

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«УФИМСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Н. Н. Хакимов, Т. К. Дашков, О. В. Мозговой

**ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ
УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ
И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В»,
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
ОБУЧЕНИЯ (ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ)**

Учебно-практическое пособие

Уфа 2022

УДК 377.016:656.052/.057(470)(047.31)

ББК 39.33-082.02р7(2Рос)я73-5

X16

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом Уфимского ЮИ МВД России*

Рецензенты:

А. К. Хамматуллин

(филиал Всероссийского института повышения квалификации сотрудников
МВД России (г. Набережные Челны));

С. А. Варламов

(Казанский юридический институт МВД России)

X16 **Хакимов, Н. Н.**

Особенности обучения водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отнесенных к категории «В», при реализации программ профессионального обучения (повышения квалификации) : учебно-практическое пособие / Н. Н. Хакимов, Т. К. Дашков, О. В. Мозговой. – Уфа : Уфимский ЮИ МВД России, 2022. – 40 с. – Текст : непосредственный.

В учебно-практическом пособии рассмотрены основные нормативно-правовые акты, регламентирующие организацию безопасного дорожного движения; методические особенности обучения водителей, отнесенных к категории «В», и мероприятия по снижению аварийности среди транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Учебно-практическое пособие разработано для профессорско-преподавательского состава образовательных организаций МВД России, сотрудников органов, организаций, подразделений МВД России.

УДК 377.016:656.052/.057(470)(047.31)

ББК 39.33-082.02р7(2Рос)я73-5

© Хакимов Н. Н., 2022

© Дашков Т. К., 2022

© Мозговой О. В., 2022

© Уфимский ЮИ МВД России, 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА I. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В».....	5
§ 1. Обзор нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	5
§ 2. Правовая основа обучения водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отнесенных к категории «В».....	9
§ 3. Правила применения и использования специальных световых и звуковых сигналов.....	11
ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В».....	13
§ 1. Тренажерная подготовка.....	13
§ 2. Летняя и зимняя автодромная подготовка.....	16
§ 3. Контраварийная подготовка.....	21
ГЛАВА III. НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРИЧИНЫ ДТП И МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В» С ВКЛЮЧЕННЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ.....	25
§ 1. Виды ДТП и их классификация.....	25
§ 2. Распространенные причины ДТП.....	27
§ 3. Мероприятия, направленные на снижение количества ДТП с участием транспортных средств категории «В» с включенными проблесковыми маячками.....	32
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	36
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	37

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях аварийность на дорогах представляет для человека потенциальную угрозу. Скорость, плотный трафик, динамичность транспорта способствуют возникновению дорожно-транспортных ситуаций (далее – ДТС), выход из которых во многом зависит от знаний, умений и навыков вождения со стороны водителя. В этой связи к его способностям из года в год предъявляются все более жесткие требования, так как от его профессиональных качеств во многом зависит уровень безопасности на дорогах. Повышаются требования и к процессу подготовки водителей, особенно в деле подготовки водителей транспортных средств (далее – ТС), оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Данной категории водителей при исполнении должностных обязанностей приходится отступать от установленных правил дорожного движения, прогнозировать дорожную обстановку в условиях ограниченного времени. Управление ТС в подобных условиях требует от водителя не только высокого уровня управления автомобилем, но и определенных волевых качеств.

Актуальность темы обусловлена наличием высокого риска для жизни и здоровья сотрудника органов внутренних дел (далее – ОВД) и иных участников дорожного движения при движении ТС с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. К тому же промедление при выдвижении сотрудников ОВД к месту происшествия может привести к крайне тяжелым последствиям.

В данном учебно-практическом пособии рассматриваются нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, особенности обучения водителей ТС категории «В», оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, причины, способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), и мероприятия по снижению аварийности на дорогах.

Целью учебно-практического издания является совершенствование процесса обучения водителей ТС, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отнесенных к категории «В», и повышение уровня безопасности участников дорожного движения.

ГЛАВА I. НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В»

§ 1. Обзор нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения остается для Российской Федерации (далее – РФ) одной из важнейших проблем. Взаимосвязь автомобильного транспорта с проблемой обеспечения безопасности дорожного движения всегда была в центре внимания законодательства. Это и понятно, так как автомобильный транспорт в любом государстве является неотъемлемой составляющей при организации перевозок грузов и пассажиров, которая приобретает особое значение для России с ее огромной по протяженности дорожной сетью.

В России довольно сложная дорожная обстановка, которую подтверждает статистика Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России), например, в 2021 году в России было зарегистрировано 133 331 ДТП, в результате которых погибло 14 874 человека¹.

Однако причиной сотен тысяч ДТП становятся десятки миллионов нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД), которые в России ежегодно регистрируются. Согласно статистике последних десятилетий, в вооруженных конфликтах, в которых СССР, а позже Россия принимали участие, погибло и было ранено людей меньше, чем за такой же период, но в условиях мирной обстановки в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. От умышленных преступлений против личности пострадало намного меньше людей, чем от транспортных преступных деяний.

Основные нормативно-правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения:

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.² – один из основополагающих законов в области безопасности дорожного движения.

В части 1 ст. 19 отражено, что все равны перед законом и судом. Независимо от того, какое положение имеет человек в обществе и мире,

¹ Министерство внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://мвд.рф/news> (дата обращения: 22.04.2022).

² Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

если он нарушил ПДД, то несет ответственность и за свои деяния обязан отвечать перед законом и судом.

В части 3 ст. 19 мужчина и женщина имеют равные права, свободы, возможности для их реализации. Женщина имеет право также управлять любым видом транспорта и обязана соблюдать ПДД и нести такую же ответственность, что и мужчина.

2. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ – один из основных законов в РФ, определяющий правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на всей территории РФ.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий. Для целей настоящего Федерального закона следует выделить следующие основные термины:

– безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий;

– обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий.

3. Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»² определяет права и обязанности сотрудников полиции, которые уполномочены в обеспечении безопасности дорожного движения.

Полиция обязана незамедлительно приходить на помощь каждому, кто нуждается в ее защите от преступных и иных противоправных посягательств. В соответствии с ч. 1 ст. 12 на полицию возлагаются следующие обязанности:

– пункт 2: прибывать незамедлительно на место совершения преступления, административного правонарушения, место происшествия, пресекать противоправные деяния, устранять угрозы безопасности граждан и общественной безопасности;

– пункт 19: осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований

¹ О безопасности дорожного движения : Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. (в ред. от 30 июля 2019 г.) № 196-ФЗ // Система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

² О полиции : Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, сопровождение ТС.

Согласно ч. 1 ст. 13 полиции для выполнения возложенных на нее обязанностей предоставляются следующие права:

- пункт 6: патрулировать населенные пункты и общественные места;
- пункт 20: останавливать ТС, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими, документы на ТС, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца ТС; задерживать ТС, находящиеся в розыске; выдавать в установленном порядке разрешения на установку на ТС устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов);
- пункт 21: задерживать ТС и отстранять водителей от управления ТС в случаях и порядке, предусмотренных законодательством РФ; запрещать эксплуатацию автотранспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин при наличии технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»¹, утвердившее «Правила дорожного движения Российской Федерации», устанавливает единый порядок дорожного движения на всей территории РФ. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях и не противоречить им. В ПДД используются следующие основные понятия и термины:

- водитель – лицо, управляющее каким-либо ТС, погонщик, ведущий по дороге выючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению;
- дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;
- преимущество (приоритет) – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения;
- участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира ТС.

¹ О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Лица, нарушившие ПДД, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

5. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения»¹.

Согласно положению приказа головным подразделением системы МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения является Госавтоинспекция, на которую возлагаются задачи по федеральному государственному надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области безопасности дорожного движения; соблюдением лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя ТС, пешехода, пассажира ТС, требований законодательства РФ в области безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов с помощью ТС или без таковых в пределах дорог.

6. Приказ МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 «Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России»².

Другим подразделением системы МВД России, обеспечивающим правопорядок на улицах, объектах транспорта и в других общественных местах, являются строевые подразделения патрульно-постовой службы полиции, которые принимают участие в обеспечении и профилактике безопасности дорожного движения.

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 // Система КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

² Об утверждении наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России : приказ МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 // Система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

§ 2. Правовая основа обучения водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отнесенных к категории «В»

В связи с ростом автомобильного парка и скорости автомобилей возникает серьезная задача – обеспечение безопасности дорожного движения.

