

Полицейская деятельность

Правильная ссылка на статью:

Темняков Д.А., Рузин А.А. Начальная контраварийная подготовка сотрудников ДПС ГИБДД МВД России // Полицейская деятельность. 2024. № 1. DOI: 10.7256/2454-0692.2024.1.69927 EDN: YNJREK URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69927

Начальная контраварийная подготовка сотрудников ДПС ГИБДД МВД России

Темняков Дмитрий Александрович

кандидат педагогических наук

заместитель начальника кафедры организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

143100, Россия, Московская область, пос. Старотеряево, Старотеряево, 1



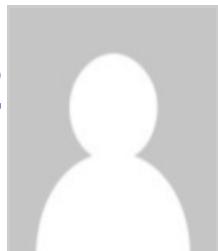
✉ Dima-terjewo@rambler.ru

Рузин Александр Андреевич

старший преподаватель, кафедра организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

143100, Россия, Московская область, пос. Старотеряево, ул. Николая Григорьева, 1

✉ ruzzin@mail.ru



[Статья из рубрики "Профессиональная подготовка сотрудников полиции"](#)

DOI:

10.7256/2454-0692.2024.1.69927

EDN:

YNJREK

Дата направления статьи в редакцию:

21-02-2024

Аннотация: Предметом исследования являются особенности обучения вождению автомобиля. Объектом исследования является обучение первоначальным действиям сотрудников ДПС ГИБДД МВД России при управлении оперативно-служебным автотранспортом в экстремальных ситуациях. Формирование практических навыков по контраварийной подготовке при возникновении экстремальных ситуаций. Авторы подробно рассматривают расположение водителя в автомобиле, обосновывают

рекомендации по правильной посадке водителя, которая обеспечивает его готовность к экстренным действиям. Авторы дают практические рекомендации по расположению рук на рулевом колесе, для того чтобы, не теряя контроль рулевого колеса, водитель мог взаимодействовать с органами управления автомобилем. Особое внимание авторы уделяют формированию у обучающегося контраварийному вождению так называемого «треугольника устойчивости», который включает в себя (плечи, прижатые к спинке сидения; левую ногу, находящуюся в месте для отдыха; пятку правой ноги, упёртую в пол). Методы исследования: в процессе исследования применялись диалектический метод научного познания, системный подход и анализ. Учитывая сложность рассматриваемой проблемы, в исследовании использованы общенакальные и частно-научные методы: логический метод, синтез, структурно-функциональный анализ и методы моделирования. Внедрение предложенных рекомендаций в практику обучения контраварийной подготовки. Основными выводами проведенного исследования являются предложенные авторами методические рекомендации по обучению на первичном этапе контраварийной подготовки сотрудников ДПС ГИБДД МВД России. Рассмотрены первоначальные действия по правильному расположению тела за водительским креслом, способы вращения рулевого колеса как двумя руками, так и одной, а также выработка практических навыков по контраварийной подготовке при возникновении экстремальных ситуаций. Особым вкладом авторов в исследование темы является предложенная ими методика обучения контраварийной подготовки сотрудников ДПС ГИБДД МВД России. Авторами рассматривается методика управления автомобилем при помощи одной руки с обеспечением полного контроля за рулевым колесом. Новизна исследования заключается в раскрытии основных методических приемов начального обучения контраварийному вождению, которое позволяет водителям спрогнозировать и предотвратить возможные дорожно-транспортные происшествия.

Ключевые слова:

водитель, автомобиль, расположение водителя, контраварийная подготовка, экстремальное вождение, водительское мастерство, положение ног водителя, треугольник устойчивости, мертвая зона, положение рук водителя

Любое вождение начинается с посадки в автомобиль. С большой уверенностью можно сказать, что большая часть автолюбителей не придают должного значения этому вопросу. В то же время, обращаясь больше внимания на комфортное расположение в транспортном средстве, люди зачастую лишают себя безопасности. Безусловно, отказаться от привычного расположения водителю довольно сложно, однако это необходимо, так как посадка водителя должна обеспечивать его готовность к экстренным действиям.

Выделяют две основные позы расположения водителя:

- лежачая;
- расслабленная.

Под «лежачей» позой понимается такое расположение водителя в автомобиле, когда спинка сидения слишком сильно наклонена назад. Такое положение сравнимо с расслабляющим отдыхом после тяжелого трудового дня в домашнем кресле. Однако являясь комфортным расположением для водителя, такая поза при возникновении экстренной ситуации обуславливает подтягивающее движение тела водителя к рулевому

колесу с одновременной кратковременной потерей контроля над автомобилем.

«Расслабленная» поза используется водителями в зимнее время, когда левая рука опирается на дверцу автомобиля. В летнее время к такой позе добавляется опущенное боковое стекло. В такой позе при возникновении экстренной ситуации левая рука не сможет быстро среагировать, а правая рука неспособна удержать рулевое колесо. Данный стиль вождения несовместим с готовностью к быстрому реагированию [\[1, с. 152\]](#).

