиции происходит изучение психических состояний, влияющих на управление транспортным средством, таких как утомление, монотонность, эмоциональное напряжение.

В контексте сохранения работоспособности полицейского-водителя изучаются вопросы преодоления стресса в нестандартных ситуациях, приемы и способы управления эмоциями в стрессовых ситуациях. Опробуются способы поддержания устойчивого физического состояния при управлении транспортным средством.

Кроме того, проводятся профилактические мероприятия по изучению влияния болезненного состояния и физических недостатков на управление оперативно-служебными транспортными средствами. Поясняется недопустимость употребления алкоголя, наркотиков и лекарственных препаратов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Тренинги, проводимые с сотрудниками полиции представителями психологической службы, позволяют на практике скорректировать:

- приемы и способы повышения работоспособности полицейского-водителя во время длительного периода управления транспортным средством;
- способы оперативной нормализации психических состояний во время стресса;
- адекватность обработки информации, воспринимаемой полицейским-водителем.

Блок профессиональной служебной, физической и огневой подготовки состоит из четырех разделов:

- физическая подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых;

– огневая подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых;

– медицинская подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых;

– тактико-специальная подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

Раздел «Физическая подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых» посвящен практической отработке навыков защиты сотрудников от ударов вооруженного и невооруженного правонарушителя и нанесения ударов руками и ногами. Кроме того, на практике отрабатываются действия по силовому задержанию и надеванию наручников на правонарушителя под воздействием болевых приемов.

Раздел «Огневая подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых» посвящен совершенствованию навыков уверенного владения табельным оружием – 9-мм пистолетом Макарова.

Изучаются меры безопасности при обращении с огнестрельным оружием согласно Наставлению по организации огневой подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации. Совершенствуются знания сотрудниками устройства и тактико-технических характеристик автомата Калашникова.

Раздел «Медицинская подготовка полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых» предусматривает изучение основ оказания первой помощи при острой кровопотере и травматическом шоке. На практических занятиях совершенствуются навыки проведения мероприятия по сердечно-легочной реанимации.

Раздел тактико-специальной подготовки полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых нацелен на осуществление подготовки сотрудников изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых к действиям в условиях чрезвычайных обстоятельств. Изучается алгоритм тактических приемов и способы действий при возникновении экстремальных ситуаций: нападение на конвой; дорожно-транспортные аварии с участием автомобилей оперативно-служебных для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ); обнаружение взрывчатых устройств; возникновение пожара на транспортном средстве.

Блок теоретических основ и практических навыков безопасного управления автомобилями оперативно-служебными для перевозки

подозреваемых и обвиняемых в различных условиях структурирован на два раздела.

Раздел «Техника и тактика управления автомобилем оперативно-служебным для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ)» посвящен теоретическим основам безопасного движения автозаков. Сотрудниками изучаются силы, действующие на транспортное средство в различных условиях.

Теоретическая часть раздела механики крайне важна для понимания процессов устойчивости и управляемости транспортного средства, зависимости коэффициента сцепления от различных дорожных условий. В ней изучаются причины заноса и сноса оперативно-транспортного средства, способы активного противодействия возникшей опасной траектории автомобиля. Изучаются понятия остановочного и тормозного пути, методы достижения наиболее безопасных управляющих операций при торможении двигателем, рабочим тормозом, стояночным тормозом.

До обучаемых доводятся аспекты тактики безопасного управления автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых. Рассматривается понятие «закрытый обзор», оперативная и опережающая реакции водителя. Изучаются особенности управления оперативно-служебным транспортным средством на различных скоростях движения с учетом взаимодействия с другими участниками дорожного движения в системе «водитель – автомобиль – дорога». Анализируются типичные дорожно-транспортные ситуации, нашедшие отражение в обзорах по состоянию аварийности служебного транспорта, и дорожно-транспортные происшествия (ДТП) при движении с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами. Производится разбор типичных дорожно-транспортных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий методом ситуационного анализа с использованием программного обеспечения 3D-моделирования. Водителям даются практические рекомендации по выбору безопасного скоростного режима в различных ситуациях.

Раздел «Совершенствование мастерства управления автомобилем оперативно-служебным для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ)» посвящен формированию и (или) совершенствованию у полицейских-водителей навыков безопасного управления в различных дорожных ситуациях и условиях.

1.1.4. Правила использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов водителями автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых

Правила применения специальных сигналов. На территории Российской Федерации используются следующие типы спецсигналов:

- синий проблесковый маячок. Может сопровождаться звуковым сигналом;
- синий и красный проблесковые маячки. Могут сопровождаться звуковым сигналом;

- желтый или оранжевый проблесковый маячок;
- бело-лунный проблесковый маячок. Может сопровождаться звуковым сигналом.

На автомобилях, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых, имеющих специальную цветографическую окраску, при выполнении неотложного служебного задания специальные световые сигналы при необходимости должны быть включены на всем пути следования. В случае необходимости для дополнительного оповещения участников дорожного движения о проезде автотранспорта, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами следует пользоваться громкоговорящей установкой.

При проезде перекрестков, обгоне транспортных средств и в других случаях одновременное включение специальных световых и звуковых сигналов водителями автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых производится заблаговременно в зависимости от конкретной дорожной обстановки.

При необходимости проезда регулируемого перекрестка на запрещающий сигнал светофора водитель автомобиля, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, должен снизить скорость движения вплоть до остановки с целью обеспечения безопасности и убедиться, что другие участники дорожного движения восприняли специальные световые и звуковые сигналы и приняли необходимые меры предосторожности.

Допускается применение проблесковых маячков, конструктивно объединенных в одном корпусе с громкоговорителем устройства для подачи сигналов, при условии обеспечения соответствия каждого устройства в отдельности требованиям стандарта. Такие объединенные устройства должны устанавливаться на крыше транспортного средства и приводиться в действие с помощью одного блока управления.

При установке блоков управления устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов в салоне или кабине транспортного средства должны выполняться требования по обеспечению внутренней пассивной безопасности.

За нарушение порядка применения специальных световых и звуковых сигналов, определенного законодательством, полицейские-водители автозакон, а также должностные лица, ответственные за использование этих транспортных средств, привлекаются к дисциплинарной ответственности. Водителю автомобиля, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, запрещено нарушать сигналы дорожного регулировщика, однако последний при виде автомобиля с включенными спецсигналами обязан незамедлительно обеспечить для него проезд. Водитель автомобиля, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, может пользоваться своим преимуществом только при условии, что он убедится в безопасности дорожного движения, так как с него не снимается ответственность за совершенное дорожно-транспортное происшествие.

Дополнительные требования к устройствам для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Специальный звуковой сигнал должен иметь изменяющуюся основную частоту. Изменения основной частоты должны быть от 150 до 2000 Гц. Продолжительность цикла изменения основной частоты специального звукового сигнала – от 0,5 до 6,0 с. Уровень звукового давления сигнального устройства при подаче специального звукового сигнала не должен быть ниже:

116 дБ – при установке излучателя звука на крыше транспортного средства;

122 дБ – при установке излучателя звука в подкапотное пространство.

Направление максимального уровня звукового давления специального звукового сигнала должно совпадать с продольной осью транспортного средства в направлении его движения вперед.

Допускается подача одним звуковым сигнальным устройством нескольких специальных звуковых сигналов, отличающихся основными частотами, формой и продолжительностью изменения основных частот.

Вопросы для семинарского занятия и самостоятельной проверки знаний

1. Перечень документов, необходимых для допуска водителя к управлению автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

2. Система теоретической подготовки полицейских-водителей ИВС, подразделений охраны и конвоирования для управления автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

3. Значение медицинской подготовки полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

4. Профессиональная служебная, физическая и огневая подготовка полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

5. Нормативные правовые документы, регламентирующие деятельность полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

6. Права полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

7. Обязанности полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

8. Запреты и ограничения, распространяющиеся на полицейских-водителей ИВС и подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых.

9. Технические характеристики устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

10. Требования к установке устройств для подачи звуковых сигналов на автомобиле, предназначенные для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

11. Назначение устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

12. Требования к устройствам для подачи световых сигналов автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

13. Правила применения специальных сигналов на оперативно-служебных автомобилях органов внутренних дел Российской Федерации.

14. Способы дополнительного оповещения участников дорожного движения о проезде автотранспорта, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами.

Список рекомендуемой литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации 2002. № 1 (ч. I). Ст. 1.

2. О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

3. О полиции: федер. закон от 7 февр. 2011 г. № 3-ФЗ: ред. от 6 февр. 2020 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7. Ст. 900; 2020. № 6. Ст. 591.

4. Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства: указ Президента РФ от 19 мая 2012 г. № 635 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 21. Ст. 2632.

5. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности»): постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Рос. вести. 1993. 23 нояб. № 227.

6. О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов: постановление Правительства РФ от 15 дек. 2007 г. № 876 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 52. Ст. 6460.

7. Полякова Т.А. Основные элементы служебного статуса сотрудников органов внутренних дел [Электронный ресурс]: учеб.-метод. пособие. Электрон. текст. дан. М.: Моск. ун-т МВД России им. В.Я. Кикотя, 2018.

8. Правила дорожного движения Российской Федерации. 10 февраля 2020 (официальный текст). М., 2020. 48 с.

9. Комментарии к Правилам дорожного движения Российской Федерации. Февраль 2020. (официальный текст). М., 2020. 168 с.

10. Билеты для подготовки к сдаче теоретического экзамена по ПДД РФ. Категории «А» и «В». М., 2020. 202 с.

11. Билеты с комментариями ПДД 2020. Категории «С» и «D». М., 2020. 180 с.

1.2. Материальная часть и технические характеристики автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых

1.2.1. Виды кузовов автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых

Автозак (АЗ) – это специальный автомобиль на базе легкового, грузового автомобиля, автобуса или микроавтобуса, оборудованный устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и предназначенный для перевозки подозреваемых и обвиняемых (спецконтингента) в условиях, которые исключают нарушение установленного режима содержания для спецконтингента. В автомобилях для перевозки подозреваемых и обвиняемых созданы необходимые условия для перевозки спецконтингента, исключающие совершение побега на всем протяжении маршрута перемещения подозреваемых и обвиняемых.

До 50-х годов XX века в качестве автозакон использовались служебные автомобили, способные разместить осужденных или доставляемых в зал суда и вмещавшие полный состав конвоя. Согласно документальным источникам техническое совершенствование конструкции кузовов, фургонов и шасси (в части системы отопления) специальных автомобилей «автозак» началось с 1951 года, когда под автозаки переоборудовали обычные грузовые автомобили. В соответствии с инструкцией переоборудование совершалось в двух видах организаций. В исправительно-трудовых колониях наращивались деревянные борта и подводилась крыша. Снаружи такой импровизированный кузов покрывался металлическим листом. Изнутри кузов обивали брезентом. Внутри устанавливалась поперечная деревянная или металлическая перегородка, разделявшая кузов на общую камеру для спецконтингента и помещение караула. Перегородка не была цельной и позволяла вести наблюдение за действиями специального контингента. Отопления такой импровизированный кузов не имел. Окна представляли собой небольшие округлые отверстия, обшитые фанерой, с вставленным в них пакетом стекла и прокладкой из резины. Размер окон не позволял воспользоваться ими для побега. Вентиляция в кузове была естественной во время стоянки и принудительной во время движения. Освещение состояло из двух осветительных приборов, мощностью 21 ватт каждый.

Кроме того, переоборудование обычных грузовых автомобилей в спецавтомобили для перевозки обвиняемых и подозреваемых осуществлялось по специальным инструкциям в хозяйственных подразделениях органов внутренних дел и непосредственно на местах. В системе органов внутренних дел у автомобиля наращивались борта из деревянного каркаса. Далее деревянный каркас обшивался изнутри и снаружи металлическими листами. Внутри устанавливалась каркасная перегородка, со стороны спецконтингента также обшитая металлическим листом, а со стороны конвоя – брезентом. Перегородка позволяла делить кузов на камеры для подозреваемых и обвиняемых и места для конвоя.

В системе Внутренних войск Министерства внутренних дел СССР на шасси устанавливался специальный кузов из деревянного или металлического каркаса, обтянутого брезентом или металлическим листом. Внутри устанавливалась поперечная каркасная обшитая металлом деревянная или металлическая перегородка, разделяющая кузов на камеру для спецконтингента и помещение караула.

В 1972 году конструкторское бюро при центральной автобазе Хозяйственного управления Министерства внутренних дел СССР получило заказ на разработку технической документации производства фургонов и полуприцепов для увеличения количества перевозимых лиц и для пресечения возможных попыток побега. С 1973 года Специальное конструкторское бюро Внутренних войск (СКБ ВВ) Министерства внутренних дел СССР начало заниматься вопросами эксплуатации и внедрения в службу инженерно-технических средств охраны спецавтомобилей «автозак».

С 1974 года началось серийное производство стандартизированных спецавтомобилей «автозак» на новых шасси на производстве исправительно-трудовой колонии в подмосковном поселке Крюково (в настоящее время г. Зеленоград) и исправительно-трудовой колонии в поселке Сухобезводное Горьковской области.

С ноября 1978 года до февраля 1992 года единственным изготовителем специальных оперативно-служебных автомобилей «автозак» была исправительно-трудовая колония УЗ-62/14 в поселке Сухобезводное. Изготовлением автомобилей для перевозки задержанных и осужденных занимались сами осужденные. Использовалось грузовое шасси, на которое устанавливался специальный фургон.

Кузова оперативных и служебных автомобилей «автозак» до 1979 года не имели средств отопления. С 1979 года в крыше над помещением конвоя, рядом с сиденьями стали делать аварийно-вентиляционный люк, а над камерами для специального контингента – вентиляционные лючки небольшого размера с закрывающимися воздушными заслонками.

С 1979 года в эксплуатацию ввели кузовы серии «АЗМ» (автозак модернизированный). Кузовы серии «АЗМ» получили воздушный отопитель О-30, работающий на бензине (был установлен под основанием кузова сзади, справа). С 1986 года штатно начали устанавливать жидкостный отопитель, подключенный к системе охлаждения двигателя (традиционно до настоящего времени он расположен под сиденьем конвоя), и независимый воздушный отопитель ОВ-65, работающий на дизельном топливе. Отопитель был смонтирован на задней стенке кузова. Дизельные отопители начали ставить после серии пожаров от бензиновых отопителей в пути следования оперативно-служебного транспорта.

Следует указать, что существовала специализация автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых в зависимости от внутреннего оборудования. Один из самых технически сложных вариантов – это автомобиль в «северном исполнении». Данные автомобили были оснащены жидкостными отопителями, подключенными к системе охлаждения двигателя УАЗ-

452-АЗ (1970 год) и УАЗ-452-АЗМ (1982 год). Бензиновый воздушный отопитель был установлен еще в 1982 году на спецавтомобиле ГАЗ-53-АЗП с семью одиночными камерами, такой же отопитель (вместе с жидкостным) был установлен и на УАЗ-3741-АЗС в 1991 году. В 1992 году вариант УАЗ-3741-АЗС прошел модернизацию для условий Крайнего Севера. В таком исполнении вместимость составляла 5 человек в двух общих камерах и 4 конвоира, включая водителя. Автомобиль оснащался двумя отопителями вместо одного (вариант для умеренно-холодного климата) и дополнительной аккумуляторной батареей.

Вторая специализация стала реализовываться с 1979 года. С этого времени начала формироваться «классическая планировка» спецавтомобилей «АЗ» с двумя общими камерами и помещением конвоя в передней части. До этого помещение конвоя (караула) могло располагаться в задней части кузова, а общая камера была одна во всю ширину кузова. Такую классическую планировку имели специальные автомобили ЗИЛ-130Г-АЗ и «Урал-375-АЗ». Данные автомобили были предназначены для перевозки осужденных на объекты работ. Автомобили не имели одиночных камер, помещение конвоя у них располагалось во всю ширину кузова, с дверями с обоих бортов кузова. Входная дверь в помещение конвоя располагалась по правому борту специального автомобиля.