Факторы, способствующие причинам ДТП на автомобильном транспорте, позволяют установить, что ДТП совершаются в основном в тех случаях, когда дорожная обстановка складывается таким образом, что водитель по целому ряду причин не в состоянии с ней справиться и прогнозировать, т. е. его подготовка оказывается недостаточной для предупреждения экстремальных условий и безопасного выхода из сложившейся ситуации¹.

В связи с участвовавшими случаями ДТП с ТС в последнее время все больше внимание уделяется вопросам обучения (повышения квалификации) сотрудников ОВД из числа водителей, закрепленных за оперативно-служебными ТС, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. При движении на ТС с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов водители оперативно-служебного транспорта могут создавать ДТС, в результате которых могут пострадать иные участники дорожного движения.

В этой связи было принято решение о необходимости повышения квалификации водителей, управляющих ТС, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, с 1 января 2011 года, в результате которого ДТП с оперативно-служебными ТС снизились в два раза. Целью реализации профессионального обучения (повышения квалификации) является обновление и углубление теоретических профессиональных и правовых знаний, повышение уровня практических умений водителей ТС категории «В», оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, совершенствование навыка самостоятельного принятия решений для их последующей реализации в условиях повседневного несения службы, а также при наступлении чрезвычайных обстоятельств и в условиях динамичности развития оперативной обстановки. В целях повышения безопасности дорожного движения, упорядочения использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов в соответствии с Указом

¹ Поезжалов В. Б., Сайфуллин Э. В., Хакимов Н. Н. Методика обучения сотрудников ОВД управлению специальными транспортными средствами в экстремальных условиях (обстановке): научно-практическое пособие. Уфа, 2018. С. 4.

Президента Российской Федерации от 19 мая 2012 г. № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства»¹ утвержден перечень государственных органов, на ТС которых устанавливаются устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов: пожарная охрана, полиция, скорая медицинская помощь, аварийно-спасательные службы, военная автомобильная инспекция, военная полиция Вооруженных Сил Российской Федерации, следственные органы Следственного комитета Российской Федерации, использующие данные устройства для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

Согласно Постановлению 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»², на образовательные учреждения, имеющие соответствующую лицензию, возложена задача по подготовке водителей, по направлениям владельцев ТС.

Подготовка водителей осуществляется в соответствии с учебными планами и программами, разрабатываемыми на основе типовых программ подготовки водителей ТС соответствующих категорий.

Примерные программы подготовки водителей ТС различных категорий утверждаются Министерством науки и высшего образования Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации и федеральным органом управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Согласно Приказу Минобрнауки России от 1 марта 2018 г. № 161 «Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»³ водителям, прошедшим подготовку и подтвердившим свою квалификацию на итоговой аттестации, выдается свидетельство о прохождении подготовки водителей к управлению ТС, которое действует в течение 5 лет.

¹ Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства : указ Президента Российской Федерации от 19 мая 2012 г. (в ред. от 5 июня 2020 г.) № 635 // Система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

² О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов : постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2007 г. № 876 // Система КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

³ Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий : приказ Минобрнауки России от 1 марта 2018 г. № 161 // Система КонсультантПлюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

§ 3. Правила применения и использования специальных световых и звуковых сигналов

Ритм нашей жизни широко отражается во всех аспектах, в том числе и в сфере безопасности дорожного движения с участием оперативно-служебных ТС, используемых для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

Сохраняется тенденция совершения сотрудниками полиции, управляющими служебным автотранспортом, грубых нарушений ПДД, таких как: выезд на полосу встречного движения, превышение скоростного режима, несоблюдение дистанции, правил обгона, наезд на пешеходов и т. д. Основными причинами ДТП ТС с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов являются усталость водителя, нервное перенапряжение, спешка к месту происшествия, снижение бдительности, отсутствие убеждения по предоставлению преимущества другими участниками дорожного движения, неосторожность. Редко из-за психологических нагрузок служебной деятельности сотрудники ОВД забывают включать устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Согласно разделу 3 ПДД «Применение специальных сигналов» водители ТС с включенным проблесковым маячком совместно световым и звуковым сигналом при выполнении неотложного служебного задания могут отступать от требований ПДД кроме сигналов регулировщика при условии обеспечения безопасности движения. Для получения преимущества перед другими участниками движения водители таких ТС должны включить проблесковый маячок и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом они могут, только убедившись, что им уступают дорогу.

Водители ТС ОВД могут применять специальные световые и звуковые сигналы только в необходимых случаях при неотложных действиях по защите жизни и здоровья граждан в том числе:

- при следовании на места совершения преступлений, административных правонарушений, ДТП, массовых беспорядков; к местам пожаров, стихийных бедствий, катастроф, аварий; к объектам, находящимся под охраной (контролем) войск Росгвардии, при срабатывании на них охранной (охранно-пожарной) сигнализации; при проведении учений и учебных тренировок;
- при получении сообщений о случаях использования оружия; об установке взрывных устройств либо их срабатывании;
- при получении приказа (распоряжения, указания) о преследовании преступников, скрывающихся на ТС, при задержании водителя, не выполнившего законное требование сотрудника полиции об остановке ТС, а также водителей мотоциклов, участвующих в групповом передвижении и создающих помехи для дорожного движения;

- при доставлении в лечебные учреждения пострадавших лиц и беременных женщин, если они нуждаются в помощи;
- при осуществлении сопровождения (эскортирования) автомобилей специального назначения;
- при сопровождении в установленном порядке ТС с крупногабаритными, тяжеловесными и (или) опасными грузами, а также колонн ТС;
- в других случаях, когда в условиях недостатка времени выполнение неотложного служебного задания не может быть обеспечено другими средствами и способами;
- при необходимости оказания взаимопомощи друг другу.

При проезде перекрестков, обгоне ТС, в том числе с выездом на полосу встречного движения, и в других случаях одновременное включение специальных световых и звуковых сигналов производится водителями заблаговременно в зависимости от конкретной дорожной обстановки. При необходимости проезда регулируемого перекрестка на запрещающий сигнал светофора водитель 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. Проблесковые маячки имеют преимущество только при включенном световом и звуковом сигнале.

Для дополнительного оповещения, предупреждения участников дорожного движения о проезде автотранспорта с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами следует пользоваться громкоговорящей установкой. Запрещается применять и использовать проблесковые маячки в личных целях.

Таким образом, водители, закрепленные за специальным автотранспортом, обязаны знать правовые основы и правила применения и использования специальных световых и звуковых сигналов, а также всегда помнить, что применение специальных световых и звуковых сигналов не освобождает водителей от ответственности за совершенное по их вине ДТП.

ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В»

§ 1. Тренажерная подготовка

Обучение водителей ТС, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отнесенных к категории «В», специфична и требует от преподавателей специальных знаний и навыков. Тренажерную подготовку целесообразно проводить в специализированной аудитории, оборудованной учебными сиденьями и рулевыми тренажерами. Учебный рулевой тренажер показан на рисунке 1.



Рис. 1. Учебный рулевой тренажер «Зарница»

Обучение надо начинать с правильной посадки водителя, т. е. подготовки рабочего места. Правильная водительская посадка – это оптимальная рабочая поза водителя, при которой водитель готов к экстренным действиям и внештатным ситуациям. Неправильная регулировка ведет к утомлению, при котором водитель не сможет среагировать на дорожную обстановку. По правилам необходимо отрегулировать спинку так, чтобы корпус располагался вертикально, а затылок – как можно ближе к подголовнику. Подголовник регулируется так, чтобы на него опирался затылок, а не шея. Правильная посадка водителя за рулем показана на рисунке 2.



Рис. 2. Оптимальная рабочая поза водителя

При движении на ТС, оборудованном ремнями безопасности, необходимо быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности. Требуются определенные навыки правильного использования ремней безопасности. Ремень должен плотно прилегать к телу и не находиться в перекрученном состоянии. К сожалению, согласно статистике, 10 % водителей считают, что ремень безопасности мешает и сковывает движения при езде. На рисунке 3 изображена регулировка ремня безопасности.



Рис. 3. Регулировка ремня безопасности

Большую часть времени мы управляем автомобилем при помощи рук рулевым колесом. Мы крутим рулевым колесом не только для того, чтобы куда-то повернуть, но и для информативности. Обобщение передового опыта водителей-профессионалов и автогонщиков позволило сделать вывод об оптимальном положении рук на рулевом колесе. Неполный и закрытый хваты кистью руки естественнее, чем открытый, так как они обеспечивают постоянную готовность к действиям. Кисти рук на руле должны

располагаться по горизонтали ниже плеч, что обеспечивает нормальное кровообращение и не вызывает усталость и утомление. Положение рук на рулевом колесе показано на рисунке 4.



Рис. 4. Неправильный и правильный хват рук на рулевом колесе

Говоря о положении ног для автомобилей с механической коробкой переключения передач (далее – МКПП), следует отметить, что правая нога используется для нажатия на педали газа и тормоза, а левая – на педаль сцепления. При нажатии на педали водитель должен нажимать средней частью стопы. Положение ног показано на рисунке 5.

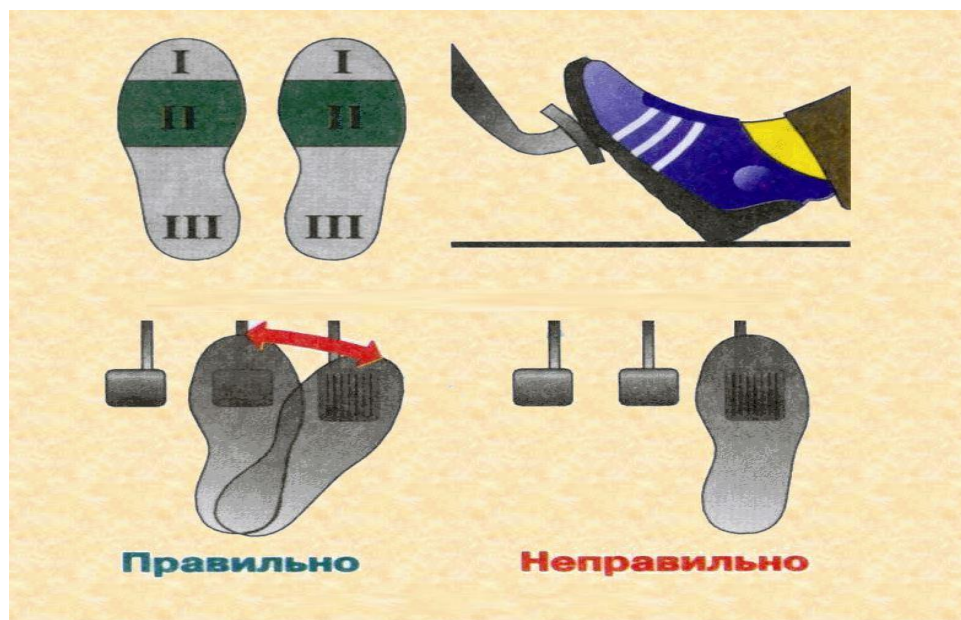


Рис. 5. Правильное и неправильное положение ног на педалях

Распространенными ошибками, совершаемыми водителями при переключении передач, являются нажатие на педали носком обуви или удержание левой стопы над педалью сцепления. Существенной ошибкой

водителя при переключении передач является неправильный хват, при котором правая рука соскальзывает с ручки коробки передач. Правильное положение правой руки на автомобиле с МКПП показано на рисунке 6.



Рис. 6. Правильный хват правой руки на ручке коробки передач

§ 2. Летняя и зимняя автодромная подготовка

Автодромная подготовка проводится, как правило, на автодроме или на закрытой площадке. Перед началом занятия проводится инструктаж о мерах личной безопасности на ТС, каждый обучающийся расписывается в ведомости инструктажа, затем осуществляется проверка наличия водительского удостоверения. Далее преподаватель объясняет порядок выполнения упражнений и демонстрирует их на своем примере.

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

Такое упражнение помогает водителю оттачивать правильную траекторию движения при управлении ТС. Так, водитель ТС должен проехать дистанцию, где установлены фигуры в виде пластиковых конусов. Размеры змейки, приведенные на рисунках 7, 8, подбирались с учетом размера автодрома 60х40 м, но при отсутствии территории данного размера или при наличии большей территории дистанцию можно сократить или увеличить путем уменьшения/увеличения пролетов (при этом стоит соблюдать дистанцию между конусами в 6 м).

При выполнении данного упражнения водитель опытным путем приобретает дозированное сочетание усилий на органы управления ТС, что в процессе тренировки повышает его уровень развития координационных способностей¹.

Данное задание необходимо выполнять на скорости, которая соответствует уровню мастерства водителя ТС. Обучающимся необходимо

¹ Бакулин Н. П. Подготовка полицейских-водителей по управлению оперативно-служебными транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, с использованием динамической автомобильной полосы препятствий (частная методика). Тюмень, 2017. С. 31.

предоставлять несколько попыток для выполнения, но каждую последующую необходимо выполнять с повышением скорости ТС, при этом скорость ТС должна быть плавной, без резких наборов и снижений. На последней попытке водитель ТС должен держать скорость, близкую к критичной своему мастерству.

Данному упражнению свойственны свои типичные ошибки:

- занос автомобиля;
- снос передней оси, а также снос обеих осей в одно и то же время.

После полосы «Финиш» должно предусматриваться место для торможения до полной остановки ТС. Упражнение можно проводить с замером времени прохождения и без замеров; условия проведения упражнения определяются преподавателем/инструктором. Упражнение изображено на рисунке 7.

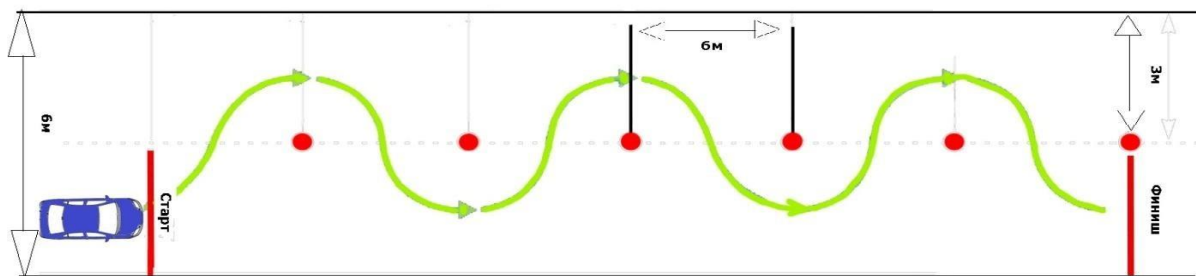


Рис. 7. Упражнение «Змейка»

2. Упражнение «Змейка», руление правой, левой рукой.

Данное упражнение выполняется сначала правой, затем левой рукой. Левая рука должна работать быстрее, чем правая. Так, водитель ТС трогается с места и должен проехать дистанцию, где установлены фигуры в виде пластиковых конусов.

Начинать выполнять данное упражнение стоит с малых скоростей с целью усвоения водителем ТС необходимых нюансов руления. Скольжение рук оценивается как ошибка водителя ТС. На итоговом упражнении скорость доводится до критичной, вплоть до наступления сноса управляемых колес.

Данному упражнению свойственны свои типичные ошибки:

- занос автомобиля;
- снос передней оси, а также снос обеих осей в одно и то же время.

Такие ошибки могут наступить только при неправильной методике дросселирования.

В процессе постепенного повышения скорости стоит обратить внимание обучающихся на методику сглаживания траектории движения, которая сопровождается снижением амплитуды движения посредством снижения углов поворота ведущих колес (для переднеприводного автомобиля).

После полосы «Финиш» должно предусматриваться место для торможения до полной остановки ТС. Также можно проводить упражнение с замером времени прохождения и без; условия проведения упражнения определяются преподавателем/инструктором.

3. Упражнение «Маневрирование» задним ходом левой рукой.

В процессе выполнения данного упражнения у обучаемого формируется «чувство» габаритов ТС в рамках движения с помощью заднего хода, навыки управления ТС с контролированием траектории движения с помощью зеркал заднего вида, а также повышается опыт в ориентировании в пространстве при движении задним ходом. Упражнение изображено на рисунке 8.