Такую же специализацию – доставку осужденных до объекта работ – имели полуприцепы для перевозки спецконтингента. Полуприцепы выпускали предприятие «Химстрой» города Томска и Бобруйский опытно-механический завод. В городах был наиболее распространен полуприцеп ПС-1М, выпускавшийся на предприятии «Химстрой». Но наибольшую вместительность заключенных для перевозки на объекты строительства обеспечивало изделие Бобруйского опытно-механического завода. Завод изготавливал специальные полуприцепы для тягачей МАЗ-504, ЗИЛ-130В1 и КАЗ-608.

Третья специализация – доставка подозреваемых и арестованных до органов следствия, суда. Главная задача перевозки – не допустить побега из-под стражи и пресечь попытки общения между заключенными. Одним из первых автомобилей, имеющих одиночные камеры, был ГАЗ-66-АЗМ. Далее для перевозки большого количества подозреваемых без возможности общения был задействован кузов 375-АЗ. Кузов стал цельнометаллическим, со сварным решетчатым каркасом с двойной обшивкой из стального листа и теплоизоляцией. Вместимость кузова 375-АЗ составляла от 15 до 36 человек, а в помещении конвоя начали устанавливать 4 отдельных сиденья. Внешне от своих предшественников кузова 375-АЗ отличались скошенными верхними углами кузова вместо скругленных. Но у этих кузовов имелся один серьезный недостаток – отсутствие принудительной вентиляции из каждой камеры.

В 1985 году было создано второе поколение кузовов серии «АЗМ» для модернизированных специальных автомобилей на шасси ГАЗ-52-53, ГАЗ-66, ЗИЛ-130Г, «Урал-43203», а также спецавтомобиль ЗИЛ-130-АЗС

(северный вариант), их вместимость составила от 34 до 74 человек спецконтингента. Внешне такие кузова отличались от спецавтомобилей серии «АЗ» 1970-х годов измененной конфигурацией крыши. Поскольку конструкция кузова стала каркасной металлической, то на верхних углах кузова отсутствовали скосы. У них была усилена конструкция основания, стен, крыши кузова, запорных устройств камер.

Последним специальным автомобилем с кузовом для перевозки обвиняемых и подозреваемых серии «АЗМ» можно считать ГАЗ-3307-АЗ. Данный автозак выпускался с 1991 года на базе нового грузового автомобиля ГАЗ-3307. С 1998 года выпускается автозак модификации ГАЗ-3307 с дизельным двигателем, получивший индекс «ГАЗ-3309-АЗ». Вместимость кузовов данных автомобилей составила 8 человек спецконтингента в одиночных камерах или порядка 20 – в классической планировке.

В 1995 году для оперативно-служебных транспортных средств начали использовать шасси новых появившихся транспортных средств «Газель», ЗИЛ-«Бычок», КАВЗ-3976, цельнометаллических фургонов и автобусов БАЗ-3783. На такие шасси стали устанавливать кузова типа «АЗМ». Их вместимость составляла от 5 до 11 человек спецконтингента. Именно в это время появилась планировка кузова, включающая одну камеру общего типа вдоль задней стенки. Была предпринята попытка создания спецавтомобилей КАВЗ-39765-АЗ вместимостью 15 и 30 задержанных на базе удлиненной версии автобуса КАВЗ-3976. Автобус КАВЗ оборудовали пневмоподвеской, но он оказался перегруженным и ненадежным. Последней разработкой 90-х годов прошлого века стал ЗИЛ-5301-АЗ (1999 год выпуска).

С 1996 года специальные автомобили различного назначения, в том числе и автомобили «автозак», по документации Научно-исследовательского института специальной техники (НИИСТ) стали выпускать на предприятиях МВД России в городах Самаре, Астрахани, подмосковном Дмитрове. На основе накопленного за эти годы опыта проектирования и создания специальных автомобилей «автозак» НИИСТ ГУ НПО «СТиС» МВД России разработал отраслевой стандарт ОСТ 78.01.0002-99 «Автомобили оперативно-служебные для перевозки осужденных, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений. Специальные технические требования. Методы испытаний».

В соответствии с отраслевым стандартом в 1998-2001 годах на Дмитровском опытно-экспериментальном заводе МВД России были спроектированы и созданы специальные автомобили ЗИЛ-4331-АЗ (вместимостью 28 человек, 6 человек конвоиров, включая водителя), ГАЗ 3307-АЗ (вместимостью 20 человек, 5 человек конвоиров, включая водителя), «Урал-4320-АЗ» (вместимостью 21 человек спецконтингента, 5-6 конвоиров, включая водителя). Визитной карточкой спецавтомобилей «автозак» производства Дмитровского опытно-экспериментального завода МВД России стала рифленая обшивка наружных стен кузова из стальных гофрированных листов.

Электровентиляторы принудительной вентиляции серийно впервые были установлены в 1998 году на «ГАЗелях» ГАЗ-2705-АЗ с кузовами

вместимостью 5 человек. Изначально устанавливали только вытяжные вентиляторы в общей камере. Затем, в 1999 году на базе ГАЗ-2705-АЗ был модернизирован кузов, который стал обеспечивать возможность перевозки семи задержанных. С тех пор в крыше над помещением конвоя устанавливается приточный вентилятор, над каждой общей камерой – вытяжной. В северном варианте кузова вытяжной вентилятор устанавливается в задней части помещения конвоя между задними одиночными камерами, а приточный вентилятор – над сиденьями конвоя. Исключение составляют УАЗ-АЗ с четырьмя одиночными камерами, имеющие только один вытяжной вентилятор, который устанавливается Ульяновским автомобильным заводом с 2009 года. Во всех одиночных камерах традиционно монтируются вентиляционные лючки с заслонками. Со стороны камер вентиляционные лючки и вентиляторы закрыты вентиляционными решетками с ручными регуляторами забора воздуха. Ручные регуляторы забора воздуха выведены внутрь камер для управления воздухом самими заключенными.

В 2003 году Дмитровским опытно-экспериментальным заводом МВД России был спроектирован и выпущен оперативно-служебный специальный автомобиль «ГАЗель 2705-АЗМ» с цельнометаллическим корпусом классической планировки с двумя однорядными общими камерами вместимостью 3 человека в каждой и одной одиночной. Отличительной особенностью этого автомобиля стал установленный новый бензиновый двигатель 406.21А с увеличенным рабочим объемом 2,9 литра. Начиная с этого времени автозаки имеют динамику и возможность развивать скорость на уровне легковых автомобилей.

Кроме того, следует указать и автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых, наиболее долго остающиеся в автохозяйствах в эксплуатации. До 2011 года в качестве автозаків активно эксплуатировались специальные автомобили ЗИЛ-4331-АЗ, а до 2019 года находился в эксплуатации специальный автомобиль «Урал-4320-АЗ». Это единственные специальные автомобили, не оборудованные системой принудительной вентиляции, на основе работы электрических вентиляторов с управлением из камер.

В целях увеличения оперативности перевозок специального контингента часть специальных автомобилей «автозак» с 1996 по 2006 год эксплуатировалась без нанесения специальной цветографической схемы и без установки устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Внешне они не отличались от обычных гражданских автофургонов.

1.2.2. Материальная часть оборудования автомобилей для перевозки подозреваемых и обвиняемых

К оборудованию специальных автомобилей относятся: специальный кузов с различными видами схем размещения конвоя и подозреваемых и обвиняемых, устройства для подачи световых сигналов, осветительные приборы (внутренние и внешние), средства оповещения и связи, средства

охранно-пожарной сигнализации, система отопления (штатная и автономная), система вентиляции (штатная).

Конструкция специальных автомобилей должна обеспечивать:

- наличие в рабочем салоне линии охраны с четырех сторон;
- строго раздельное размещение осужденных в камерах по видам режима в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативами органов внутренних дел.

Для обеспечения этих требований на грузовые шасси автомобилей (цельнометаллических фургонов) устанавливается специальный кузов. В кузовах цельнометаллических фургонов и рабочих салонов автобусов оборудуются помещения для несения службы конвоем и камеры для осужденных, подозреваемых и арестованных.

В настоящее время выпускается специальный кузов цельнометаллический каркасного типа с проложенной теплоизоляцией между наружной и внутренней стенками. Наружная обшивка кузова выполнена из окрашенных листов стали толщиной не менее 0,8 мм, может иметь ребристый или плоский вид. Внутренняя обшивка камер также выполнена из листовой стали толщиной не менее 0,8 мм, закреплена жестко на каркасе и может быть изготовлена из материала плоского сечения.

Камеры для подозреваемых и обвиняемых подразделяются на общие и одиночные. Могут располагаться в задней части специального кузова и (или) рабочего салона автомобиля, а также по бокам специального транспортного средства. Количество, тип и расположение одиночных и общих камер зависят от назначения специального автомобиля, типа кузова и типа (марки) шасси.

Специальный кузов автозака крепится к раме шасси крепежными элементами, предусмотренными технической документацией, аналогичными по конструктивным особенностям, количеству, размерам и составу материалов элементам крепления кузова базового автомобиля той же или большей массы.

Пол кузова обивается листовой сталью толщиной не менее 0,8 мм с нахлестом на борта. Основание кузова делается сварное из стальных профилей. Размер ячейки между профилями основания – не более 300 x 300 мм, что дополнительно образует противопобеговую решетку основания специального кузова. Помещение для конвоя располагается в передней части кузова и рабочего салона. В отсеке для сотрудников конвоя устанавливаются полумягкие сиденья с раздельными спинками. Сиденья конвоя могут быть многоместными или одноместными стационарными, а также одноместными откидными с фиксацией.

Входные двери в рабочее помещение конвоя могут быть распашными с фиксацией максимального открытия или сдвижными с фиксацией дверного полотна. Проем двери в кузове специальных автомобилей – не менее 1540 x 580 мм, а в специальных автомобилях на базе цельнометаллических фургонов или кузовов на базе автобусов он определяется их конструктивными особенностями и обеспечивает надежную фиксацию двери в

положении транспортировки. На дверях в обязательном порядке должны быть установлены ограничители открывания. В двери устанавливается окно со сдвижным остеклением и защитной металлической решеткой с внутренней стороны, между окном и решеткой должна располагаться сдвижная шторка.

Камеры для подозреваемых и обвиняемых оборудованы сиденьями жесткой конструкции с отдельными спинками. Сиденья в камерах стационарные, каркас жестко закреплен на металлической силовой раме посредством сварки либо с использованием крепежных элементов, конструктивно исключена возможность демонтажа крепежных элементов сидений, спинок сидений без применения специальных инструментов.

Одиночные камеры для подозреваемых и обвиняемых оборудуются металлическими распашными или сдвижными металлическими дверями каркасной конструкции. Полотно дверей выполнено из сплошного металлического листа. В полотне дверей находится смотровой глазок и смонтированы верхние и нижние вентиляционные отверстия. Смотровой глазок оборудован поворотной заглушкой без фиксации.

Общие камеры оборудованы одностворчатыми решетчатыми распашными дверями из стального прутка с ячейкой 40 x 40 мм. Зазор между стойкой дверного проема и дверью со стороны замка не должен превышать 4 мм. Двери общих камер оборудованы механическими замками с автоматически захлопывающимся ригелем. Конструкцией предусмотрены легкоъемные ручки. Конструктивно должна быть обеспечена невозможность доступа подозреваемых и обвиняемых к ригелю изнутри общих камер.

На дверях общих и одиночных камер могут быть установлены задвижки с проушинами под навесные замки. Всеисячие замки для камер одного специального автомобиля должны иметь единый ключ. Входная дверь также оборудуется замковым устройством. Аварийные выходные люки камер кузова фиксируются запорными устройствами типа «английская булавка» из стали.

Размеры проема аварийного люка – не менее 470 x 500 мм, он должен выдерживать усилие выдавливания 5 тонн, направленное вертикально вверх, без потери работоспособности и без остаточных деформаций люка. Аварийно-вентиляционный люк открывается снаружи и изнутри. Аварийный люк, установленный над рабочим пространством конвоя, открывается только снаружи. На цельнометаллических фургонах аварийно-вентиляционный люк совмещен, дополнительно оснащается двумя предохранительными фиксаторами, которые сигнализируют о любой попытке вскрытия люка. Отопление рабочего салона конвоя осуществляется дополнительным отопителем, работающим на принципе отбора тепла от жидкости системы охлаждения двигателя или независимыми отопителями.

Косы освещения прокладываются в технологических шинах под обшивкой крыши кузова автомобиля. Плафоны устанавливаются на потолке кузова: в малых камерах – по одному плафону, в больших камерах – от двух до четырех плафонов, в рабочем пространстве конвоя устанавливается два

плафона освещения. В камерах плафоны освещения защищаются металлическими решетками с фиксаторами и дополнительными резьбовыми соединениями. Для дополнительного яркого и одновременного ослепляющего освещения общих камер на передней стенке помещения конвоя устанавливается фара-искатель на гибкой электрической проводке. В рабочем пространстве конвоя также устанавливается щиток с выключателями флажкового типа, обеспечивающими раздельное включение освещения в общих и одиночных камерах, рабочем пространстве конвоя, дополнительного тосольного отопителя с принудительной циркуляцией воздуха.

Каждый специальный автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых оснащается габаритными фонарями (передними белого цвета и задними красного цвета) в нижней части кузова, а также габаритные фонари дублируются в верхней части кузова. Для обеспечения связи между конвоем и водителем имеется внутреннее переговорное устройство. Постоянная радиосвязь между экипажем автозака и стационарными узлами связи, имеющимися по маршруту конвоирования, обеспечивается посредством оснащения специальных автомобилей автомобильными УКВ-радиостанциями, работающими в диапазоне «ВЧ», с установленными автомобильными антеннами. В некоторых автомобилях кроме телефонной связи в составе сигнально-переговорного устройства (СПУ) используются системы видеонаблюдения.

Наибольшее распространение получило сигнализационно-переговорное устройство (СПУ) «Незабудка». СПУ «Незабудка» обеспечивает:

- 1) двухстороннюю связь между кузовом и кабиной;
- 2) двухстороннюю ручную подачу звукового и (или) светового сигналов «Вызов»;
- 3) двухстороннюю ручную подачу звукового и (или) светового сигналов «Тревога»;
- 4) автоматическую подачу звукового и светового сигналов «Тревога» в следующих случаях:
 - при открывании одной или нескольких дверей;
 - при обрыве или коротком замыкании соединительной линии между постовым устройством и датчиками;
 - при обрыве или коротком замыкании соединительной линии между кабинным пультом и постовым устройством.

Выхлопная система специальных автомобилей на базе грузовых шасси доработана следующим образом: обеспечен вывод выхлопной трубы за обрез кузова на 40-50 мм, выхлопная труба направлена вниз. Места прокладки выхлопной трубы изолируются кожухом на кузове для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых комплектуются:

- огнетушителями (один в рабочей кабине у водителя, другой (другие) – в помещении конвоя). Общая суммарная емкость огнетушителей не должна быть менее 5 литров;

- аптечками медицинской помощи (2 шт.);
- противооткатными упорами (металлическими или деревянными не менее двух единиц);
- знаком аварийной остановки в чехле.

В нормативных и технических документах МВД России эти машины обозначены как автомобили оперативно-служебные типа «АЗ» (спецавто-мобили типа «АЗ»). Предназначены для использования сотрудниками охранно-конвойной службы полиции для перевозки лиц, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений, которым судом выбрана мера пресечения. В целом конструкция современных автомобилей типа «АЗ» должна обеспечивать надежность охраны задержанных, безопасность охраняющих их сотрудников полиции (конвоиров), полную изоляцию задержанных лиц от граждан и возможных посягательств на находящихся вне спецавтомо-биля, исключать возможность побега конвоируемых.

Современные требования к автомобилям для перевозки подозреваемых и обвиняемых регламентированы нормативным документом – правилами стандартизации МВД России ПР 78.01.0024-2016 «Автомобили оперативно-служебные для перевозки подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений. Технические требования»⁴.