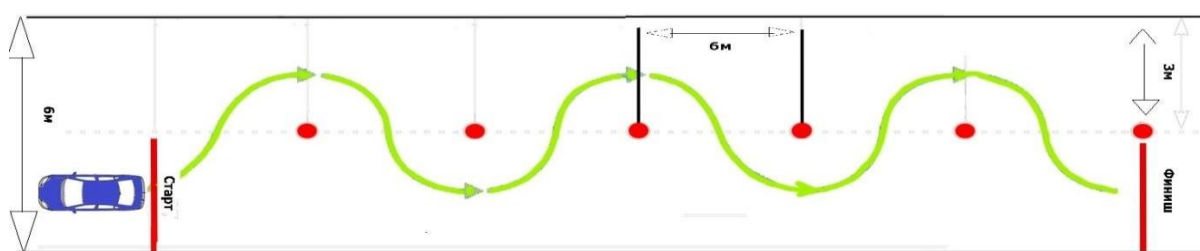


Рис. 8. Маневрирование задним ходом левой рукой

Порядок выполнения упражнения:

- 1) Водитель ТС принимает исходное положение своего ТС по размеченной линии старта.
- 2) Водитель ТС начинает движение.
- 3) В процессе пересечения размеченной линии старта водитель ТС должен направить взгляд в боковое левое зеркало, а затем совершить поворот руля в правую сторону до упора (необходимо совершить одновременно).
- 4) В процессе появления в левом зеркале изображения следующей стойки водитель ТС должен выровнять колеса в прямое положение.
- 5) На момент, когда задние габариты ТС выравниваются с уровнем стойки, водитель ТС должен направить взгляд в боковое правое зеркало и в быстром темпе повернуть рулевое колесо в левую сторону до упора (необходимо совершить одновременно).
- 6) В процессе появления в правом зеркале изображения следующей стойки водитель ТС должен перевести колеса в прямое положение.
- 7) На момент, когда задние габариты ТС выравниваются с уровнем стойки, водитель ТС должен направить взгляд в левое боковое зеркало и в быстром темпе повернуть рулевое колесо в правую сторону до упора (необходимо совершить одновременно).

Внимание водителя ТС должно концентрироваться на направлении движения управляемого автомобиля посредством боковых зеркал заднего

вида, отрегулированных перед выполнением упражнения. Также водители ТС совершенствуют свои навыки в переключении внимания с одного объекта на другой.

Типичные ошибки, встречающиеся при выполнении данного упражнения:

- неравномерная скорость движения ТС;
- опаздывание во вращении рулевого колеса.

4. Упражнение «Разворот восьмерка».

Преподаватель устанавливает автомобиль на старте между двумя ограничителями. По команде (сигналу) преподавателя обучающийся выполняет последовательно два разворота на 180° влево-вправо (фигура «восьмерка») с обязательным прохождением через стартовый створ. Дозировка: 50–70 разворотов на двух-трех занятиях и 3–4 попытки на контрольном занятии. Упражнение выполняется поточным методом. Направление маневрирования произвольное (первый разворот выполняется влево либо вправо, по усмотрению водителя). Группа водителей, ожидающая старта, должна располагаться на расстоянии не менее 50 м от зоны упражнения. Каждый последующий водитель может въезжать в стартовую зону после того, как предыдущий завершает второй разворот на 180° . Данное упражнение может применяться с целью обучения маневрированию на ограниченной площадке. Упражнение изображено на рисунке 9.

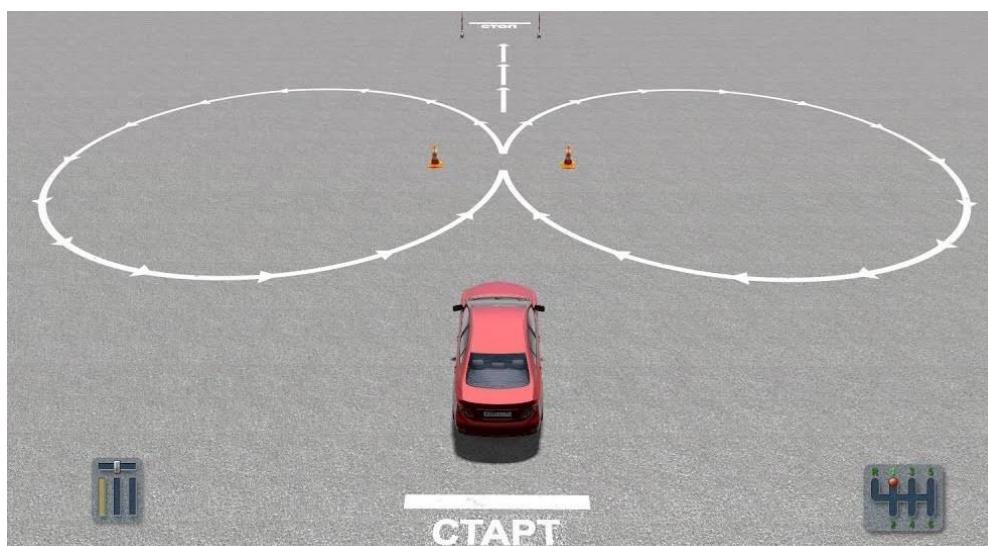


Рис. 9. Упражнение «Разворот восьмерка»

В ходе выполнения данного упражнения водители изучают особенности управления автомобилем при сносе управляемых колес, знакомятся с маневром «заход» для выполнения быстрого разворота, отрабатывают навыки дозированного дросселирования для получения управляемого заноса, совершенствуют «чувство» габарита автомобиля.

При групповом обучении рекомендуется пользоваться фронтальным методом. Пары ограничителей устанавливают на продольной оси площадки с интервалом 50–60 м. Для группы из 12 автомобилей рекомендуется устанавливать не более шести створов. При этом на каждой фигуре упражнения поочередно тренируются два водителя. Водители, ожидающие своей очереди, должны находиться на расстоянии 10–20 м от зоны маневрирования автомобиля.

5. Упражнения группы «торможение».

Данная группа состоит из следующих упражнений:

- торможение плавное;
- торможение резкое;
- торможение прерывистое;
- торможение ступенчатое.

Для данных упражнений требуется 4 конуса и 12 стоек. После разгона на старте обучаемый поочередно выполняет вышеперечисленные упражнения, после чего возвращается на исходное положение. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени. Упражнение изображено на рисунке 10 (где t – время, необходимое для полной остановки автомобиля; P – усилие на педали тормоза).

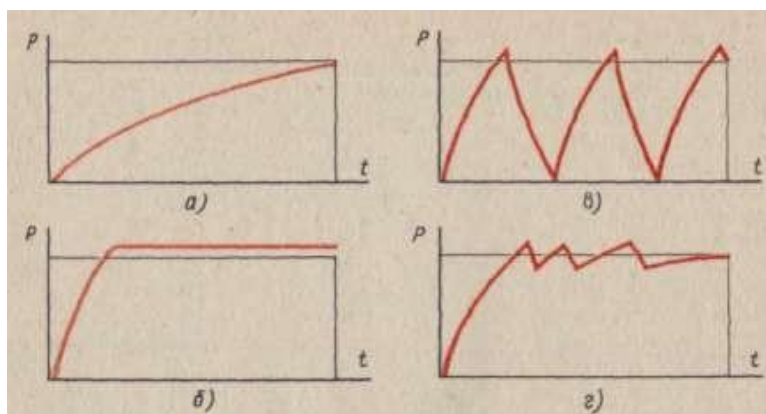


Рис. 10. Торможение:
а) плавное; б) резкое; в) прерывистое; г) ступенчатое

6. Упражнение «Экстренный разгон – экстренное торможение».

Процесс обучения управлением ТС в экстремальных условиях в зимний период необходимо начинать с данного упражнения. Такое упражнение помогает формировать адекватное усилие ноги водителя ТС на педаль тормоза в зависимости от сцепных свойств колеса с дорогой, а также навыки по контролю над процессом блокирования ведущих колес. Упражнение представлено на рисунке 11.

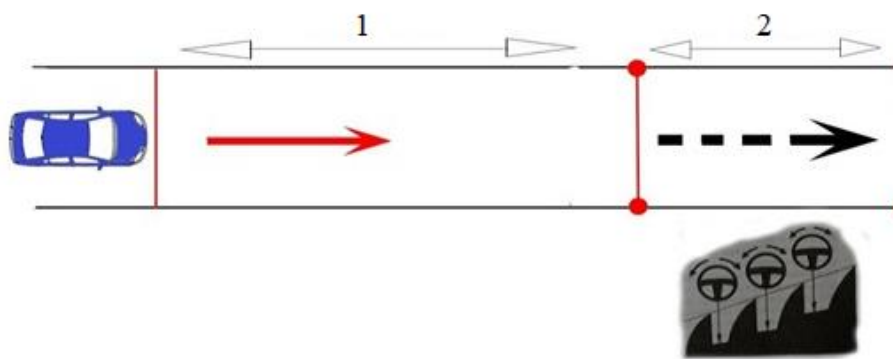


Рис. 11. Упражнение «Экстренный разгон – экстренное торможение»:

1 – зона разгона; 2 – зона торможения

Порядок выполнения упражнения:

1. Водитель ТС начинает разгон до максимальной скорости упражнения (40–50 км/ч).

2. На момент достижения зоны торможения водитель ТС сильно нажимает на педаль тормоза.

3. На момент наступления блокировки колес передней оси водитель должен ослабить давление на педаль тормоза, но не полностью, а таким способом, чтобы передние колеса стали вновь вращаться.

Вышеописанные действия приведут к полной остановке ТС. Длина пути на заблокированных колесах должна составлять не более 1,2–1,5 м, в противном случае упражнение не засчитывается.

Для данных упражнений требуется 4 конуса и 12 стоек. После разгона на старте обучаемый поочередно выполняет вышеперечисленные упражнения, после чего возвращается на исходное положение. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени.

§ 3. Контраварийная подготовка

Контраварийная подготовка предназначена для повышения уровня безопасного управления ТС в критических и аварийных ситуациях на дороге. Данная подготовка проводится на учебных тренировочных занятиях в целях получения профессиональных навыков по технике вождения в разнообразных критических ситуациях.

1. Упражнение «Торможение – занос – выравнивание».

Самыми частыми причинами заноса являются:

- износ протектора;
- слишком быстрое включение сцепления;
- попадание под колеса камней, щебня, мерзлых кусков грунта;

- резкое торможение и чрезмерно высокая скорость на скользкой дороге;
- слишком большая скорость на поворотах;
- резкие манипуляции рулевым колесом;
- высокая скорость на неровной дороге;
- неравномерное торможение колес;
- разрыв шины.

Чтобы предотвратить занос, необходимо повернуть руль в сторону заноса и одновременно на заднеприводном автомобиле отпустить педаль газа, а на переднеприводном – немного добавить. Ни в коем случае нельзя нажимать на педаль тормоза, иначе занос станет неуправляемым.

Для данного упражнения требуется 4 конуса и секундомер. После разгона на старте обучаемый пускает автомобиль в занос, после чего производит его выравнивание. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени. Упражнение представлено на рисунке 12.

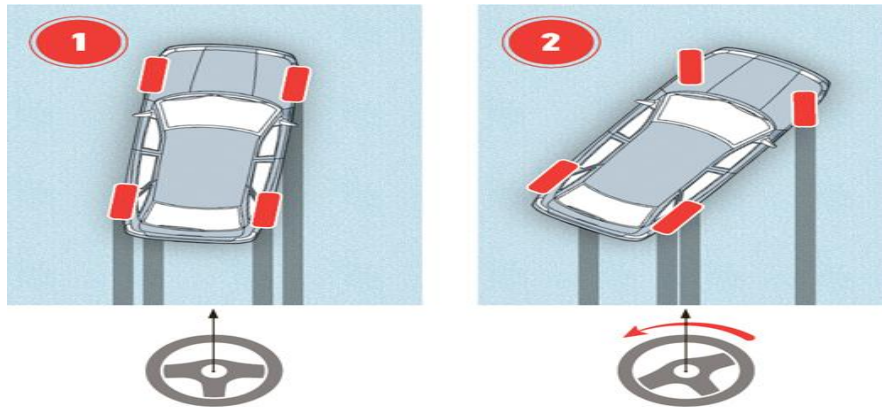


Рис. 12. Упражнение «Торможение – занос – выравнивание»:
1 – автомобиль входит в занос; 2 – выход из заноса

2. Упражнение «Стабилизация автомобиля при заносе задней оси».

Занос переднеприводного автомобиля может возникнуть при увеличении скорости на повороте из-за «набегания» задних ведущих колес на передние. Для стабилизации ТС следует слегка увеличить подачу топлива, корректируя направление движения рулевым колесом.

Для данного упражнения требуется 12 конусов и секундомер. После разгона на старте обучаемый путем включения стояночного тормоза и поворота рулевого колеса в заданное направление пускает в занос заднюю часть автомобиля, после чего производит его выравнивание. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени.

Упражнение представлено на рисунке 13.

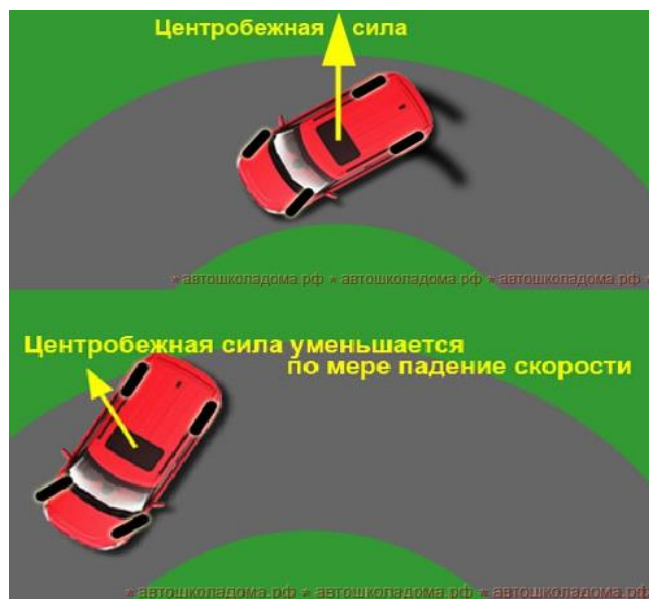


Рис. 13. Упражнение «Стабилизация автомобиля при заносе задней оси»

3. Упражнение «Стабилизация автомобиля при сносе передней оси».

Для данного упражнения требуется 4 конуса и секундомер. После разгона на старте обучаемый путем резкого поворота рулевого колеса в заданном направлении пускает переднюю часть автомобиля в снос, после чего полностью отпускает газ и производит выравнивание, переключаясь на пониженную передачу. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени. Упражнение представлено на рисунке 14.

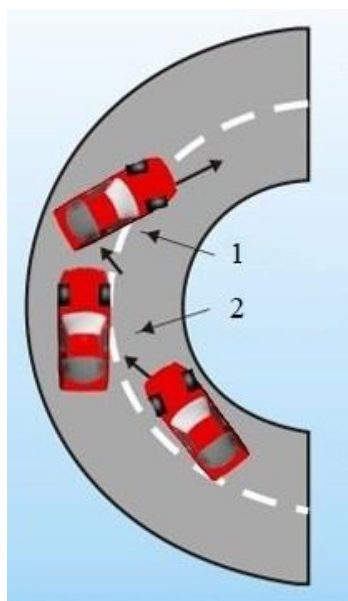


Рис. 14. Упражнение «Стабилизация автомобиля при сносе передней оси»: 1 – повторный вход; 2 – выравнивание

4. Упражнение «Стабилизация автомобиля при ритмичном заносе».

Для выхода из ритмичного заноса необходимо совершить серию рывковых действий двумя руками без смены хвата при минимальных углах заноса и со скрестными перехватами при глубоком заносе; при этом желательны «резкие» действия с предельными усилиями обеих рук. Чтобы добиться конечной цели – стабилизации автомобиля, необходимо увеличение скорости при каждом последующем действии, чтобы опередить раскачивание задней оси.

Для данного упражнения требуется 4 конуса и секундомер. После разгона на старте обучаемый путем резкого поворота рулевого колеса в заданном направлении пускает автомобиль в занос. Затем производит незаконченное выкручивание рулевого колеса до исходного положения передних колес и тем самым пускает автомобиль в ритмичный занос, после чего производит его выравнивание. На каждого обучаемого требуется 5 минут времени. Упражнение представлено на рисунке 15.



Рис. 15. Упражнение «Стабилизация автомобиля при ритмичном заносе»

Знания, полученные обучающимися в результате обучения по программам профессиональной подготовки, получают свое дальнейшее закрепление в повседневной профессиональной деятельности. Закрепление и совершенствование практических навыков маневрирования, торможения и контраварийных действий формируют у сотрудников уверенность в своих возможностях и готовность к выполнению поставленных задач.

ГЛАВА III. НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРИЧИНЫ ДТП И МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В» С ВКЛЮЧЕННЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

§ 1. Виды ДТП и их классификация

Согласно Распоряжению Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2015 г. № 853-р «Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации»»¹ ДТП делятся на:

1. Столкновение – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог (представлено на рисунке 16).



Рис. 16. Столкновение поезда с автомобилем Daewoo Nexia
осенью 2017 года в Оренбургской области

К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся ТС (перед светофором, при заторе движения или из-за технической

¹ Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» : распоряжение Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ от 12 мая 2015 г. № 853-р // Система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022).

неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях ТС.

2. Опрокидывание – происшествие, при котором движущееся ТС опрокинулось.

3. Наезд на стоящее ТС – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп.

4. Наезд на препятствие – происшествие, при котором ТС наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т. д.).

5. Наезд на пешехода – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого ТС груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т. п.).

6. Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором ТС наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

7. Наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором ТС наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся ТС. К этому виду также относится наезд на животное.