Правила стандартизации определили основные технические требова-ния к современным автомобилям типа «автозак»: кузов спецавтомобиля должен иметь совершенную противопобеговую укрепленность для надеж-ной охраны задержанных. Для этого структурные элементы: каркас, стенки, крыша и основание должны быть цельнометаллическими, сварной кон-струкции, образующей противопобеговую решетку. Обшивка в камерах вы-полняется из стального листа, чтобы исключить возможность ее поврежде-ния в ходе перевозки подозреваемых и задержанных. Определенные требо-вания предъявляются к крепежным изделиям в камерах и к их установке. Например, конструкция их наружных элементов должна исключать несанк-ционированный демонтаж без специализированного оборудования. Сиде-нья в камерах жесткой конструкции – на сварном металлическом каркасе закреплен настил из досок при помощи болтовых соединений. Двери камер цельнометаллические сварные каркасной конструкции оснащены механиче-скими ригельными и навесными замками с исключенным доступом к зам-кам и их ригелям со стороны камер. К износостойкости и вандалостойкости конструкции замков, их креплению к дверям и стойкам, к петлям и их креп-лению также предъявляются специальные требования.

Камеры для спецконтингента в обязательном порядке должны иметь исправные системы отопления, вентиляции и освещения, элементы которых защищены металлическими колпаками, кожухами с отверстиями. Электро-проводка должна быть исправной и скрытой под обшивкой, чтобы исклю-чить возможность ее повреждения задержанными. В камерах не должно

⁴ Документ разработан НИИСТ ФКУ НПО «СТиС» МВД России, первая редакция дан-ного документа была утверждена в 2010 году, до этого действовал ОСТ 78.01.0002-99.

быть колющих, режущих и прочих травмоопасных элементов, в том числе и конструктивных, чтобы у задержанных не было возможности произвести самотравмирование или травмирование друг друга. Помимо металлоконструкций охрану спецконтингента позволяют осуществлять электронные системы охранной сигнализации.

Требования МВД России к минимальным размерам камер для спецконтингента максимально возможно приближены к требованиям Правил Европейской экономической комиссии ООН № 52 и № 36, регламентирующих требования к конструкции обычных гражданских автобусов для перевозки пассажиров. Несмотря на то, что по Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» на спецавтомобили типа «АЗ» они не распространяются, НИИСТ ФКУ НПО «СТиС» МВД России по возможности руководствуется их требованиями. Существуют также требования к максимальным размерам камер, которые позволяют свести к минимуму возможность дополнительных противоправных действий со стороны задержанных во время транспортировки (драки и раскачивание автозака).

1.2.3. Компоновка автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых (на примере УАЗ-3741-АЗ)

Начиная с 1971 года и по настоящее время активно эксплуатируются совместно со специальными автомобилями на базе грузовых шасси автозаки на базе малотоннажных цельнометаллических фургонов повышенной проходимости УАЗ-452 (с 1985 года – УАЗ-3741) с четырьмя одиночными камерами. Базовое шасси – УАЗ-3741. Спецавтомобиль оперативно-служебный УАЗ-3741 «автозак» был предназначен для перевозки силовыми структурами спецконтингента. В настоящее время автозаки на шасси УАЗ-3741 оснащены воздушными отопителями на бензине. В качестве основного используется также жидкостный тосольный отопитель, оснащенный вентилятором принудительной циркуляции, подключенный к системе охлаждения двигателя.

На автомобиле УАЗ-АЗ в настоящее время устанавливаются двигатели УМЗ-409 и их модификации. На сегодняшний день этот двигатель по динамике, крейсерскому скоростному режиму, эксплуатационному пробегу является одной из лучших отечественных разработок в сфере силовых установок.

Внутренний объем фургона поделен:

- на кабину водителя;
- салон для размещения конвоя (сопровождающих);
- 4 камеры для задержанных.

Одиночные камеры – цельнометаллические, каркасные с сиденьями для спецконтингента, имеют защищенное освещение и вентиляционные отверстия в штатных местах. Одиночные камеры обеспечивают полную изоляцию заключенных, захлопывающиеся и запирающиеся двери одиночных

камер – сплошные и выполнены из металлического листа толщиной 3 мм, смотровые закрывающиеся лючки, пол в камерах металлический, внешняя стена утеплена.

Общая камера – цельнометаллическая, имеет вентиляционные отверстия в штатных местах, отделена металлической перегородкой с входной решетчатой дверью из прута 12 мм с шагом ячейки 5 см, замок на двери 2-го класса защиты, в отсеке для задержанных дополнительное защищенное освещение, под сплошными сиденьями установлены поручни для наручников, пол в отсеке металлический, внешняя стена утеплена.

Пространство конвоя имеет полумягкие сиденья. Автомобиль комплектуется сигнально-говорящим устройством со световыми маячками синего цвета, общим и дополнительным отопителем. В конвойном пространстве имеется аварийно-вентиляционный люк, переговорное отверстие с водительской кабиной. Предусмотрен отсек для запасного колеса (снизу в задней части автомобиля) и шанцевого инструмента (лопата, топор, пила, компрессор, клин деревянный (2 шт.)). Автомобиль может быть изготовлен без опознавательных знаков для скрытой перевозки спецконтингента.

Вопросы для семинарского занятия и самостоятельной проверки знаний

1. Технические характеристики оперативно-служебных автомобилей с кузовами серии «АЗ».
2. Модернизация оперативно-служебных автомобилей с кузовами серии «АЗМ».
3. Технические характеристики оперативно-служебных автомобилей с кузовами 375-АЗ.
4. Системы жизнеобеспечения автозакв при классической компоновке общих камер.
5. Требования ОСТ 78.01.0002-99 «Автомобили оперативно-служебные для перевозки осужденных, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений. Специальные технические требования. Методы испытаний».
6. Особенности эксплуатации автозака «Урал-4320-АЗ» с кузовом 375-АЗ.
7. Технические характеристики автозакв на шасси ГАЗ-2705-АЗ образца 1998 и 1999 годов.
8. Технические характеристики автозака на шасси ГАЗ-2705-АЗМ образца 2003 года Дмитровского опытно-экспериментального завода МВД России.
8. Особенности конструкции специальных автомобилей «автозак».
9. Требования к охранной сигнализации кузова автозака.
10. Тактико-технические характеристики сигнализационно-переговорного устройства (СПУ) «Незабудка».

Список рекомендуемой литературы

1. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля С41R13-А3 мод. 326070, С41R13-А31 мод. 326080 завода «КАФ» (шасси ГАЗон Next образца 2016 года).
2. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля ГАЗ 3308-А3 мод. 287620 завода «КАФ» (образца 2014 года).
3. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля УАЗ-396221-А3 завода «Автодом» (образца 2013 года).
4. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля УАЗ-396221-А3 завода г. Новоульяновска (образца 2018 года).
5. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля «Спецавтомобиль Газ – А3 на базе “ГАЗель Next”» завода «ПромАвто» (образца 2016 года).
6. Инструкция по эксплуатации спецавтомобиля «Спецавтомобиль Газ – А3 на базе “ГАЗель Бизнес”» завода «ПромАвто» (образца 2019 года).
7. ГОСТ Р 50574-2002 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб».
8. ГОСТ Р 41.52-2005 (Правила ЕЭК ООН № 52). Единообразные предписания, касающиеся транспортных средств малой вместимости категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции.
9. ГОСТ Р 41.36-2004 (Правила ЕЭК ООН № 36). Единообразные предписания, касающиеся сертификации пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении общей конструкции.
10. Правила стандартизации МВД России ПР 78.01.0024-2016 «Автомобили оперативно-служебные для перевозки подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений. Технические требования».
11. Правовые основы и порядок применения сотрудниками мест содержания под стражей специальных средств и огнестрельного оружия: учеб.-метод. пособие / В.А. Кудин [и др.]; под ред. В.А. Кудина. М.: ДГСК МВД России, 2014. 64 с.
12. Специальная техника органов внутренних дел: учебник: в 2 ч. Ч. 1 и 2 / под общ. ред. Ю.А. Агафонова. Краснодар: Краснодарский ун-т МВД России, 2014. 78 с.

1.3. Профилактика дорожно-транспортных и иных происшествий с участием водителей автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых

1.3.1. Факторы, влияющие на дорожно-транспортные происшествия с участием водителей автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых

Анализ дорожно-транспортных ситуаций и опасных дорожно-транспортных происшествий с участием полицейских-водителей ИВС, подразделений охраны и конвоирования, управляющих автомобилями, предназначенными для перевозки подозреваемых и обвиняемых, позволил выявить причины дорожно-транспортного травматизма среди личного состава и спецконтингента. На фоне общего снижения количества дорожно-транспортных происшествий с участием полицейских-водителей ИВС, подразделений охраны и конвоирования отмечается рост нарушений правил проезда пешеходных переходов. Например, в 2018 году он составил 0,6 %, количество раненых при этом увеличилось на 1,1 %. Каждое седьмое происшествие (16,6 %) с участием автозаков при движении с выключенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов связано с нарушением правил проезда нерегулируемых и регулируемых перекрестков (в том числе перекрестков с круговым движением), по этой причине возросло количество раненых на 2,1 %, но число погибших уменьшилось на 11,2 %⁵.

Количество происшествий из-за нарушения правил расположения автозаков на проезжей части увеличилось на 0,9 %, при этом раненых из числа спецконтингента стало больше на 1 %. Количество происшествий из-за несоблюдения требований сигнала светофора при движении автозаков с выключенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов выросло на 5,8 %, однако следует указать также, что только за 2018 год в целом по стране зафиксирован рост показателей аварийности из-за несоблюдения требований сигнала светофора, что может быть обусловлено увеличением в улично-дорожной сети количества светофорных объектов на 31 000.

Общее количество дорожно-транспортных происшествий из-за ошибок при определении безопасной дистанции возросло в среднем на 3,8 %, что вызвало рост количества погибших на 6,5 % и увеличение количества раненых на 4,2 %. Каждое десятое дорожно-транспортное происшествие с участием водителей автозаков произошло из-за несоблюдения безопасного бокового интервала. За 2018 год количество таких дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 11,2 %, что вызвало рост количества раненых на 12,4 %. Почти на треть (+42,6 %) увеличилось количество дорожно-

⁵ Комплексный анализ состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации по итогам 2018 года. М.: ГУОБДД МВД России, 2018.

транспортных происшествий из-за ошибок водителей в определении предоставления им преимущества в движении транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом. Количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом на полосу встречного движения при развороте автозаков, а также повороте налево или объезде препятствия, возросло на 2,7 %.

Анализ повреждений транспортных средств для перевозки подозреваемых и обвиняемых позволил выявить следующие характерные особенности совершаемых водителями ошибок: трудности надежной глазомерной оценки водителями безопасных интервалов и дистанции при маневрировании в ограниченном пространстве, сложности быстрой ориентации в пространстве передней и задней частей автомобиля при движении вперед или назад, на дуге поворота в условиях парковочных операций в ограниченное нормативом время.

Основной технической особенностью эксплуатации стандартного автомобиля на базовом шасси с установленным кузовом для перевозки специального контингента является факт избыточного нагревания трансмиссии в условиях полной загрузки автозака при медленном движении в плотных потоках автотранспорта в городских условиях. Избыточный нагрев трансмиссии и двигателя вызывает у автозаков, построенных на базе транспорта торговых марок «Газель» и «УАЗ», при последующей парковке передним или задним ходом толчки и рывки автомобиля, что негативно сказывается на безопасности доставления специального контингента.

Анализ повреждений автозаков показал следующее: 55 % поврежденный лакокрасочного покрытия в задней боковой части автозаков происходит в результате парковок задним ходом по траектории параллельной парковки в пустой промежуток между транспортными средствами с ориентацией «двери транспортного средства – двери приемного узла судебного учреждения».

Повреждения лакокрасочного покрытия и нарушения геометрии кузова в задней части автозака в 89 % случаев происходили в результате ошибок водителей в оценке безопасной дистанции при парковке задним ходом в условиях, непривычных для водителей (в условиях высадки (посадки) у вагона для перевозки спецконтингента (далее – вагонзак), самолета или вертолета, пристани речного транспорта).

Лакокрасочное покрытие в средней нижней части кузова автозаков в 98,6 % случаев повреждалось в результате ошибок водителей в оценке безопасных интервалов при парковках между автомобилями, хаотично расположенными во дворе судебного учреждения. Повреждение шин с правой стороны автозака в 95 % случаев происходило из-за нарушения последовательности выполнения алгоритма управляющих действий при парковке (производилась задним ходом к линии тротуара с ориентацией двери транспортного средства на коридор доставления подозреваемых и обвиняемых в

помещения судебного учреждения). При этом траектория заднего хода автотранспорта представляет собой овал.

У водителей возникает сложность с ориентацией передней части автомобиля при движении автозака задним ходом. 5,7 % дорожно-транспортных происшествий случились в результате неправильного выбора водителями скоростного режима при сложных траекториях движения служебного автотранспорта на территории судебных и исправительных учреждений.

В 11 % дорожно-транспортных происшествий автозаки получили повреждения передней боковой части при производстве парковки задним ходом в узком коридоре с необходимостью ориентации оперативно-служебного автомобиля по двум параметрам: соблюдение безопасного бокового интервала с остановкой автомобиля с ориентацией дверей для высадки подозреваемых или обвиняемых и соблюдение безопасной дистанции задней части автомобиля до статичного препятствия (например, кирпичной стены). При этом парковки осуществлялись с использованием зеркал заднего вида в условиях использования стандартных световых приборов автотранспорта (белые фонари (фонарь) заднего хода) при ограниченной освещенности.

В условиях гололедных явлений 99,6 % дорожно-транспортных происшествий произошло из-за наличия одновременно нескольких факторов: ошибочный скоростной режим при движении в составе колонны, невыполнение условий расчета и соблюдения безопасной дистанции и интервала, неправильные действия в технике применения рабочего или экстренного торможения при движении в составе колонны.

1.3.2. Профилактика дорожно-транспортных происшествий (техническая подготовка автомобиля, учет физических условий дорожного покрытия, дорожной обстановки)

Техническая подготовка автомобиля

Техническая подготовка автомобиля заключается в проверке автомобиля перед выездом. Проверка автомобиля осуществляется для выявления и устранения технических неисправностей.

Контрольный осмотр автомобиля. Первая точка осмотра – кабина, а именно: элементы управления, чистота стекол и зеркал. Проверка наличия и комплектности кабины. Особое внимание уделяется средствам пожаротушения.

Вторая точка осмотра – переднее левое колесо. Оценка давления в камере (шине), поиск повреждений колеса в целом, контроль крепежа. Оценка чистоты левой фары и подфарников, номерного знака, опознавательных знаков.

Третья точка осмотра – переднее правое колесо. Проверка технических элементов с правой передней стороны автомобиля.

Четвертая и пятая точки. Поочередный осмотр левого и правого задних колес. Обеспечение чистоты задних осветительных приборов.

При наличии сдвоенных колес – обязательный контроль давления внутренних колес. Также производится осмотр всех креплений.

Шестая точка осмотра. Включение зажигания двигателя, проверка устройств для подачи специальных световых сигналов. Проверка световых приборов. Контроль выхлопной системы. Осмотр автомобиля на предмет течи технических жидкостей.

Учет физических условий дорожного покрытия (коэффициента сцепления)

В зависимости от погодных условий оценивается состояние дорожного покрытия на автомобильных трассах. Особое внимание уделяется оценке коэффициента сцепления при неблагоприятных климатических условиях (гололед, снегопад, дождь и т.д.). Исходя из оценки состояния дорожного покрытия принимается решение об управлении скоростью движения автомобиля.

Управление транспортным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых по загородным дорогам

Условия вождения автомобилей, предназначенных для перевозки подозреваемых и обвиняемых по загородным дорогам, предполагают две особенности: во-первых, большая длительность поездки, во-вторых, загруженность автозака часто будет превышать 2/3 его максимальной грузоподъемности. Исходя из этого, водитель должен соблюдать правила дорожного движения, скоростной режим, правила управления и эксплуатации транспортного средства.