8. Иной вид ДТП – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся: падение перевозимого груза или отброшенного колесом ТС предмета на человека, животное или другое ТС; наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Согласно статистическим сведениям, в РФ основными видами ДТП в 2021 году являлись: столкновение транспортных средств (45% всех аварий), наезд на пешехода (27 %), съезд с дороги (11 %). Девять из десяти происшествий в 2021 году произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями, а каждая десятая авария случилась по вине пешехода.

Основными видами нарушений в 2021 году являлись: неправильный проезд перекрестка (17 % от общего количества), превышение скорости (16 %), нарушение правил расположения автомобиля на проезжей части (12 %), неправильный выбор дистанции (10 %), нарушение правил проезда пешеходных переходов (9 %) и выезд на полосу встречного движения (9 %).

Основными местами ДТП стали города и населенные пункты, здесь было зарегистрировано более трех четвертей (75,6 %) всех ДТП, доля погибших и раненых составила 45,8 % и 72,6 % соответственно.

На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов произошло более чем каждое пятое (24,4 %) ДТП и практически половина

(54,2 %) смертельных случаев. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне городов почти в три раза выше, чем в городах. Следовательно, для участников дорожного движения наибольшую опасность представляют загородные трассы, где, во-первых, автомобили передвигаются на значительных скоростях, во-вторых, люди лишены своевременной квалифицированной медицинской помощи из-за больших расстояний. Следует указать, что показатель тяжести последствий ДТП в крупных городах в среднем в 3 раза ниже, чем в населенных пунктах с невысокой плотностью населения.

Рассматривая аварийность внутри городов и населенных пунктов, необходимо помнить, что местами концентрации ДТП являются перекрестки и выезды с прилегающих территорий, к которым относятся дворы, территории предприятий, выезды с автозаправочных станций и т. д.

ДТП с участием автомобилей ГИБДД с включенными световыми и звуковыми сигналами находятся в постоянной динамике и могут относиться практически к любому из видов ДТП. В большинстве случаев это столкновение, съезд с дороги, наезд на стоящее ТС. Имели место также наезды на пешеходов – данное ДТП связано с незнанием многими пешеходами правил дорожного движения. Наибольшую опасность для водителей ОВД при движении с включенными световыми и звуковыми сигналами внутри городов и населенных пунктов представляют дети, люди преклонного возраста и лица, пользующиеся наушниками в общественных местах. Дети в результате своего невысокого роста остаются невидимы даже из-за небольших автомобилей, к тому же в силу своего возраста они не осознают исходящую опасность от оживленной дороги и могут легко оказаться под колесами автомобиля. У многих людей преклонного возраста снижаются реакция и внимание. Лица, использующие в общественных местах наушники, лишены возможности полноценно воспринимать и оценивать дорожную ситуацию.

В 2021 году количество ДТП с участием железнодорожного подвижного состава увеличилось на 15,3 %, число погибших в таких ДТП – на 60,7 %, раненых – на 24,3 %¹.

Исходя из рассмотренных выше видов и мест ДТП, можно сделать вывод, что сотрудникам полиции при движении с включенными световыми и звуковыми сигналами следует быть крайне осторожными на загородных трассах, в населенных пунктах с невысокой плотностью населения и в местах интенсивного движения транспорта. Особое внимание на дороге должно уделяться детям, людям пожилого возраста и местам их концентрации, таких как больницы, магазины, школы, детские дошкольные учреждения.

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год : информационно-аналитический обзор. М., 2021.

§ 2. Распространенные причины ДТП

В большинстве случаев причинами ДТП становятся преднамеренные и случайные нарушения ПДД, часто связанные с непониманием дорожной обстановки и переоценкой своих возможностей. Основным фактором всех ДТП является скоростной режим; превышение водителями установленной скорости движения увеличивает тяжесть последствий любого ДТП. Однако существуют ситуации, не зависящие от действий водителя, например, в настоящее время растет число ДТП, связанных с техническим состоянием автомобилей, – данная проблема скрыта прежде всего в увеличении среднего возраста автопарка.

Посредством скрупулезного изучения данных аварийности на дорогах исследователи перечислили самые распространенные причины ДТП в России:

1. Нарушение ПДД.

В 2021 году доля таких происшествий составила девять из десяти ДТП (88,7 %). В 85 463 ДТП погибли 9 020 (85,8 %) и ранены 111 533 (91,7 %) человека. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7 погибших на 100 пострадавших. Среди них:

- выезд на полосу встречного движения (29,1 % от общего количества погибших);
- несоответствие скорости конкретным условиям движения (24 % от общего количества погибших).

2. Неисправность ТС:

- неправильно подобранные шины (установка на одну ось шин различных размеров, с различными рисунками протектора, одновременная установка шипованных и не шипованных) ведут к неравномерной силе сцепления колес с дорогой, которая сильно повышает вероятность заноса;
- неисправность тормозной системы (низкий уровень тормозной жидкости, увеличенный ход педали тормоза, вибрация колес, слишком жесткая педаль тормоза и др.);
- неисправность рулевого управления (неустойчивость автомобиля при движении, тугое вращение рулевого колеса, уменьшение угла поворота управляемых колес, различные стуки рулевого управления);
- неисправность внешних осветительных приборов. Поломкой фар считается либо отсутствие освещения, либо его угасание, при котором автомобиль эксплуатировать запрещается. К распространенным неисправностям следует отнести: перегорание предохранителя; перегорание или обрыв нити накала лампы; нарушение контакта в соединительных колодках; нарушение контакта в патроне лампы и др.

Водитель, имеющий хотя бы незначительные проблемы с остротой зрения, должен крайне серьезно относиться к исправности и чистоте

внешних осветительных приборов. В целом при появлении любой неисправности ТС требуется немедленное прохождение сервисно-технического обслуживания. Множество поломок автомобиля имеют цепной характер, дающий толчок выходу из строя других деталей и узлов.

3. Низкая культура участников дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

Довольно часто водитель, управляя ТС, не осознает степень опасности, которую он представляет для окружающих: «игра в шашки», лихачество, опасное вождение не редко заканчиваются трагическими последствиями.

Не меньшую опасность несет в себе нарушение правил дорожного движения пешеходом. Существуют распространенные нарушения пешеходами правил дорожного движения, а именно: переход дороги в неположенном месте, несоблюдение требований светофора и др.

4. Состояние дорог и их особенности.

Существуют автомобильные дороги, имеющие участки повышенной опасности, где требуется снижение скоростного режима ТС. К ним относятся: участки с закруглениями дороги малого радиуса или с ограниченной видимостью, перекрестки, примыкания, съезды, участки с плохой ориентацией для водителей об изменении траектории дороги и т. д. Кроме того, имеется большое количество дорог с различными повреждениями (трещины, ямы, выбоины и т. д.).

5. Невнимательность и отвлечение.

Отвлечение делится на 2 группы:

- внутренние факторы: беседа с пассажирами, разговоры и использование телефонной аппаратуры, магнитол, навигационных систем, употребление пищи, питье, курение и т. д;

- внешние факторы: особенности местности, рекламные щиты, дорожные знаки, светофоры, поиск объекта (дом, автомобиль, человек) и т. д.

6. Неблагоприятные погодные условия.

Снежный накат, дождь, гололед, сильный ветер снижают силу сцепления колеса с дорогой, в результате чего возрастает вероятность заноса, сноса, увеличения остановочного и тормозного пути. Приблизительный тормозной путь автомобиля при скорости 60 км/ч равен 20 м на сухом асфальте, 35 м на мокром асфальте, 70 м на укатанном снеге, 140 м на льду.

Из вышеперечисленных данных становится понятным, что наиболее опасным неблагоприятным погодным условием, оказывающим влияние на силу сцепления колеса с дорогой, является гололед. Поэтому водитель обязан учитывать этот эффект как на гололеде, так и на гололедице. Гололед не менее опасен и для пешеходов, так как он может привести к тому,

что человек может выпасть на дорогу или упасть в процессе перехода. Данные процессы могут быть совершенно неожиданными для водителя;

Слепящее солнце, туман, дымовая завеса, снегопад, дождь сильно уменьшают видимость, в результате чего водитель может потерять ориентацию в пространстве. При движении в условиях тумана человеческому глазу все предметы кажутся более отдаленными, чем в действительности. Кроме того, туман изменяет окраску световых лучей всех цветов, кроме красного (желтый свет в тумане становится красноватым, а зеленый – желтоватым), – данный факт необходимо помнить при проезде регулируемых светофорами перекрестков.

Дождь может вызвать размыв дорожного полотна, загрязнение внешних осветительных приборов и самое опасное состояние для автомобиля на мокрой дороге под названием аквапланирование, суть которого заключается в полной или частичной потере сцепления колеса с дорогой. Данный эффект сильно зависит от способности водоотводящих канавок шины на отведение воды из пятна контакта и скорости движения автомобиля. Имеется высокая вероятность возникновения данного явления для легкого автомобиля даже при глубине лужи 0,5 см.

7. Иные причины:

- загрязнение или обледенение лобового стекла, несоответствующий коэффициент светопропускания стекол;
- длительные перерывы в управлении ТС;
- резкое ухудшение состояния водителя;
- утомленность водителя;
- управление ТС в различных состояниях опьянения;
- несоблюдение правил безопасности после произошедшего ДТП: довольно часто его участники по невнимательности или по роковой случайности получают серьезные травмы и даже погибают в следствии несоблюдения мер безопасности на месте ДТП;

- темное время суток. С наступлением темноты ухудшается видимость дороги и расположенных на ней объектов. Фары автомобиля освещают лишь ограниченный участок дороги, причем объекты появляются в освещенной зоне внезапно, для опознания их требуется больше времени, чем днем. Время реакции водителя ночью увеличивается в среднем в 2 раза.

Статистика аварийности говорит о том, что наезды на пешеходов на краю проезжей части составляют 10 % днем и 90 % в темное время суток; наезды на велосипедистов, едущих попутно – 28 % днем и 72 % в темное время суток; наезды автомобилей на неподвижное препятствие – 38 % днем и 62 % в темное время суток¹.

¹ Алкоголь и автомобиль : учебно-методическое пособие для преподавателей, врачей-психиатров-наркологов и психологов. М., 2017. С. 34–35.

В силу увеличения распространения велосипедов растет вероятность столкновения и с данным видом транспорта. К тому же большинство велосипедистов не использует фонари и светоотражатели, переезжает пешеходные переходы на велосипеде при значительной скорости и совершает непредсказуемые маневры, что значительно повышает вероятность их столкновения с автомобилем.

Следует отдельно указать, что причиной аварийности с участием пешеходов в темное время суток на неосвещенных участках дороги является цвет одежды. Водитель при хорошей видимости и полноценном зрении замечает пешехода на расстояниях, зависящих от цвета одежды (рисунок 17): темная одежда – 18 м, красная одежда – 24 м, желтая одежда – 37 м, белая одежда – 55 м, одежда со светоотражающими элементами – 130 м, светоотражающий жилет – 150 м.



Рис. 17. Зона видимости пешехода на дороге

Необходимо указать, что специалистами (Е. В. Боровским, Г. Я. Волошиным, В. И. Жулевым, П. П. Калиновским, И. К. Коршаковым, А. И. Куперманом и др.) выявлено, что при скорости наезда до 15 км/ч пешеходы получают в основном легкие телесные повреждения (последствия легкой степени); 15–25 км/ч – менее тяжкие (последствия тяжелой степени); более 40 км/ч – последствия особо тяжелой степени, что приводит к смертельному исходу.

Свыше 60 % всех травм пешеходы получают при ударе о дорожное покрытие и окружающие предметы. Отмечаются случаи перемещения пешехода при наезде передней частью легкового автомобиля по капоту на крышу и далее по крыше кузова до падения на проезжую часть.

При этом пешеход получает тяжкие телесные повреждения жизненно важных органов: головы, груди и др. Как правило, последствия в этих случаях особо тяжкие.

Чаще всего ДТП со смертельным исходом отмечаются на перегонах дорог: при переходе – 65 %, при ходьбе по ходу движения – 15 %, при ходьбе навстречу движению – 5 %. В 11 % случаев наезды совершены на стоящих на проезжей части пешеходов, в 4 % – в неустановленных условиях.

§ 3. Мероприятия, направленные на снижение количества ДТП с участием транспортных средств категории «В» с включенными проблесковыми маячками

В последние годы Правительством Российской Федерации был принят ряд мер по снижению аварийности и смертности на дорогах. Среди данных мер – совершенствование нормативно-правовой базы, выделение колоссальных денежных средств на развитие дорожной инфраструктуры и всестороннее широкое обсуждение данной проблемы. В результате в последние годы количество ДТП и смертность на дорогах значительно сократились, однако сегодняшние показатели количества погибших и раненых остаются крайне высокими.

Для снижения количества ДТП со стороны водителей ТС, по нашему мнению, требуется выделить три этапа соответствующей подготовки:

1. Подготовка и саморазвитие водителя.

Подготовка к управлению автомобилем включает в себя постоянное повторение ПДД, детальное рассмотрение вносимых в ПДД изменений, изучение причин ДТП, основ оказания первой помощи и др. Кроме того, требуется постоянная практическая подготовка, например, обучение правильному объезду препятствий, выводу автомобиля из заноса и сноса, овладение различными видами торможения и иные мероприятия, направленные на повышение навыков вождения. Наиболее значимым в деле подготовки водителя-профессионала является развитие в нем способности к концентрации внимания, быстрому принятию правильных решений, стрессоустойчивости, уважения к иным участникам дорожного движения.

2. Мероприятия непосредственно перед управлением транспортного средства.

Необходимо соблюдать режим труда и отдыха. Так, в результате опроса 200 водителей в Краснодаре было выяснено, что 14 % водителей автомобиля уже однажды засыпали за рулем, а 30 % чуть не задремали, поэтому сон перед управлением ТС должен быть не менее 8 часов

(в крайнем случае – 7 часов)¹. В результате утомления у человека ощутимо снижается скорость мышления, происходит ослабление внимания, снижается общая работоспособность.

Одно из самых опасных проявлений усталости, с которым может столкнуться водитель, – это зрительный обман. Водитель на мгновение может увидеть препятствия, которых на самом деле не существует. В результате сонливости водитель оказывается в состоянии, когда он считает, что он бодр, но на самом деле уже заснул. Потеря контроля дорожной обстановки даже на одну-две секунды может привести к самым тяжелым последствиям, так как автомобиль, движущийся с относительно невысокой скоростью 60 км/ч, преодолевает за секунду более 16,6 м.

Перед началом движения необходимо провести осмотр ТС, который включает в себя проверку давления в шинах; исправности звукового сигнала, внешних осветительных приборов, рулевого управления, механизмов стеклоочистителей, стоп-сигнала, указателей поворота; уровня масла двигателя, жидкости охлаждения, стеклоомывающей жидкости, тормозной жидкости; наличия в автомобиле медицинской аптечки, светоотражающего жилета, знака аварийной остановки, огнетушителя, троса, компрессора для шин и др.

Непосредственно перед началом движения от водителя требуется настройка зеркал, подгонка подголовника, рулевого колеса, регулировка сиденья, направленная на принятие водителем удобного положения. Следует обратить внимание, что правильно отрегулированное сиденье – это положение водителя, при котором его лопатки прижаты к спинке сиденья, а вытянутая рука лежит на рулевом колесе в районе запястья. Также водитель обязан проконтролировать отсутствие в салоне автомобиля посторонних предметов, способных закатиться под педали управления, начать перемещаться и причинить увечья людям, находящимся в салоне в момент ДТП.

Особое внимание должно уделяться чистоте лобового стекла, боковых зеркал и внешних осветительных приборов. Большинство автомобилей, используемых в МВД России, не оснащены форсунками омывателя фар, в связи с чем необходимый инвентарь по очистке систем внешнего освещения должен укладываться в автомобиль заранее.

3. Мероприятия в пути.

При движении водитель обязан строго соблюдать требования ПДД. Водителю следует помнить, что от соблюдения ПДД напрямую зависит

¹ Шиенкова А. С., Подгайный А. М. Состояние усталости за рулем как угроза безопасности дорожного движения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 11. С. 261–263.