Водитель должен управлять автомобилем с усилением бдительности в следующих дорожных ситуациях:

- проезд железнодорожных переездов;
- проезд по дороге с «ограниченным обзором»;
- движение по мостам, путепроводам, в неосвещенных туннелях, по пересечениям дорог на разных уровнях.

Управление транспортным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых по дорогам в условиях города

Управление в городе должно основываться на принципах заблаговременности, постепенности, плавности и своевременности. Начиная движение, необходимо контролировать соблюдение безопасной дистанции и безопасного интервала.

При вождении автозаков в условиях города необходимо учитывать степень интенсивности движения. Для города характерен «рваный» ритм вождения, отличающийся большим количеством торможений и ускорений. Учитывая массу и габариты оперативно-служебного транспортного средства для перевозки подозреваемых и обвиняемых, водителю необходимо выбирать соответствующую полосу движения и заблаговременно производить перестроение перед поворотами, разворотами и движением в обратном направлении. При торможении необходимо учитывать, что у полностью загруженного автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых более длинный отрезок тормозного пути. Не следует забывать, что обгон – это

ответственный и опасный маневр, так как он связан с выездом на другую полосу движения.

В связи с этим важен расчет динамики транспортного средства. В условиях города водителю транспортного средства для перевозки подозреваемых и обвиняемых очень часто приходится совершать объезд транспортных средств. Это распространенный маневр, тем не менее водителю необходимо убеждаться в безопасности его осуществления. При постановке автомобиля на стоянку и движении задним ходом необходимо выбирать траектории движения автомобиля, обеспечивающие безопасность для окружающих.

1.3.3. Профилактика неисправностей автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых

Профилактическая проверка исправности оборудования

Проверка исправности оборудования автозака проводится ежедневно в рамках ТО-1. Проверка проводится в 2 этапа.

При проверке производится контроль кузова для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Этап 1. Визуальный осмотр на предмет повреждений снаружи кузова. Проверяется: крепление металлических листов, состояние силовых элементов каркаса, крепления кузова к раме шасси, повреждения систем вентиляции, люков, вентиляционных каналов, исправность входных, выходных дверей. Дополнительно проверяется техническое состояние стекол, состояние замка входной двери, наличие средств противопожарной защиты.

Этап 2. Проверка систем отопления, освещения и вентиляции в кузове. Визуальный осмотр и проверка наличия крепежа, степень жесткого закрепления деревянного настила посадочных мест, инженерная защищенность внутренних коммуникаций кузова от повреждений. Проверяются средства охранной сигнализации. Путем открытия и закрытия проверяется исправность ригелей замков, наличие средств фиксации. Проверяется инженерное состояние элементов камер, отсутствие посторонних предметов, исправность крепежа, защищенность проводов. Проверяется состояние и крепеж металлических листов, устанавливается отсутствие расслоения стыков металлических листов внахлест. Предпринимаются меры для исключения самоповреждений обвиняемых и подозреваемых элементами кузова.

Проверка исправности оборудования минимизирует риск поломок оборудования в ходе эксплуатации.

Устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов установлены на кабине грузового автомобиля, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых, или передней части крыши цельнометаллического фургона, предназначенного для перевозки указанных лиц. Устройство конструктивно состоит из блока световых маячков синего цвета, звукоусиливающей аппаратуры, блока питания, блока управления с манипулятором и микрофоном.

Звуковой сигнал автозака – это сигнал определенного звукового спектрального состава (сирена), предназначенный для аудиооповещения всех участников дорожного движения.

Световой сигнал автозака – это сигнал определенного светового спектрального состава (синий свет), предназначенный для визуального оповещения всех участников дорожного движения.

Основное назначение устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов – заблаговременное предупреждение участников дорожного движения, пешеходов, иных лиц о приближении автомобиля, предназначенного для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Вопросы для семинарского занятия и самостоятельной проверки знаний

1. Профилактика дорожно-транспортных происшествий (техническая подготовка автомобиля, учет физических условий дорожного покрытия, дорожной обстановки, рельефа).

2. Основные факторы, влияющие на безопасность дорожного движения при эксплуатации автомобиля.

3. Алгоритм проведения контрольного осмотра автомобиля при ТО-1.

4. Определение коэффициента сцепления с дорожным покрытием.

5. Профилактика провокационных действий подозреваемых и обвиняемых при транспортировке.

6. Управление транспортным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых по загородным дорогам.

7. Управление транспортным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых по дорогам в условиях города.

Список рекомендуемой литературы

1. Горбачев М.Г. Экстремальный автотренинг. М.: Рипол-классик, 2007. 102 с.

2. Круглов С.М. Вождение легкового автомобиля. М.: Высшая школа, 1990. 160 с.

3. Мишуринов В.М., Романов А.Н. Надежность водителя и безопасность движения. М.: Транспорт, 1990. 92 с.

4. Цыганков Э., Богданов О. Основы мастерства. М.: ДОСААФ СССР, 1986. 94 с.

5. Цыганков Э.С. 50 приемов зимнего контраварийного вождения. М.: РИПОЛ классик, 2007. 192 с.

2. ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

2.1. Методика отработки приемов и правил управления автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых на тренажере

Основой техники эффективного управления оперативно-служебными автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых являются целенаправленные упорядоченные действия полицейского-водителя в системе «автомобиль – водитель – дорога» и оптимальное адекватное своевременное решение управляющих задач в условиях ограниченного времени. В зависимости от вида выполняемой управляющей деятельности полицейский-водитель всегда выбирает набор оптимальных типичных действий (включение-выключение, переключение, повороты рулевым устройством) и технических приемов (дросселирование, торможение, последовательное включение понижающих передач и др.) для управления автомобилем.

Если же у водителя несовершенна техника управления при скоростном воздействии на органы управления, то он не успевает вовремя отреагировать на изменения дорожных условий, что ведет к созданию напряженных условий работы, быстрой усталости и неизбежным ошибкам в процессе управления. Скоростное воздействие на органы управления в условиях ограниченного времени ведет к хаотичности управляющих движений по ошибочным траекториям, а следовательно, к непродуманным операциям по управлению служебным автомобилем и провоцирует возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций.

Тренажерная подготовка позволяет совершенствовать координационные способности полицейских-водителей и сформировать новые навыки использования скоростной техники управления оперативно-служебными автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых. Владение четкими приемами управляющих движений, отсутствие лишних или неловких (хаотичных) движений имеет для полицейского-водителя первостепенное значение.

Совершенствуемые координационные способности водителей специальных транспортных средств в узком смысле представляют собой совокупность двигательных способностей, определяющих максимальную быстроту освоения новых движений, идеально согласованные управляющие движения рук и ног водителя по кратчайшей прямой траектории на системы управления транспорта. В широком смысле координационные способности водителей специальных транспортных средств выступают в качестве навыка плавно, быстро, непрерывно и своевременно изменять управленческую двигательную деятельность рук и ног сотрудника в зависимости от дорожной ситуации.

Компоненты координационных способностей водителя, совершенствуемых в тренажерной подготовке

При проведении практических занятий с данной категорией обучающихся основной акцент делается на понимании ими важности

совершенствования координационных способностей для водителей. Основными компонентами координационных способностей водителей, допущенных к управлению служебным автотранспортом, являются:

1) способность к правильному ориентированию в пространстве и на полосе движения автомобиля в зависимости от управляющих действий водителя рулевым устройством, расположения встречных и попутных автомобилей, дистанции и безопасных интервалов до неподвижных или подвижных препятствий;

2) способность к сохранению равновесия во время скоростного выполнения двигательных операций по рулению, к включению, выключению, переключению органов управления автомобилем;

3) способность совершать управляющие движения по кратчайшей траектории в условиях лимитированного количества времени;

4) способность реагирования с учетом своевременности, адекватности по силе и дифференцирования параметров постоянства и быстроты движений;

5) способность к ритмическим многократно повторяющимся или постоянно изменяющимся управляющим действиям в зависимости от выбора скоростного режима, ошибок других участников дорожного движения, внезапной осложнившейся оперативной обстановки или возникшей технической неисправности служебного транспортного средства;

6) способность к вестибулярной устойчивости при поперечных и продольных кренах автомобиля, а также при ускорениях при торможении или дросселировании;

7) способность к произвольному расслаблению мышц рук и ног на минимальный промежуток времени после быстрого «взрывного» или длительного режима тяжелой работы и способность мышц к дальнейшему быстрому «взрывному» или длительному многочасовому режиму тяжелой работы.

Типичные ошибки обучаемых

При проведении практических занятий на тренажерах обучаемые часто допускают грубую ошибку – потерю равновесия при выполнении упражнений. Во время руления вправо-влево сотрудник производит наклоны туловища вправо-влево. При силовом способе включения рычага с пропуском передачи вместо простого движения руки происходит отклонение туловища вперед и назад. Кроме того, при зрительном контроле производимых операций водитель делает наклоны головой. Все это мешает сохранению равновесия и правильному положению водителя в кресле автомобиля. В свою очередь, потеря равновесия водителем приводит к ошибочному началу управляющего действия на орган управления автомобилем с неконтролируемым изменением характера прилагаемой силы или импульса воздействия, что обуславливает ошибочность операции в целом.

В меньшей степени устойчивость вырабатывается в условиях специализированного класса рулевых тренажеров. Тренировка вестибулярного аппарата водителя производится только в случаях принудительного

изменения позиции при выполнении упражнения (например, принятие положения для изменения направления движения транспортного средства назад).

Устройство тренажера, имитирующего рабочее место водителя транспортного средства

С целью совершенствования координационных способностей водителей подразделений охранно-конвойной службы используется специализированный класс тренажеров.

Тренажер обучающегося представляет собой конструкцию, имитирующую рабочее место водителя автомобиля категории «В», «С» или «D», предназначенную как для первоначального обучения водителей, так и для совершенствования и (или) коррекции имеющихся навыков управления автомобилем у водителей, допущенных к управлению автомобилем. Каждое рабочее место является индивидуальным, предназначено для обособленного обучения одного человека и обеспечивает обязательные гигиенические условия обучения. В частности, в процессе проведения тренировок обеспечивается удобство посадки обучаемого, необходимая свобода рук при скоростных операциях, свобода хода локтей, ног.

Тренажер делает возможными:

- изучение состава и расположения органов управления, а также практическое обучение правилам пользования органами управления;
- приложение реальных усилий при работе с органами управления;
- отсутствие ограничений вращения в рулевом колесе;
- имитацию приемов включения и выключения различных позиций органов управления, в том числе переключения передач, руления, поворотов, торможения различными способами, движения задним ходом, использования средств для включения стояночного тормоза транспорта.

Комплектация тренажеров:

- руль управления с клаксоном (имитация клавиши управления без сигнала);
- подрулевые переключатели;
- педали: сцепления, тормоза, газа;
- рычаг переключения передач;
- стояночный тормоз;
- водительское сиденье с подголовником.

Характеристики технического средства обучения – тренажера:

– конструкция тренажера представляет собой жесткую пространственную конструкцию с установленными на ней сиденьем обучаемого, блоком педалей, рычагом, имитирующим коробку передач автомобиля, с рулевой колонкой с подрулевыми переключателями поворотников, стеклоочистителей, включения-выключения дальнего или ближнего наружного освещения;

– рама тренажера имеет металлическую сварную конструкцию, изготовленную из стального профиля с применением листовых деталей. Рама позволяет осуществлять визуальный контроль действий обучаемого;

– компоновка рабочего места обучаемого предусматривает стандартное расположение органов управления, используемых в автомобилях;

– сиденье рабочего места обучаемого оборудовано салазками для горизонтального перемещения и индивидуальной настройки органов управления, обеспечивающих принятие обучаемым физиологически удобной позиции;

– основание тренажера имеет износостойкое защитное покрытие в виде резинового диэлектрического коврика, закрепленного под ногами обучаемого, для постановки стопы без скольжения.

Рулевые механические тренажеры не предусматривают подключения к компьютеру, поэтому правильность выполнения упражнения оценивается преподавателем визуально.

Учебный класс, в котором проводятся практические занятия на тренажерах, оборудован тематическими плакатами, иллюстрирующими основные ошибки обучаемого при индивидуальной подгонке органов управления в зависимости от конкретных физиологических особенностей обучаемого, комплектом мультимедийного оборудования. Для преподавателя создана отдельная рулевая консоль. Она установлена таким образом, что преподаватель может производить управляющие действия стоя. Показ управляющих действий ногами на педали производится на учебном тренажере, предназначенном для обучающегося. Занятия в специализированном классе тренажеров проводятся перед каждым выездом на автодром.

Цель использования учебного специализированного класса тренажеров – совершенствование координации движений у обучаемых водителей.

Основной задачей является совершенствование навыков управляющих движений при отработке типовых ситуаций, возникающих в оперативной обстановке использования служебного автомобиля.

Дополнительные задачи – совершенствование техники силового и скоростного руления руками, управляющих действий ногами с применением определенной силы и импульса нажатия на педали, проведения функциональных операций во время движения автомобиля (например, переключение рычага коробки передач, передвижение рычага сигнальных световых устройств поворота, включение двигателя стеклоочистителя).

Предлагаемые к выполнению на тренажере упражнения реализованы посредством следующих методических приемов:

- 1) разделение упражнения на отдельные управляющие действия;
- 2) соединение отдельных движений в одно действие;
- 3) вариативное упражнение с введением сбивающих факторов;
- 4) выполнение норматива упражнения на время.

План проведения практических занятий

Базовые упражнения – формирование техники управления

Изучение простых изолированных управляющих движений руками и ногами. Каждая конечность повторяет основные управляющие движения в медленном темпе по счету (поворот рулевого устройства правой и левой рукой, нажатие на педаль тормоза правой и левой ногой и т.д.)

Базовые упражнения предусматривают общее развитие координационных способностей водителя и формирование навыка правильного выполнения алгоритма управляющих изолированных действий.

Управляющее движение обрабатывается каждой рукой и ногой. Движения изолированные, то есть, например, во время выполнения упражнения правой рукой левая рука и ноги находятся в состоянии покоя. Кроме того, движения имеют профилактический характер, проявляющийся в предупреждении получения травм водителями.

Упражнение 1. Регулировка рабочего места водителя

Основным элементом, определяющим технику управления оперативно-служебными автомобилями для перевозки подозреваемых и обвиняемых, является посадка полицейского-водителя за рулем автозака.

Тренажерная подготовка включает в себя тренировку индивидуальной регулировки рабочего места водителя, исходя из конкретных физиологических особенностей. В результате регулировки рабочего места водитель-полицейский будет иметь возможность принимать наиболее естественное положение, обеспечивающее свободу действий верхних или нижних конечностей, минимум психических и физических затрат при управлении.

Тренировка при регулировке рабочего места начинается с приведения в оптимальное положение сиденья и спинки для обеспечения устойчивого положения туловища. Если водитель выдвинет сиденье далеко вперед, то в процессе управления автозаком ему придется сгибать руки и ноги, что замедляет нажатие на педали и перехват рулевого колеса. При этом спина водителя не имеет опоры и находится в напряжении, ухудшая точность и скорость управляющих действий. При движении сиденья далеко назад ухудшается обзорность, страдает скорость и реакция реагирования на препятствия дорожного характера.

Исходное положение полицейского-водителя при работе на тренажере таково: правая нога лежит на педали управления дроссельной заслонкой двигателя внутреннего сгорания, левая нога располагается возле педали выключения сцепления и обеспечивает включение сцепления без отрыва спины водителя от спинки кресла. Стопы ставятся на педали средней частью, исключая плохой контакт поверхности педали и ног. Регулируя сиденье, водитель проверяет досягаемость всех органов управления для рук и ног. Регулировка рулевого колеса на тренажере достигается удержанием колеса двумя руками на уровне горизонтальной линии, разделяющей рулевое колесо пополам с последующим воздействием на рычаг регулировки.

Распространенные ошибки:

- отсутствие в ногах на уровне бедер опоры на сиденье;
- смещение стопы ноги водителя при нажатии на педали.

Упражнение 2. Хват (закрытый, открытый, полузакрытый) и удержание рулевого колеса (по аналогии с часовым циферблатом «10 ч.» (левая рука) «2 ч.» (правая рука).

Упражнение 3. «Маятник» на два счета (показывается преподавателем, производится под счет изолированными движениями на каждую руку).

Упражнение 4. «Маятник» на четыре счета (показывается преподавателем, производится под счет изолированными движениями на каждую руку).

Упражнение 5. Поворот-выравнивание (левой рукой вправо-влево, правой рукой влево-вправо).

Упражнение 6. Круговое руление с перекрестными перехватами в боковом секторе рулевого колеса (показывается преподавателем, производится под счет изолированными движениями на каждую руку).

Упражнение 7. Перехват рулевого колеса через тыльную сторону кисти.

Упражнение 8. Круговое руление (влево, вправо) с переключением правой рукой рычага передач по алгоритму (1-5-R (задний ход)-5-1) после каждого поворота рулевого устройства.

Методические рекомендации

Количество учебных часов на базовый блок: 2 академических часа.

Темп медленный или средний.

Дозировка выполнения упражнения: 160-180 оборотов рулевого устройства в каждом упражнении.

Контроль выполнения упражнений: под счет преподавателя на каждое действие.

Медленный темп движений соблюдается при формировании навыков силового руления. Расположение правой и левой руки на рулевом колесе, отдельные двигательные характеристики перехватов, перекачивания и подхватов сохраняются во всех формах привычного двигательного действия водителя на рулевом колесе.

Средний темп применяется при закреплении навыков изменения направления движения влево (вправо), силовых компонентов скоростного руления, скорости (медленно, быстро) и общего темпа выполнения действий (в замедленном темпе, обычном темпе, ускоренном темпе), способов вращательных движений рулевого колеса.

Особое внимание при практической отработке упражнений направлено на изменение исходных положений использования обеих рук либо отдельно правой, отдельно левой руки, варьирования конечных положений поворота рулевого устройства на 90, 180 и 360°, изменения способов техники выполнения алгоритма управления.

Основные упражнения. Совершенствование техники управления

Управляющие движения производятся в среднем темпе без учета времени под счет преподавателя. Операции управления производятся с задействованием одновременно рук и ног обучаемого. Основные упражнения в классе тренажеров обеспечивают целенаправленное развитие координационных способностей водителя и решают задачи профессионально-прикладной физической подготовки.

На данном этапе используются упражнения одновременного использования рук и ног (например, для правой ноги – нажатие на педаль газа и педаль тормоза, для левой ноги – включение (выключение) сцепления, для левой руки – управление рулевым колесом, для правой руки – перехват рулевого колеса и переключение рычага коробки передач).

Достигнутый и продемонстрированный общий уровень развития координационных способностей (рук и ног) создает предпосылки для оценки приобретенных навыков и проведения последующего совершенствования двигательной деятельности обучаемых водителей.

Основные упражнения:

1. Руление левой рукой с рывком правой рукой – перенос правой ноги с педали тормоза на педаль газа.

2. Круг левой рукой – выравнивание правой рукой – перенос правой ноги с педали газа на педаль тормоза.

3. Руление правой рукой с рывком левой рукой – выключение сцепления с переносом правой ноги с педали газа на педаль тормоза с плавным торможением на постоянной передаче.

4. Круг правой рукой – выравнивание левой рукой с одновременным включением (выключением) стояночного тормоза.

5. Круг двумя руками – выравнивание левой рукой – скоростное переключение передач через одну с нажатием на педаль газа.

6. Круг двумя руками – выравнивание правой рукой с включением (выключением) устройств сигнализации поворота.

7. Круг двумя руками – доворот двумя руками.

8. Отработка различных типов торможения с выравниванием автомобиля посредством скоростного руления.

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 4 академических часа.

Темп средний.

Дозировка выполнения упражнения: 160-180 оборотов рулевого устройства в каждом упражнении, 80-100 включений (выключений) педалей.

Контроль выполнения упражнений: визуальный.

Совершенствование алгоритмов управления автомобилем в типичных дорожно-транспортных ситуациях.

Упражнения производятся в скоростном темпе на оценку. Преподаватель фиксирует время и правильность выполнения упражнения. Сохраняется алгоритм управления транспортным средством в типовых ситуациях,

наиболее часто встречающихся при управлении оперативно-служебным средством для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Упражнения на совершенствование компетенций по безопасному управлению оперативно-служебными автомобилями посредством автоматизации навыков действий без визуального контроля над управляющими действиями. Совершенствование процесса выполнения скоростного алгоритма действий на автотренажере при постановке типовых задач, характерных для управления автотранспортом в процессе выполнения служебных обязанностей.

В данном случае учебный эффект состоит в знании обучающимися последовательности отдельных психофизиологических функций, обеспечивающих своевременное и плавное управление и регулирование непрерывности двигательных действий. Такими упражнениями являются упражнения по автоматизации алгоритма управления автомобилем при наступлении типовой дорожной ситуации.

Типовые упражнения

1. Руление левой рукой с удержанием правой руки на рычаге коробки передач с последующим переключением передач (согласно командам преподавателя).

2. Реакция водителя на занос вправо.

3. Реакция водителя на занос влево.

4. Стабилизация автомобиля при заносе переднеприводного автомобиля.

5. Стабилизация автомобиля при заносе заднеприводного автомобиля.

6. Стабилизация автомобиля при экстренном торможении.

7. Загрузка передней оси (заднеприводного автомобиля).

8. Стабилизация автомобиля при ритмическом заносе.

9. Реакция водителя на угрозу опрокидывания.

10. Скоростное руление двумя руками.

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 4 академических часа.

Темп ускоренный.

Дозировка выполнения упражнения: 160-180 оборотов рулевого устройства в каждом упражнении, 80-100 включений (выключений) педалей.

Контроль выполнения упражнений: визуальный.

Совершенствование координационных способностей у водителя производится посредством выполнения повторений управляющих действий в упражнении на автотренажере.

Сложность выполнения упражнения на автотренажере достигается введением сбивающих факторов: ограничение времени, отвлекающая визуальная и акустическая информация, ограничение использования определенной руки или ноги (например, перекаат левой рукой), внезапные вводные.

С целью совершенствования способности быстро, адекватно и своевременно изменять двигательную деятельность водителя в связи с внезапно меняющейся обстановкой применяются команды включения (выключения) функциональных приборов автомобиля (например, переключение рычага стояночного тормоза и его выключение).

Также используются игровой и соревновательный способы выполнения упражнений.

Вариативность выполнения типовых упражнений ограничена двумя основными видами: регламентированного пошагового выполнения упражнения (например, силовой способ поворота рулевого устройства с переключением рук) и нерегламентированного варьирования управляющего действия (например, изучение способа ступенчатого торможения транспортного средства с разной степенью протяженности и силы первой фазы нажатия на педаль рабочего тормоза).

Эффективность совершенствования координационных способностей водителей в согласованности действий рук и ног достигается введением упражнений, направленных на преодоление координационных трудностей, требующих от обучающегося быстроты, правильности, рациональности движений; повторением упражнений, сопровождающихся наличием сбивающих факторов, указанных выше.

При совершенствовании координационных способностей водителей в процессе занятий целесообразно применять дидактический принцип от простого к сложному. Это достигается благодаря использованию вводных и основных упражнений, а также упражнений, имитирующих типовые ситуации управления служебным автотранспортом.

Задания для самостоятельного выполнения упражнений на автомобиле

Упражнение 1. Маятник правой и левой рукой с поворотом рулевого колеса на угол 120° .

Упражнение 2. Маятник поочередно правой и левой рукой (поворот рулевого колеса на угол 120°) с подниманием и прохождением другой руки над хватом.

Упражнение 3. Маятник поочередно правой и левой рукой (поворот рулевого колеса на угол 120°) с перехватами в скрестный обозначаемый хват.

Упражнение 4. «Двойной маятник» с поворотом рулевого колеса на угол 240° со скрестным перехватом.

Упражнение 5. Круговое руление со скрестным перехватом в верхнем секторе рулевого колеса.

Упражнение 6. Скоростное руление двумя руками со скрестным перехватом на боковом секторе рулевого колеса.

Упражнение 7. Перехват через ладонь.

Упражнение 8. Скоростное руление одной рукой с перехватом через ладонь.

- Упражнение 9. Скоростное руление двумя руками.
Упражнение 10. Скоростное руление правой рукой.
Упражнение 11. Скоростное руление левой рукой.

Список рекомендуемой литературы

1. Цыганков Э.С. Скоростное руление в критических ситуациях. М.: Транспорт, 1995. 79 с.
2. Савченко С.В. Вождение автомобиля. Самоучитель. 3-е изд. М.: Налоговый вестник, 2007. 176 с.
3. Романов А.Н. Мастерство вождения. М.: ЭКМОС, 2007. 320 с.

2.2. Методика отработки приемов и правил управления автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых на автодроме

Практическая подготовка производится посредством маневрирования транспортным средством на автодроме с асфальтовым покрытием при освещении не ниже 40 лк.

При проведении практических занятий в наличии должно быть следующее оборудование:

- комплект шин для автотранспорта для эксплуатации в зимние и летние периоды;
- комплект переносных конусов высотой 250 мм;
- комплект переносных ограничителей высотой 250 мм, длиной 1000 мм;
- комплект переносных конусов с высотными вешками высотой 1500 мм;
- переносной знак «START»;
- переносной знак «ФИНИШ»;
- переносной знак «STOP»;
- комплект водителя (домкрат, трос, ключ, знак аварийной остановки).

Специализированный автодром должен иметь следующие инженерные сооружения:

- перекресток регулируемый;
- перекресток нерегулируемый;
- перекресток с круговым движением;
- инженерное сооружение «подъем»;
- асфальтированную площадку 200 х 100 м;
- кольцевую автодорогу протяженностью 600-900 м.

Учебная площадка для тренировки должна иметь следующее покрытие:

- асфальт;
- бетон;
- насыпная асфальтовая срезка;
- брусчатка.

Бюджет учебного времени для совершенствования практических навыков безопасного управления транспортным средством в различных условиях составляет 20 академических часов.

Профессиональные компетенции, совершенствуемые
в процессе реализации основных программ профессионального обучения
полицейских-водителей

Ключевые компетенции	Основные компетенции
Компетенции личности как субъекта деятельности	Компетенции интеграции опыта управления транспортным средством
	Компетенции гражданственности. Соблюдение правил и ограничений, накладываемых на полицейского-водителя как должностного лица, в процессе управления оперативным или служебным автотранспортом
	Компетенции самосовершенствования профессиональных качеств водителя
Компетенции взаимодействия	Компетенции социального взаимодействия. Сотрудничество с другими экипажами оперативно-служебных автомашин
	Компетенции в общении. Профессиональное общение экипажа во время выполнения поставленных задач
Компетенции деятельности человека	Компетенции познавательной деятельности: моделирование типичных ситуаций и выработка типичных алгоритмов использования оперативно-служебного транспортного средства
	Компетенции профессиональной ориентации в дорожной ситуации и адекватность, своевременность применения тактики управления водителем оперативно-служебным транспортным средством
	Компетенции информационного преобразования и вычленения, синтеза и анализа информации, используемой при управлении служебным транспортным средством (данные радиосвязи, средств GPS-ориентирования)

Знания, умения, навыки, алгоритмы управляющих действий, формируемые в процессе практической подготовки на автодроме

Знания, умения, навыки	Наименование
Знания	<ul style="list-style-type: none"> – система формирования профессиональной надежности водительского состава органов внутренних дел; – принципы контраварийных действий
Умения	<ul style="list-style-type: none"> – управлять транспортным средством в сложной дорожной обстановке; – проверять техническое состояние автомобиля; – управлять автомобилем в различных дорожных и метеорологических условиях
Навыки	<ul style="list-style-type: none"> – управлять транспортным средством на различных типах дорог; – прогнозирование развития дорожной ситуации в зависимости от складывающихся оперативных условий
Технические приемы, алгоритмы управляющих действий	<p>владение комплексом приемов:</p> <ul style="list-style-type: none"> – экстренного маневрирования при управлении автомобилем в сложных ситуациях, экстренного торможения и остановки оперативно-служебного транспортного средства в дорожной ситуации; – применение приемов контраварийного управления автомобилем; – алгоритмы скоростного руления: поворотов рулевого колеса, перехвата, переката, выравнивания, предварительного захвата и контрсмещения; – алгоритмы применения приемов искусственной загрузки передней оси при экстренном маневрировании в оперативных условиях; – скоростное маневрирование передним ходом оперативного транспорта; – скоростное маневрирование задним ходом оперативного транспорта; – построение сложных траекторий движения транспортного средства в плотном транспортном потоке; – построение сложных траекторий движения транспортного средства на ограниченной площади с соблюдением безопасных интервалов и дистанций

План проведения практических занятий

Базовая подготовка полицейского-водителя на автодроме

Базовая подготовка полицейского-водителя на автодроме по управлению автомобилем с использованием траектории с ограничительными препятствиями. Ограничительные препятствия и наличие тормозного, разгонного створа, а также коридоры безопасности (справа и слева) гарантируют безопасность выполнения маневрирования.

Размер створа для маневрирования между ограничительными препятствиями рассчитывается по формуле: длина транспортного средства + 100 см.

Блок 1. Совершенствование приемов и правил маневрирования транспортным средством в ограниченном пространстве

Упражнение 1. «Змейка» двумя руками.

Упражнение 2. «Змейка» правой рукой.

Упражнение 3. «Змейка» левой рукой.

Упражнение 4. «Змейка» скоростная двумя руками.

Упражнение 5. Поворот – выравнивание.

Упражнение 6. Маневрирование задним ходом.

Упражнение 7. «Змейка» с изменяющимся шагом.

Упражнение 8. «Змейка» стандартная, руление двумя руками.

Упражнение 9. Разворот «восьмерка».

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 2 академических часа.

Скорость: 30 км/ч.

Дозировка выполнения упражнения: 3 подхода по 10-15 повторений.

Контроль выполнения упражнений: визуальный, с фиксацией сбитых конусов.

Блок 2. Совершенствование техники торможения транспортного средства

Подготовительные упражнения по торможению транспортного средства представляют собой совершенствование техники использования приемов безопасного снижения скоростного режима с соблюдением безопасных дистанций и интервалов.

Упражнение 1. Торможение плавное.

Упражнение 2. Торможение прерывистое.

Упражнение 3. Торможение ступенчатое.

Упражнение 4. Торможение комбинированное.

Упражнение 5. Торможение в повороте.

Упражнение 6. Экстренный разгон – экстренное торможение.

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 2 академических часа.

Скорость: 20-50 км/ч

Дозировка выполнения упражнения: 2 подхода по 5 повторений.

Контроль выполнения упражнений: визуальный, с фиксацией сбитых конусов.

Блок 3. Габаритная подготовка

Габаритная подготовка представлена упражнениями в ограниченном пространстве посредством маневрирования транспортным средством.

Упражнение 1. «Маятник» между ограничителями передним и задним ходом.

Упражнение 2. Торможение у препятствия.

Упражнение 3. Габаритные коридоры.

Упражнение 4. Туннельные ворота задним ходом.

Упражнение 5. Габаритные ворота.

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 2 академических часа.

Скорость: 20-30 км/ч.

Дозировка выполнения упражнения: 2 подхода по 10 повторений.

Контроль выполнения упражнений: визуальный, с фиксацией сбитых конусов.

Блок 4. Контраварийная подготовка

Контраварийная подготовка представлена четырьмя упражнениями, которые позволяют совершенствовать технику управления при экстремальных ситуациях.

Упражнение 1. Торможение – занос – выравнивание.

Упражнение 2. Стабилизация автомобиля при заносе задней оси.

Упражнение 3. Стабилизация автомобиля при сносе передней оси.

Упражнение 4. Стабилизация автомобиля при ритмичном заносе.