аварийность на дорогах. Чем строже водитель соблюдает ПДД, тем ниже вероятность участия в ДТП, и наоборот. Водителю в пути необходимо:

- осуществлять постоянный контроль за изменениями погоды, включающий в себя учет видимости, уровня сцепления колес с дорожным покрытием, температуры воздуха и т. д.;

- анализировать дорожную обстановку. Благодаря грамотной и профессиональной оценке дорожной ситуации водитель способен спрогнозировать ее дальнейшее развитие и принять необходимые меры заблаговременно;

- контролировать свои эмоции. Водитель в момент эмоционального взрыва может потерять над собой контроль. Действия водителя в подобном состоянии становятся непредсказуемыми и опасными. Поэтому для водителя крайне важно уметь контролировать свои эмоции и сохранять самообладание;

- быть готовым к выходу из нештатных ситуаций при движении (ослепление водителя встречным автомобилем, внезапный выход из строя всей электрики, лопнувшая покрышка и др.). В случае, когда по встречной полосе движения направляется автомобиль, фары которого включены в режиме дальнего света, и изменять его водитель не планирует, лучше всего будет применить такой способ, при котором один глаз закрыт, а второй продолжает наблюдение за дорогой. После того как данный автомобиль проедет мимо, временно ослепленному водителю необходимо открыть другой глаз, а ослепленный закрыть;

- находиться в готовности к любым непредвиденным ситуациям. Например, существуют ситуации, когда ДТП уже не избежать, но возможно снизить его последствия. Для этого перед столкновением необходимо не поддаваться эмоциям, стараться уводить управляемый автомобиль от лобового столкновения с другими ТС и объектами. Если столкновение неизбежно, следует выбрать положение, включающее в себя сильный уклон назад и прижатие к спинке сиденья, при этом левую ногу следует упереть в пол. Пока автомобиль движется, оставаться в нем безопаснее, покидать его можно только при полной остановке. Перед выходом из автомобиля следует осмотреться для исключения столкновения с иными ТС. После удара нужно осмотреться на наличие пострадавших, в случае необходимости вызвать скорую помощь и самому приступить к оказанию первой помощи. Если нет пострадавших от ДТП, стоит внимательно осмотреть автомобиль, проверить, не горит ли ТС и не имеется ли течь с топливной системы. В любом случае участники дорожного движения должны быть готовыми к подобным ситуациям. В случае ДТП их действия должны быть направлены на спасение пострадавших и сохранение материальных ценностей с соблюдением всех мер самобезопасности.

В заключение главы III необходимо отметить, что ТС является источником повышенной опасности и риски ДТП многократно возрастают при управлении автомобилем с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. В связи с этим обучение данной категории водителей основным причинам ДТП и способам их предотвращения является необходимым условием снижения аварийности с участием ТС оперативно-служебного назначения на дорогах нашего государства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В последнее десятилетие наблюдается резкий рост автомобильного парка в нашей стране и за рубежом. Современные, крайне сложные дорожно-транспортные условия предъявляют новые, более высокие требования к эффективности и надежности деятельности водителей автомобилей, в особенности при управлении ТС, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

В современных условиях у водителя остается крайне мало времени на оценку дорожной обстановки и принятие решения. В этой связи только твердое знание нормативно-правовых актов, неуклонное соблюдение ПДД и соответствующая подготовка могут являться условиями обеспечения безопасности движения на дорогах нашей страны. Выполнение служебных задач сотрудниками ОВД, связанных с управлением ТС, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, кардинально отличается от несения службы в обычных условиях. Данная категория водителей должна владеть набором навыков и умений по предотвращению ДТП и выхода из самых трудных ДТС или способствовать недопущению их наступления. Глубокое усвоение теории и практики подготовки водителей, формирование у сотрудников уверенности в своих действиях и готовности к выполнению поставленных задач создает базовую основу для повышения эффективности практической деятельности.

В тесной взаимосвязи с государством МВД России проводит большую работу по снижению показателей ДТП и вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. В этой связи снижение ДТП с ТС оперативно-служебного назначения приобретает особую актуальность, которая не может быть выполнена без соответствующей подготовки.

Авторы полагают, что данное учебно-практическое пособие может помочь профессорско-преподавательскому составу образовательных организаций системы МВД России при подготовке и проведении занятий по программам профессионального обучения (профессиональной подготовки) и повышения квалификации, а также сотрудникам органов МВД России при выполнении оперативно-служебных задач, необходимых для их профессиональной деятельности в обеспечении безопасности дорожного движения, охраны общественного порядка и безопасности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. **Российская Федерация. Законы.** Конституция Российской Федерации : текст с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г. : [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.] // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

2. **Российская Федерация. Законы.** Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон № 195-ФЗ : текст с изменениями и дополнениями на 4 июля 2020 г. : [принят 30 декабря 2001 г. : в редакции от 23 июня 2020 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

3. **Российская Федерация. Законы.** О безопасности дорожного движения : Федеральный закон № 196-ФЗ : [принят 10 декабря 1995 г. : в редакции от 30 июля 2019 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

4. **Российская Федерация. Законы.** О полиции : Федеральный закон № 3-ФЗ : [принят 7 февраля 2011 г.] // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

5. **Российская Федерация. Законы.** Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства : указ Президента Российской Федерации № 635 : [принят 19 мая 2012 г. : в редакции от 5 июня 2020 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

6. **Российская Федерация. Законы.** 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 № 1090 : [принято 23 октября 1993 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

7. **Российская Федерация. Законы.** О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов :

постановление Правительства Российской Федерации № 876 : [принято 15 декабря 2007 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

8. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения : приказ МВД России № 664 : [принят 23 августа 2017 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

9. Об утверждении наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России : приказ МВД России № 495 : [принят 28 июня 2021 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

10. Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий : приказ Минобрнауки России № 161 : [принят 1 марта 2018 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

11. Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» : распоряжение Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации № 853-р : [принято 12 мая 2015 г.] // Система КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

12. Обзор о состоянии аварийности на служебном автотранспорте МВД России за 2019 год : письмо МВД России № 1/1661 : [принято 17 февраля 2020 г.]. – Текст : непосредственный.

II. Учебная и научная литература и иные материалы

1. **Алкоголь и автомобиль** : учебно-методическое пособие для преподавателей, врачей-психиатров-наркологов и психологов / В. П. Мартынов, А. А. Бурцев, М. А. Плотникова [и др.]; под ред. О. Ю. Мониной и Е. А. Брюна. – Москва : Перо, 2017. – Текст : непосредственный.

2. **Бакулин, Н. П.** Подготовка полицейских-водителей по управлению оперативно-служебными транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, с использованием динамической

автомобильной полосы препятствий (частная методика) / Н. П. Бакулин. – Тюмень, 2017. – Текст : непосредственный.

3. **Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год** : информационно-аналитический обзор. – Москва : Научный центр БДД МВД России, 2021. – 126 с. – Текст : непосредственный.

4. **Летаева, Е. А.** Административная ответственность за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами / Е. А. Летаева // Евразийский юридический журнал. – 2017. – № 12 (115). – С. 117–119. – Текст : непосредственный.

5. **Ляхов, П. В.** Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2020 года. Информационно-аналитический обзор / П. В. Ляхов, С. Б. Наумов, К. С. Баканов. – Москва : Научный Центр БДД МВД России, 2020. – 33 с. – URL : https://www.bomdod.com/wp-content/uploads/2020/12/Obzor_9_mesyatsev_2020_251120.pdf (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

6. **Майоров, В. И.** Профессиональное обучение водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов : учебно-практическое пособие / В. И. Майоров, П. В. Молчанов, Е. А. Летаева. – Тюмень : ТИПК МВД России, 2017. – 76 с. – ISBN 978-5-93160-255-4. – Текст : непосредственный.

7. **Министерство внутренних дел Российской Федерации** : [сайт]. – URL: <https://мвд.рф/news> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

8. **Поезжалов, В. Б.** Методика обучения сотрудников ОВД управлению специальными транспортными средствами в экстремальных условиях (обстановке) : научно-практическое пособие / В. Б. Поезжалов, Э. В. Сайфуллин, Н. Н. Хакимов. – Уфа, 2018. – Текст : непосредственный.

9. **Шиенкова, А. С.** Состояние усталости за рулем как угроза безопасности дорожного движения / А. С. Шиенкова, А. М. Подгайный // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2019. – № 11. – С. 261–263. – URL : <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-ustalosti-za-rulem-kak-ugroza-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 22.04.2022). – Текст : электронный.

Учебное издание

Хакимов Назим Назипович
(б/с, б/з)

Дашков Тимур Камилевич
(б/с, б/з)

Мозговой Олег Валерьевич
(б/с, б/з)

**ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБОРУДОВАННЫХ
УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ
И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ, ОТНЕСЕННЫХ К КАТЕГОРИИ «В»,
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
ОБУЧЕНИЯ (ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ)**

Учебно-практическое пособие

Редактор Е. А. Карамзина

Подписано в печать 24.06.2022

Гарнитура Times

Уч.-изд. л. 2,3

Тираж 35 экз.

Выход в свет 30.06.2022

Формат 60x84 1/16

Усл. печ. л. 2,5

Заказ № 32

*Редакционно-издательский отдел
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*

*Отпечатано в группе полиграфической и оперативной печати
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*