Методические рекомендации

Количество учебных часов: 2 академических часа.

Скорость: 20-30 км/ч.

Дозировка выполнения упражнения: 2 подхода по 5 повторений.

Контроль выполнения упражнений: визуальный, с фиксацией сбитых конусов.

Специальная подготовка водителей-полицейских на автодроме

Водителям-полицейским предлагаются к выполнению упражнения на транспортных средствах, оборудованных для перевозки специального контингента и оснащенных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Формирование и (или) совершенствование навыков безопасного управления производится посредством использования типовых ситуаций, встречающихся в повседневной служебной деятельности на дорогах общего пользования и при операциях посадки и высадки спецконтингента.

Таблица 4

Обеспеченность специальной подготовки техническими средствами

№ п/п	Тема занятия	Преодоление препятствий	Наименование инженерных сооружений	Наименование оборудования
1	Упражнение 1. Парковка в габаритном туннеле передним ходом возле вагонзака	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3)	Асфальтированная площадка 60 x 45 м	Транспортное средство: 1 шт.; комплект переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «СТАРТ»; Переносной знак «STOP»; створ для парковки
2	Упражнение 2. Парковка в габаритном туннеле задним ходом возле вагонзака	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3)	Асфальтированная площадка 60 x 45 м	Транспортное средство: 2 шт.; комплект; переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»; переносной знак «STOP»; створ для парковки
3	Упражнение 3. Параллельная парковка задним ходом к коридору посадки спецконтингента вагонзака	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3)	Асфальтированная площадка 60 x 45 м без колеи	Транспортное средство: 2 шт.; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»

№ п/п	Тема занятия	Преодоление препятствий	Наименование инженерных сооружений	Наименование оборудования
4	Упражнение 4. Встречное движение автомобилей по кругу	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3) в составе двух экипажей	Асфальтированная площадка 200 х 200 м без колеи. Кольцевая автодорога протяженностью 600-900 м	Транспортное средство: 2 шт.; комплект переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»
5	Упражнение 5. Движение в колонне по габаритному коридору	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3) в составе двух экипажей	Асфальтированная площадка 200 х 100 м	Транспортное средство: 2 шт.; 2 комплекта переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»
6	Упражнение 6. Движение в колонне с включением (выключением) устройств для подачи световых и звуковых сигналов при проезде перекрестков	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3) в составе двух экипажей	Крестообразные перекрестки (регулируемые и нерегулируемые). Т-образные перекрестки	Транспортное средство: 2 шт.; 2 комплекта переносных конусов высотой 1500 мм; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»
7	Упражнение 7. Подготовка автомобиля оперативно-служебного для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3) к эксплуатации			Транспортное средство: 1 шт.; комплект документов на транспортное средство
8	Упражнение 8. Экстренное торможение рабочим тормозом с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3)	Асфальтированная площадка 200 х 100 м	Транспортное средство: 1 шт.; комплект переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «STOP»

№ п/п	Тема занятия	Преодоление препятствий	Наименование инженерных сооружений	Наименование оборудования
9	Упражнение 9. Торможение двигателем автомобиля оперативно-служебного для перевозки подозреваемых и обвиняемых (А3) при движении в составе колонны с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов	Индивидуальное на транспортном средстве категории «В» (А3)	Асфальтированная площадка 200 x 100 м; кольцевая автодорога протяженностью 600-900 м	Транспортное средство: 2 шт.; комплект переносных конусов высотой 250 мм; переносной знак «СТАРТ»; переносной знак «ФИНИШ»; переносной знак «STOP»

Блок 1. Совершенствование навыков парковки автозака для посадки и высадки спецконтингента

В процессе служебной деятельности и выполнения функциональных обязанностей полицейскому-водителю, управляющему автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых, оборудованным устройствами для подачи световых и звуковых сигналов, необходимо осуществить парковку автомобиля для посадки и высадки конвоя и специального контингента. Парковку необходимо произвести в один прием с соблюдением безопасной дистанции и интервалов, комфортных для работы конвоя и посадки и высадки подозреваемых. Соблюдение интервалов очень важно для полного открытия дверей автозака, так как это обеспечивает личную безопасность возле автомобиля сотрудникам конвоя при конвоировании.

При парковке водитель производит маневрирование транспортным средством, ориентируясь на внутренние ощущения габаритов автомобиля. Парковка осложняется необходимостью совмещения с ориентиром на расположение двери кузова (фургона). При этом передняя и задняя части автомобиля должны быть расположены таким образом, чтобы не затруднять движение другим участникам дорожного движения.

Учебный комплекс этапирования подозреваемых и обвиняемых на основе вагонзак имеет площадку для маневрирования 50 x 30 м. Дорожное полотно состоит на 1/3 из насыпного покрытия утрамбованной асфальтовой срезки, на 1/3 – из покрытия из бетонных плит и на 1/3 – из покрытия в виде асфальта. Таким образом, площадка имеет разные зоны коэффициента сцепления с шинами автозака. Вагонзак расположен на бетонной плите, которая выступает на 50 см в стороны. Соответственно, водителю необходимо

поставить автомобиль около бордюра плиты у дверей вагонзак. На площадке возможен заезд с двух сторон. Средств автоматического регулирования дорожного движения не предусмотрено. Недостатком таких площадок является невозможность безопасного использования двух транспортных средств одновременно. Достоинством является оптимальное сочетание территории для обеспечения минимально значимых дистанций и интервалов для маневрирования автозаком на базе автомобилей «Газель», УАЗ.

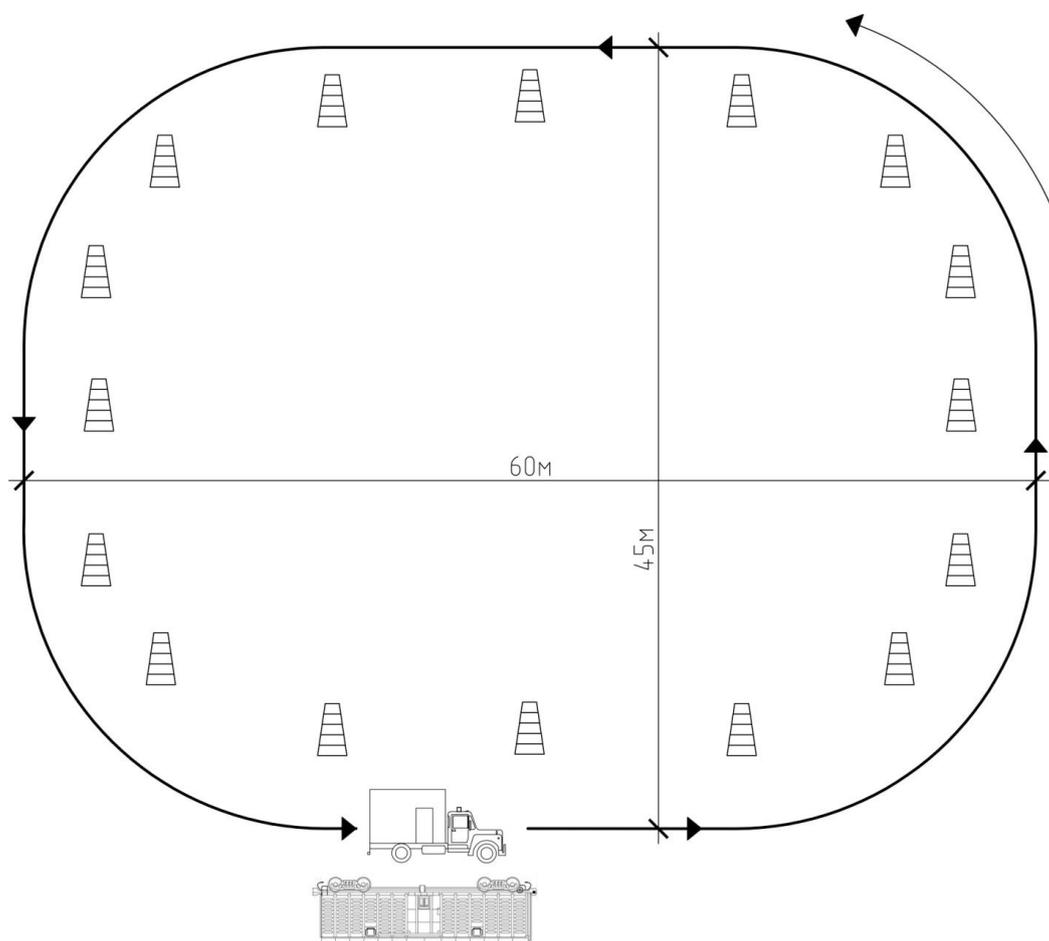
Для совершенствования навыков парковки автозак предлагается комплекс из 6 упражнений, составленный по принципу концентрированного обучения.

Упражнения по выполнению парковки автозак позволяют гарантировать качественную габаритную подготовку полицейских-водителей.

Тренируемый навык безопасной парковки приводит к совершенствованию глазомера водителя, технических приемов управления, автоматизации управляющих действий полицейского-водителя, а также сберегает служебные транспортные средства органов внутренних дел от повреждений.

Упражнение 1. Парковка в габаритном туннеле передним ходом возле вагонзак

Задача. Движение передним ходом по габаритному туннелю в форме овала 60 х 45 м против часовой стрелки (левый поворот) с парковкой автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых, ориентация: двери вагонзак – двери автозак для высадки и посадки спецконтингента.



Условия выполнения упражнения:

- одно транспортное средство – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 100 м;
- количество препятствий в туннеле – 16;
- количество препятствий в тормозном створе – 4;
- максимальный интервал при парковке от правого борта транспортного средства до вагонзака – не менее 60 см, но не более 80 см.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипаж располагается возле своего автомобиля. Производит глазомерную оценку дистанции расположения ограничительных препятствий. Старший экипажа докладывает о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!» и включает секундомер. Экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых согласно штатному расписанию, пристегиваются, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, производит включение устройств для подачи световых и звуковых сигналов, выключает стояночный тормоз, производит движение в габаритном коридоре (овал), парковку транспортного средства правым бортом у вагонзака. Повторяют парковку 3 раза. По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключаются устройства для подачи световых и звуковых сигналов, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старший экипажа докладывает о результатах выполнения упражнения. Время выполнения упражнения фиксируется при остановке автомобиля в исходном положении.

Штраф:

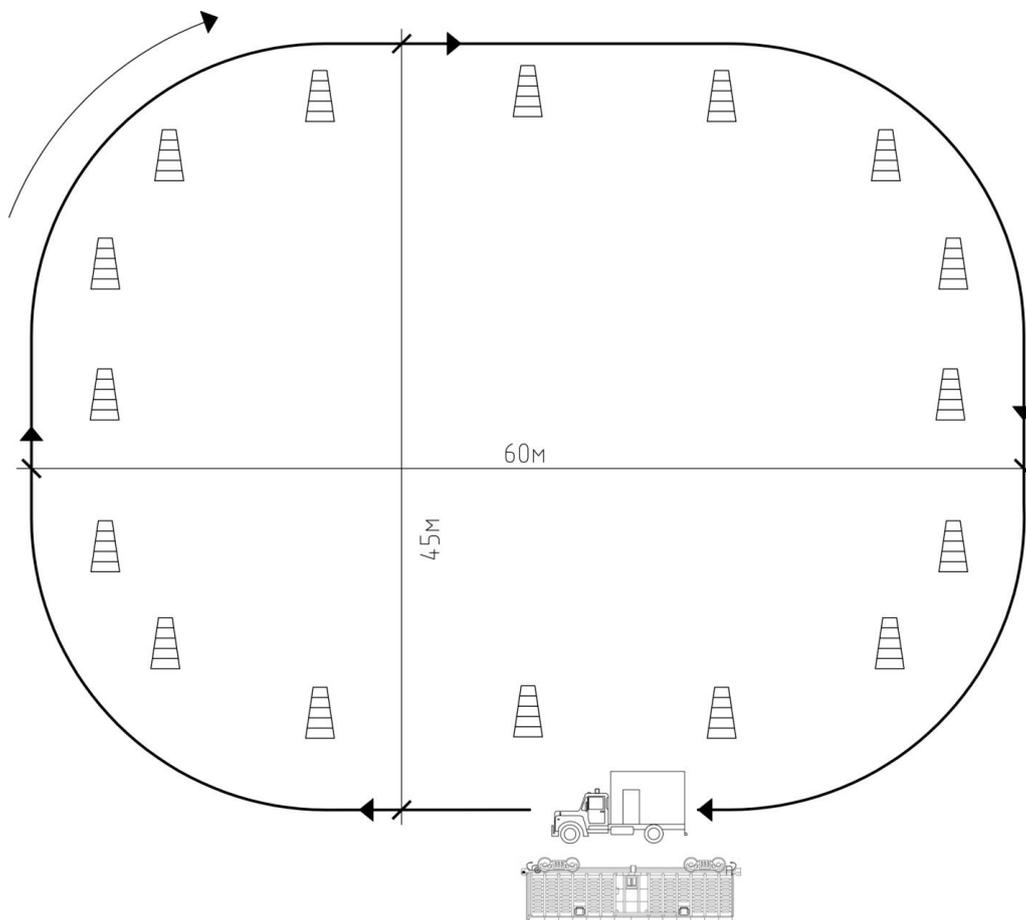
- нарушена техника безопасности (порядок выполнения упражнения) – к времени выполнения упражнения добавляется 25 секунд;
- сбит конус – к времени выполнения упражнения добавляется 20 секунд;
- сдвинут конус – к времени выполнения упражнения добавляется 15 секунд;
- парковка на расстоянии менее 60 см – к времени выполнения упражнения добавляется 10 секунд;
- парковка на расстоянии более 80 см – к времени выполнения упражнения добавляется 5 секунд.

Оценочные показатели:

- отлично – 140 секунд;
- хорошо – 160 секунд;
- удовлетворительно – 180 секунд.

Упражнение 2. Парковка в габаритном туннеле задним ходом возле вагонзак

Задача. Движение по габаритному туннелю задним ходом в форме овала 60 x 45 м по часовой стрелке (левый поворот) с парковкой автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых, ориентация: двери вагонзак – двери автозак для высадки и посадки спецконтингента.



Условия выполнения упражнения:

- одно транспортное средство – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 100 м;
- количество препятствий в туннеле – 16;
- количество препятствий в тормозном створе – 4;
- максимальный интервал при парковке от правого борта транспортного средства до вагонзак – не менее 60 см, но не более 80 см.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипаж располагается возле своего автомобиля, производит глазомерную оценку дистанции и расположения ограничительных препятствий. Старший экипажа докладывает о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!» и включает секундомер. Экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых

согласно штатному расписанию, пристегиваются ремнями безопасности, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, производит включение устройств для подачи световых и звуковых сигналов, выключает стояночный тормоз, включает заднюю передачу, производит движение в габаритном коридоре (овал), парковку транспортного средства правым бортом у вагонзака. Повторяют парковку 3 раза. По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключаются устройства для подачи световых и звуковых сигналов, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старший экипажа докладывает о результатах выполнения упражнения. Время выполнения упражнения фиксируется при остановке автомобиля в исходном положении.

Штраф:

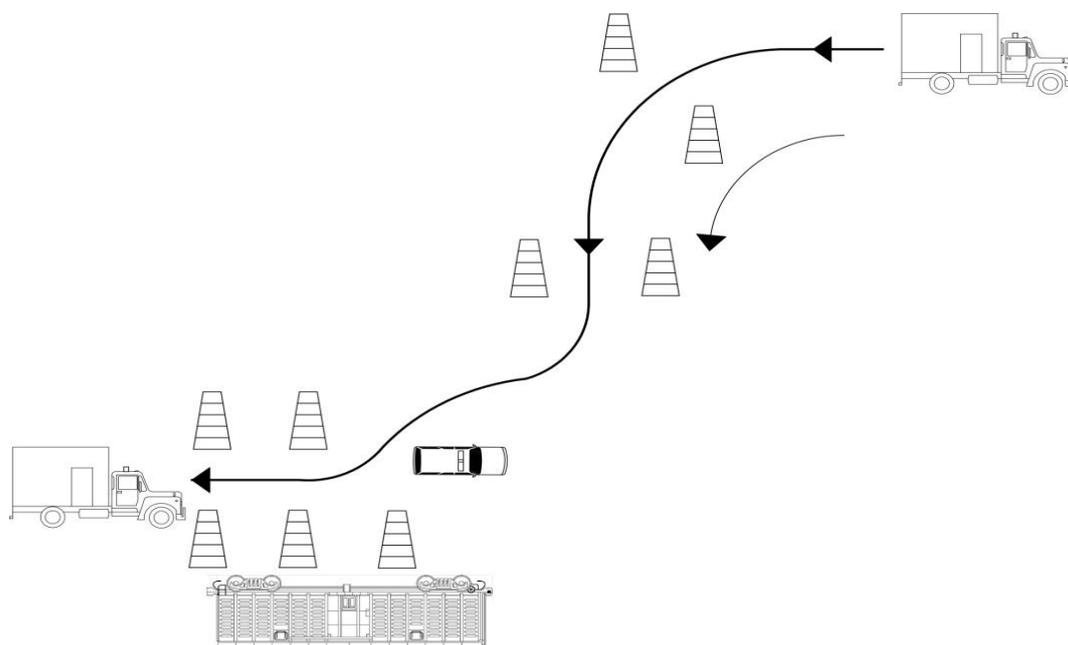
- нарушена техника безопасности (порядок выполнения упражнения)
- к времени выполнения упражнения добавляется 25 секунд;
- сбит конус – к времени выполнения упражнения добавляется 20 секунд;
- сдвинут конус – к времени выполнения упражнения добавляется 15 секунд;
- парковка на расстоянии менее 60 см или более 80 см – к времени выполнения упражнения добавляется 10 секунд.

Оценочные показатели:

- отлично – 180 секунд;
- хорошо – 200 секунд;
- удовлетворительно – 220 секунд.

Упражнение 3. Параллельная парковка задним ходом к коридору посадки спецконтингента вагонзака

Задача. Движение по габаритному туннелю задним ходом с парковкой автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых с ориентацией на двери вагонзака для высадки и посадки спецконтингента.



Условия выполнения упражнения:

- одно транспортное средство – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 20 м;
- количество препятствий в туннеле – 8;
- количество препятствий в тормозном створе – 2;
- максимальный интервал при парковке от правого борта транспортного средства до вагонзак – не менее 60 см, но не более 80 см.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипаж располагается возле своего автомобиля. Производит глазомерную оценку дистанции расположения конусов. Старший экипажа докладывает о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!» и включает секундомер. Экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых согласно штатному расписанию, пристегиваются, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, выключает стояночный тормоз, включает заднюю передачу, производит движение в габаритном коридоре, параллельную парковку транспортного средства правым бортом у вагонзак с ориентацией по боковым зеркалам заднего вида. Повторяют парковку 2 раза. По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старший экипажа докладывает о результатах выполнения упражнения. Время выполнения упражнения фиксируется при остановке автомобиля в исходном положении.

Штраф:

- нарушена техника безопасности (порядок выполнения упражнения) – к времени выполнения упражнения добавляется 20 секунд;
- сбит конус – к времени выполнения упражнения добавляется 20 секунд;
- сдвинут конус – к времени выполнения упражнения добавляется 15 секунд;
- парковка на расстоянии менее 60 см или более 80 см – к времени выполнения упражнения добавляется 10 секунд.

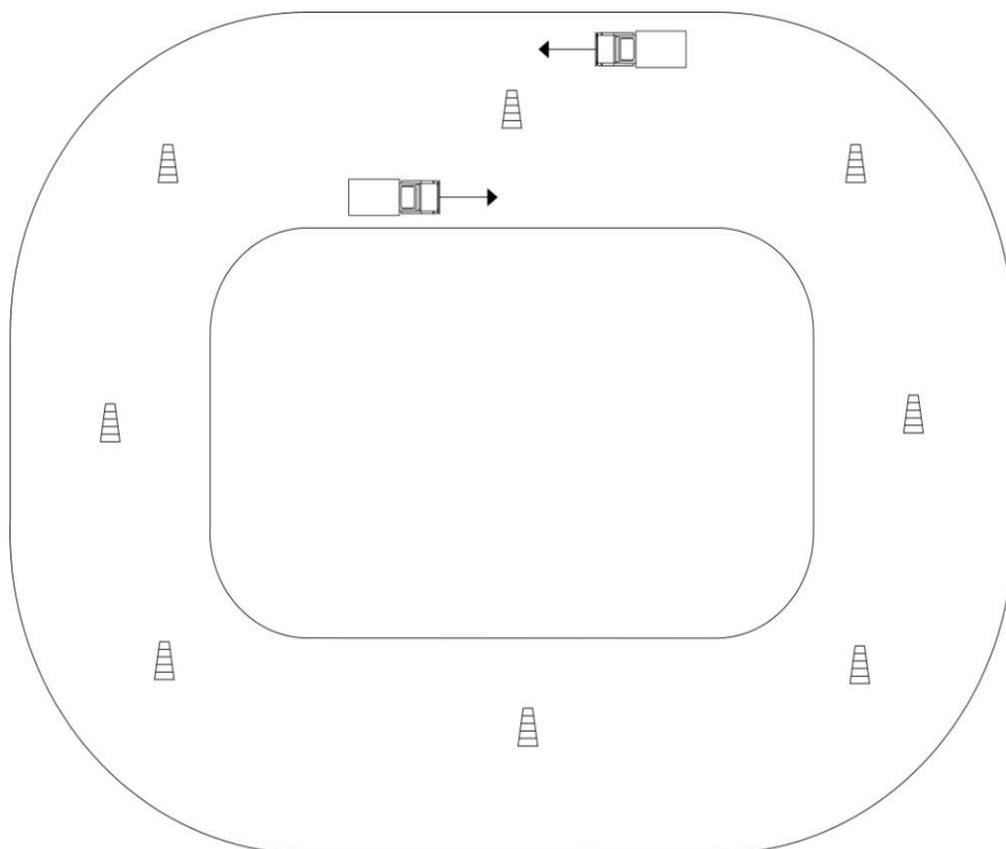
Оценочные показатели:

- отлично – 120 секунд;
- хорошо – 130 секунд;
- удовлетворительно – 140 секунд.

Блок 2. Совершенствование навыков управления автозаком при движении в колонне с использованием спецсигналов

Упражнение 4. Встречное движение автомобилей по кругу

Задача. Движение по габаритному коридору встречным курсом транспортных средств (автомобиль № 1 – по часовой стрелке, автомобиль № 2 – против часовой стрелки) с учетом соблюдения безопасных интервалов и дистанции.



Условия выполнения упражнения:

- два транспортных средства – автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция 150 м;
- количество препятствий в габаритном коридоре в форме круга – 8;
- минимальный безопасный боковой интервал между транспортными средствами – не менее 20 см, но не более 60 см.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипажи располагаются возле автомобилей. Производят глазомерную оценку дистанции расположения конусов и пробную поездку в количестве двух кругов по своему направлению. Старшие экипажей докладывают о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!», разрешает жезлом движение и включает секундомер. Каждый экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых согласно

штатному расписанию, пристегиваются, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, выключает стояночный тормоз, включает первую (вторую) передачу, производит движение в габаритном коридоре по траектории. При встречном разезде соблюдается минимально допустимый безопасный интервал бортами транспортных средств. Повторяют движение по кругу 5 раз, после этого по команде руководителя меняют направление движения автомобилей и повторяют движение по кругу 5 раз. По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старшие экипажей докладывают о результатах выполнения упражнения. Время выполнения упражнения фиксируется при остановке автомобилей в исходном положении.

Штраф:

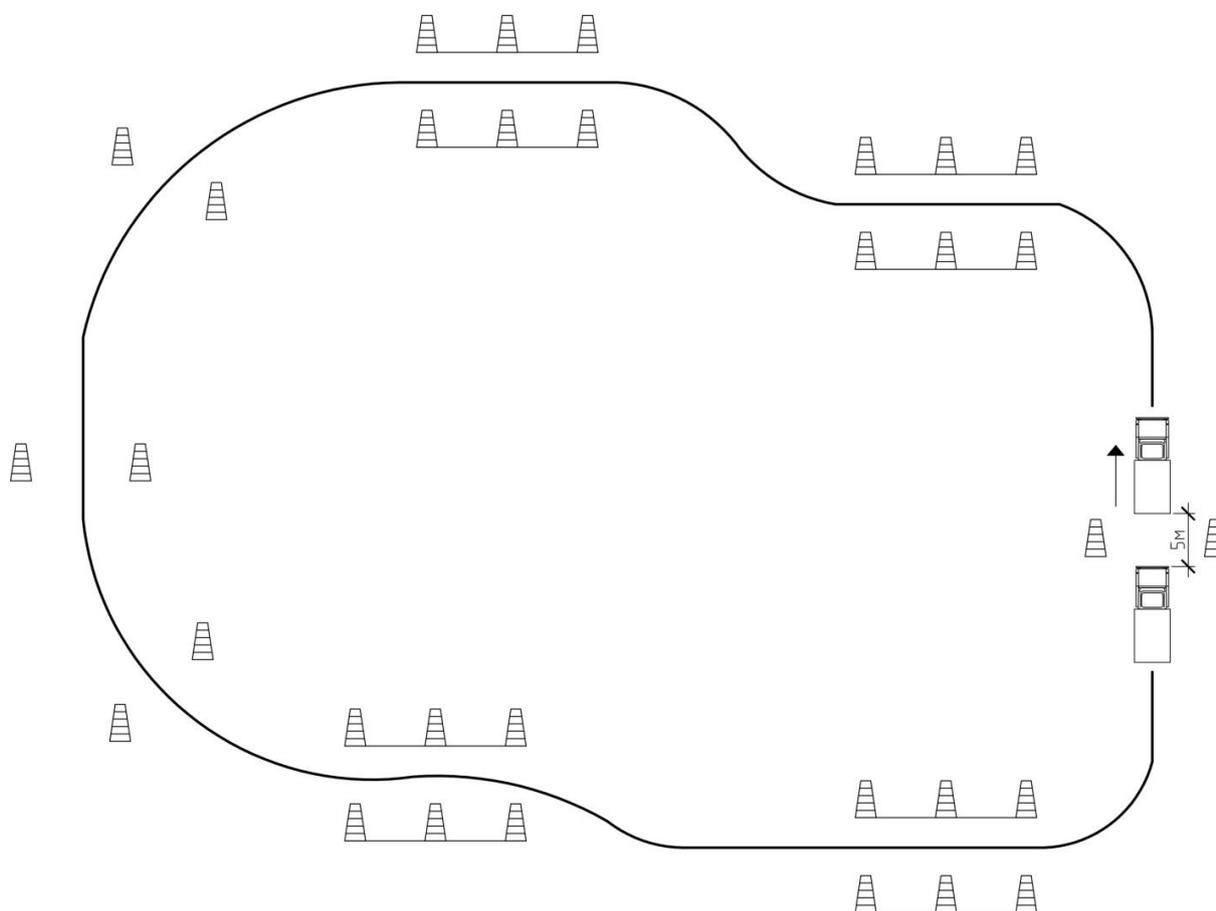
- нарушен безопасный боковой интервал – 3 штрафных очка;
- сбит конус – 2 штрафных очка;
- сдвинут конус – 1 штрафное очко.

Оценочные показатели:

- отлично – 0 штрафных очков;
- хорошо – 1 штрафное очко;
- удовлетворительно – 2 штрафных очка.

Упражнение 5. Движение в колонне по габаритному коридору

Задача. Движение по габаритному коридору с использованием элементов «ворота» и «туннели» (автомобиль № 1 – ведущий, автомобиль № 2 – ведомый) с учетом поддержания безопасной дистанции.



Условия выполнения упражнения:

- два транспортных средства – автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 600 м;
- количество препятствий в габаритном коридоре: «ворота» – 4; «туннели» – 4;
- минимальный безопасный боковой интервал между транспортными средствами – не менее 20 см, но не более 60 см.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипажи располагаются возле автомобилей. Производят глазомерную оценку дистанции расположения конусов и пробную поездку в количестве двух кругов по своему направлению. Старшие экипажей докладывают о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!», разрешает жезлом движение и включает секундомер. Каждый экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобилях для перевозки подозреваемых и обвиняемых согласно штатному расписанию, пристегиваются, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, выключает стояночный тормоз, включает первую (вторую) передачу, производит движение в габаритном коридоре по траектории. При встречном разъезде соблюдается минимально допустимый безопасный интервал бортами транспортных средств. Повторяют движение по кругу 5 раз, после чего по команде руководителя меняют направление движения автомобилей и повторяют движение по кругу 5 раз. По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старшие экипажей докладывают о результатах выполнения упражнения. Время выполнения упражнения фиксируется при остановке автомобилей в исходном положении.

Штраф:

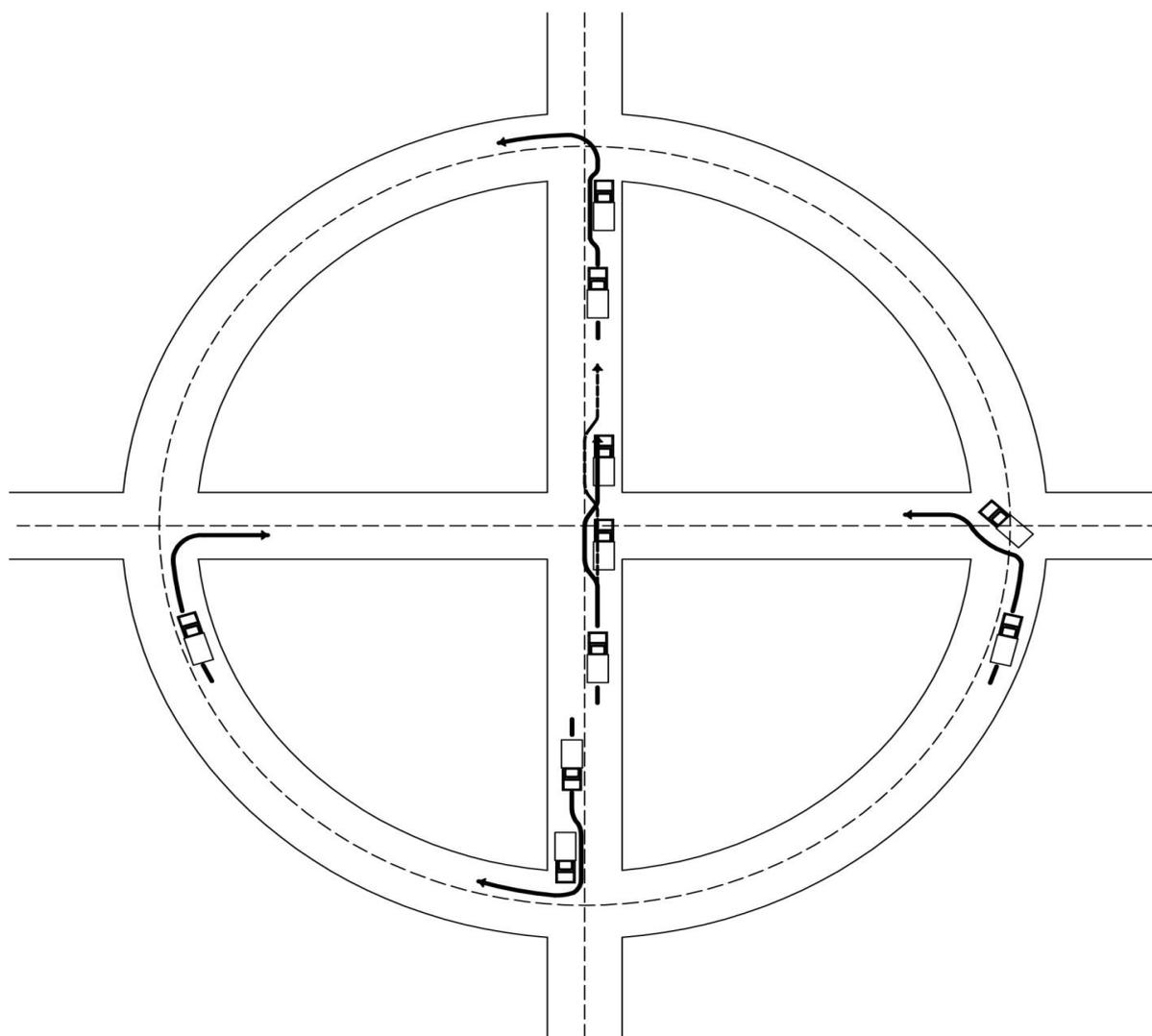
- нарушен безопасный боковой интервал – 3 штрафных очка;
- сбит конус – 2 штрафных очка;
- сдвинут конус – 1 штрафное очко.

Оценочные показатели:

- отлично – 0 штрафных очков;
- хорошо – 1 штрафное очко;
- удовлетворительно – 2 штрафных очка.

Упражнение 6. Движение в колонне с включением (выключением) устройств для подачи световых и звуковых сигналов при проезде перекрестков

Задача. Движение по маршруту с включенными устройствами световых спецсигналов и переключением звуковых сигналов на перекрестках (автомобиль № 1 – ведущий, автомобиль № 2 – ведомый) с учетом поддержания безопасной дистанции.



Условия выполнения упражнения:

- два транспортных средства – автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 600 м;
- препятствия: перекресток нерегулируемый крестообразный, перекресток регулируемый крестообразный, перекресток регулируемый Т-образный, перекресток нерегулируемый Т-образный, на дистанции 20 м перед каждым перекрестком располагается конус – место включения специальных устройств для подачи световых и звуковых сигналов.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипажи располагаются возле автомобилей. Старшие экипажей докладывают о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). По команде руководителя занятия «Вперед!» каждый экипаж начинает выполнять упражнение в определенной последовательности: сотрудники занимают места в автомобиле для перевозки подозреваемых и обвиняемых согласно штатному расписанию, пристегиваются, водитель запускает двигатель, включает внешнее освещение, производит включение устройств для подачи световых и звуковых сигналов, выключает стояночный тормоз, производит движение в составе колонны. При подъезде

к перекрестку, поравнявшись с конусом, водители колонны правой рукой включают соответствующую понижающую передачу, переключают режим работы звуковых сигналов, удерживая рулевое устройство левой рукой, убеждаются в предоставлении приоритетного права движения, осуществляют проезд перекрестка в составе колонны. Переключение звукового сигнала в режим сирены производится после проезда перекрестка. Повторяют движение в колонне с левым поворотом 1 раз и с правым поворотом 1 раз. Затем меняются местами в автомобилях (ведущий – ведомый). По окончании выполнения упражнения включается стояночный тормоз, выключаются устройства для подачи световых и звуковых сигналов, выключается внешнее освещение, глушится двигатель. Старшие экипажей докладывают о результатах выполнения упражнения.

Штраф:

- нарушены правила безопасности обеспечения приоритета движения – 3 штрафных очка;
- нарушены безопасные интервал или дистанция при движении в колонне – 3 штрафных очка;
- включены спецсигналы с нарушением дистанции – 2 штрафных очка;
- не произведено переключение спецсигналов на перекрестке – 1 штрафное очко.

Оценочные показатели:

- отлично – 0 штрафных очков;
- хорошо – 1 штрафное очко;
- удовлетворительно – 2 штрафных очка.

Блок 3. Специальная подготовка

Упражнение 7. Оперативная проверка готовности автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых к эксплуатации

Задача. Осуществить проверку узлов и агрегатов автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

Условия выполнения упражнения:

- одно транспортное средство – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция до транспорта – 5 м.

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипаж располагается возле своего автомобиля. Старший экипажа докладывает о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!» и включает секундомер. Экипаж начинает выполнять проверку автозака в определенной последовательности:

- 1) проверяет документы:
 - а) свидетельство о регистрации;
 - б) документы ОСАГО;

- 2) сверяет передний и задний государственный номер автомобиля;
- 3) проверяет целостность цветографической схемы автомобиля;
- 4) проверяет шанцевый инструмент:
 - а) запасное колесо;
 - б) домкрат;
 - в) баллонный ключ;
 - г) медицинскую аптечку;
 - д) огнетушитель;
- 5) проверяет узлы и агрегаты:
 - а) уровень масла двигателя;
 - б) уровень охлаждающей жидкости;
 - в) уровень тормозной жидкости;
 - г) уровень жидкости бачка омывания;
 - д) крепление крышки топливного бака;
 - е) визуально оценивает состояние шин (степень износа и уровень давления), крепление колес;
 - б) заводит двигатель: проверяет силовую установку на наличие утечки горюче-смазочных материалов, систему выхлопа на целостность и попадание отработанных газов в кузов для перевозки подозреваемых и обвиняемых, внешнее освещение, вентиляцию и отопление рабочего места водителя;
- 7) проверяет специальное оборудование автозака:
 - а) оборудование для подачи световых и звуковых сигналов;
 - б) оборудование звукоусилителя;
 - в) запорные устройства мест перевозки подозреваемых и обвиняемых;
 - г) проверяет оборудование кузова для перевозки подозреваемых и обвиняемых.

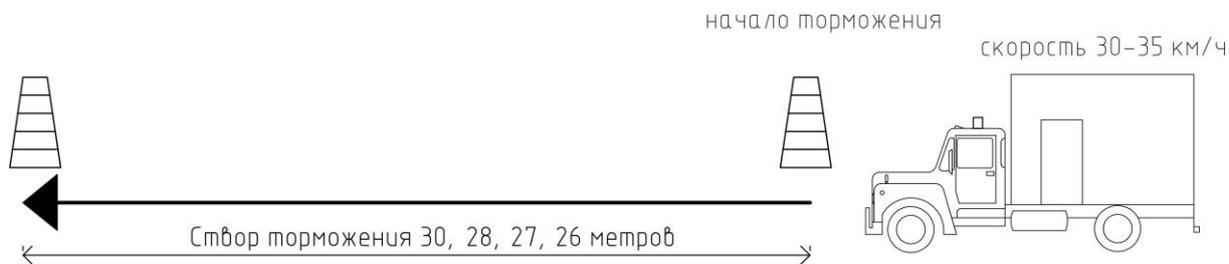
Штраф:

- нарушена техника безопасности – к времени выполнения упражнения добавляется 20 секунд;
- нарушен порядок выполнения упражнения – к времени выполнения упражнения добавляется 10 секунд.

Оценочные показатели:

- отлично – 3 минуты;
- хорошо – 3 минуты 30 секунд;
- удовлетворительно – 4 минуты.

Упражнение 8. Экстренное торможение рабочим тормозом с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов
Задача. Совершенствование навыков экстренного торможения рабочим тормозом посредством выполнения упражнения.



Условия выполнения упражнения:

- одно транспортное средство – автомобиль для перевозки подозреваемых и обвиняемых;
- дистанция – 30 (35) м;
- количество препятствий – 1;
- поверхность створа торможения – асфальт (мокрый).

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипаж располагается возле своего автомобиля. Старший экипажей докладывает о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). Руководитель занятия подает команду «Вперед!» и включает секундомер. Экипаж разгоняет автомобиль до скорости 30-35 км/час, входит в тормозной створ и производит торможение рабочим тормозом до остановки. Упражнение производится 4 раза с уменьшением дистанции створа торможения 30, 28, 27, 26 м при постоянной скорости. При торможении на мокром асфальте дистанция составляет 35 м. Упражнение производится 4 раза с уменьшением дистанции створа торможения 35, 34, 33, 32 м при постоянной скорости 30 км/ч.

Штраф:

- сбит конус – 3 штрафных очка;
- сдвинут конус – 2 штрафных очка;
- торможение не в тормозном створе – 1 штрафное очко.

Оценочные показатели:

- отлично – 0 штрафных очков;
- хорошо – 1 штрафное очко;
- удовлетворительно – 2 штрафных очка.

Упражнение 9. Торможение двигателем автомобиля для перевозки подозреваемых и обвиняемых при движении в составе колонны с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов



Условия выполнения упражнения:

- два транспортных средства – автомобили для перевозки подозреваемых и обвиняемых;

- дистанция – 40 (45) м;
- количество препятствий – 1;
- поверхность створа торможения – асфальт (мокрый).

Порядок выполнения упражнения: по команде руководителя занятия «Приготовиться к выполнению упражнения!» экипажи располагаются возле своих автомобилей. Старшие экипажей докладывают о готовности к выполнению упражнения («Готов!»). По команде руководителя занятия «Вперед!» экипажи разгоняют автомобили до скорости 30-35 км/час, соблюдая безопасную дистанцию между автомобилями. Колонна въезжает в тормозной створ и производит торможение рабочим тормозом («торможение на постоянной передаче») и переключением понижающих передач до остановки. Упражнение повторяется 4 раза с уменьшением дистанции створа торможения 40, 39, 38, 37 м при постоянной скорости. При торможении на мокром асфальте дистанция составляет 45 м. Упражнение повторяется 4 раза с уменьшением дистанции створа торможения 45, 44, 43, 42 м при постоянной скорости 30 км/ч.

Штраф:

- сбит конус – 3 штрафных очка;
- сдвинут конус – 2 штрафных очка;
- торможение не в тормозном створе – 1 штрафное очко.

Оценочные показатели:

- отлично – 0 штрафных очков;
- хорошо – 1 штрафное очко;
- удовлетворительно – 2 штрафных очка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При реализации основной программы профессионального обучения «Повышение квалификации полицейских-водителей изоляторов временного содержания и подразделений охраны и конвоирования для управления автомобилями оперативно-служебными для перевозки подозреваемых и обвиняемых (АЗ) по профессии рабочего «Водитель автомобиля» в условиях ограниченного бюджета учебного времени необходимо совершенствование теоретических знаний по безопасности дорожного движения и допуску транспортных средств на линию посредством использования семинарских занятий и специализированного программного обеспечения баз данных в сфере безопасности дорожного движения.

Практическое совершенствование в условиях автодрома должно производиться на оперативно-служебных автомобилях, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов с использованием комплекса педагогических средств: многократное повторение упражнений, интенсификация подготовки, введение сбивающих факторов (ограничение времени, изменение длины створа торможения, изменение длины створа разгона, изменение углов траектории автомобиля от 30 до 90 градусов, введение заданных величин безопасных интервалов и дистанций) для формирования и шлифовки профессиональных приемов экстренного маневрирования, торможения в экстремальных ситуациях, выбора тактических действий в огневом контакте с правонарушителем на транспорте.

Комплекс предлагаемых упражнений предназначен для эффективного совершенствования профессиональных компетенций водителей-полицейских по безопасному управлению служебным автомобилем для перевозки подозреваемых и обвиняемых. Он учитывает специфику подготовки сотрудников охранно-конвойной службы и ограниченный бюджет учебного времени образовательной программы повышения квалификации сотрудников данной категории.

Тщательное соблюдение сотрудниками органов внутренних дел, допущенных к самостоятельному управлению транспортными средствами для перевозки подозреваемых и обвиняемых, правил дорожного движения и норм эксплуатации гарантирует отсутствие опасных дорожно-транспортных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий.

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 дек. 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 дек. 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февр. 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31. Ст. 4398.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. I). Ст. 1.

4. О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

5. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: федер. закон от 25 апр. 2002 г. № 40-ФЗ // Рос. газ. 2002. 7 мая. № 80.

6. О противодействии терроризму: федер. закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 11. Ст. 1146.

7. О полиции: федер. закон от 7 февр. 2011 г. № 3-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.

8. О техническом осмотре транспортных средств: федер. закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 27. Ст. 3881.

9. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 30 нояб. 2011 г. № 343-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 49 (ч. I). Ст. 7020.

10. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25. Ст. 2897.

11. О правилах дорожного движения: постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Рос. вести. 1993. 23 нояб. № 227.

12. О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов: постановление Правительства Российской Федерации от 15 дек. 2007 г. № 876 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 52. Ст. 6460.

13. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: постановление Правительства

Российской Федерации от 3 окт. 2013 г. № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41. Ст. 5183.

14. О порядке и этапах оснащения транспортных средств органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS: приказ МВД России от 26 сент. 2009 г. № 737. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

15. Об организации материально-технического обеспечения в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 5 марта 2014 г. № 135. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

16. О выдаче разрешений на установку на транспортные средства устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов): приказ МВД России от 31 марта 2014 г. № 194. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

17. Об организационно-штатном обеспечении специальных приемников для содержания лиц, подвергнутых административному аресту: приказ МВД России от 23 авг. 2014 г. № 726. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

18. О некоторых вопросах обеспечения транспортными средствами органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 15 июля 2015 г. № 757. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

19. О совершенствовании организации деятельности изоляторов временного содержания подозреваемых и обвиняемых органов внутренних дел, подразделений охраны и конвоирования подозреваемых и обвиняемых, специальных приемников для содержания лиц, подвергнутых административному аресту: приказ МВД России от 31 дек. 2015 г. № 1266. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

20. Об утверждении Порядка организации прохождения службы в органах внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 1 февр. 2018 г. № 50. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

21. Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 5 мая 2018 г. № 275. Доступ из СТРАС «ЮРИСТ».

Основная литература

1. Правила дорожного движения (официальный текст). М.: Транспорт, 2019. 48 с.

2. Мишина Ю.В. Введение в профессию «Полицейский»: учеб. пособие. Орел: Орловский юрид. ин-т МВД России им. В.В. Лукьянова, 2017. 88 с.

3. Майоров В.И., Молчанов П.В., Летаева Е.А. Профессиональное обучение водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов: учеб.-практ. пособие. Тюмень: Тюменский ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2017. 75 с.

Дополнительная литература

1. Ворожейкин Е.И., Петров М.И., Калинин Ю.В. Современные спецавтомобили для перевозки задержанных: сочетание надежности охраны задержанных и соблюдения прав человека. Перспективы развития // Вестник МВД России. 2011. № 5-6. С. 43-48.
2. Исхаков Э.Р., Линевич В.Л. Оказание первой помощи сотрудниками органов внутренних дел: учеб. пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. 48 с.
3. Мясникович Н.Б. Прогнозирование дорожно-транспортных ситуаций: учеб. пособие. Орел: Орловский юрид. ин-т МВД России им. В.В. Лукьянова, 2001. 48 с.
4. Панасик Н.В. Основы личной безопасности сотрудников органов внутренних дел МВД России: учеб.-метод. пособие. М.: ЦОКР МВД России, 2010. 96 с.
5. Пенин О.В. Специальный транспорт ФСИН России на Международной выставке средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех-2012» // Уголовно-исполнительная система: право, экономика, управление. 2013. № 1. С. 26-29.
6. Резванов С.В. Подготовка водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи спецсигналов // Реформирование системы подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении: материалы науч.-практ. конф. М.: Дирекция Программы ПБДД, 2010. С. 25-29.
7. Цыганков Э.С. Основы водительского мастерства. 170 приемов контраварийного вождения. М.: Альта-Принт, 2014. 352 с.

Для заметок

Учебное издание

Бакулин Николай Петрович

УПРАВЛЕНИЕ ОПЕРАТИВНО-СЛУЖЕБНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ И ОБВИНЯЕМЫХ

Учебно-практическое пособие

Редактирование и корректура *Е.В. Карнаухова*
Дизайн обложки *Е.К. Булатова*
Тиражирование *А.И. Кубрина*

Подписано в печать 27.03.2020. Формат 60x84/16.
Усл. п. л. 4,4. Уч.-изд. л. 3,9. Заказ № 29.
Тираж 100 экз. Цена свободная.

Научно-исследовательский и редакционно-издательский отдел
Тюменского института повышения квалификации
сотрудников МВД России
625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75.

ISBN 978-5-93160-299-8