Если представить рулевое колесо в виде циферблата, целесообразным полагается установить хват левой руки в точку, соответствующую цифре «9», а правой руки - в точку «3», для того чтобы, не теряя контроль рулевого колеса, водитель мог взаимодействовать с органами управления автомобилем как на рулевом колесе, так и за ним (Рис. 1).



Рис. 1. Расположение рук на рулевом колесе

Рулевое колесо нужно стараться удерживать одновременно обеими руками и т.н. «закрытым» хватом. В случае «открытого» хвата при ударе колеса в бордюр или бугор водителю будет сложно удержать в устойчивом положении рулевое колесо. «Закрытый» хват позволяет осуществлять больший контроль за счет больших пальцев рук. Для удобства вождения, а также для меньшего расхода энергии тела, затрачиваемого на удержание рулевого колеса, руки должны висеть на руле, вращая его за счёт своей массы. При этом плечи должны быть расслаблены.

Как уже было сказано выше, в том случае, если спинка сидения откинута слишком сильно назад, то в этом случае организм у человека начинает отдыхать (расслабляться), при экстренной ситуации водитель всегда будет подтягиваться к рулевому колесу, теряя драгоценные секунды и контроль над рулевым колесом. Рекомендуемый угол наклона спинки сидения составляет 100° . Плечи водителя прижаты к спинке сидения. (Рис. 2). Возможно, сначала такое положение покажется водителю, привыкшему к «лежачей» позе, неудобным, но только именно оно является единственным правильным, обеспечивая водителю контроль над автомобилем, например, в момент возникновения заноса, и максимальную скорость реакции в экстремальной ситуации [\[2, с. 22\]](#).



Рис. 2. Правильное положение водителя

Следует обратить внимание на правильное положение ног водителя. Левая нога должна быть на площадке для отдыха левой ноги, также называемой «мёртвой педалью», расположенной слева от педального узла и используемой сразу в нескольких целях:

- служит местом для отдыха левой ноги во время поездки;
- в автомобилях с механическими коробками передач помогает водителю не держать ногу на педали сцепления в движении (что является «дурной привычкой», ведущей к ускоренному износу сцепления);
- служит точкой опоры водителю при выполнении экстремальных маневров.

Если левая нога не будет находиться при движении в указанном положении, то при осуществлении поворота тело водителя будет наклоняться в ту или иную сторону.



Рис. 3. Расположение ног водителя

Правильное положение правой ноги - между педалью газа и тормоза, с немногим

утопленной вглубь пяткой. Такое положение обеспечивает безопасный перенос ноги с педали газа на тормоз и обратно без отрыва пятки от пола, например, при попадании автомобиля на ухабистую дорогу, когда в случае отрыва пятки правой ноги от пола при переносе ноги с педали на педаль возможны случаи непопадания на нужную педаль (Рис. 3-4).



Рис. 4. Перемещение правой ноги

При соблюдении всех вышеперечисленных требований у водителя образуется так называемый «треугольник устойчивости», который включает в себя:

- плечи, прижатые к спинке сидения;
- левую ногу, находящуюся в месте для отдыха;
- пятку правой ноги, упертую в пол.

Рассмотрим теперь управление автомобилем при помощи одной руки.

При повороте рулевого колеса одной рукой хват также должен осуществляться в точках воображаемого циферблата «9» (левая рука) и «3» часа (правая рука). При хвате как левой, так и правой рукой и повороте как вправо, так и влево, рука доходит до точки 6, после чего разжимая захват, водитель должен перехватить обод руля перекатом руки через кисть, точнее ее тыльную сторону (Рис. 5-8).



Рис. 5. Исходное положение левой руки



Рис. 6. Крайнее положение левой руки



Рис.7. Перехват в нижнем положении



Рис. 8. Возвращение в исходное положение

Такой способ дает возможность развернуть кисть сразу на 180°, при этом, не теряя контакта с рулем. Таким образом, осуществляется переход от тяги вниз к противоположной тяге, то есть вверх. При спокойном перехвате рулевого колеса сам перехват осуществляется на воображаемом циферблате в точках с 6 до 11 часов. Чтобы сократить время перехвата, необходимо при указанном маневре поднимать локтевой сустав вверх, тем самым мы сократим перехват на 2 часа.

После того, как водитель принял оптимально безопасную для вождения позу, необходимо отрегулировать зеркала. Отражение в боковых зеркалах должно отображать дорожную ситуацию сзади автомобиля, а также небольшой фрагмент собственного автомобиля [3, с. 174]. При этом фрагмент собственного автомобиля не должен быть

большим, чтобы не занимать много места в зеркале, но его наличие обязательно – это позволяет привязать изображение в пространстве. Внутреннее зеркало заднего вида отображает заднее стекло, включая его нижнюю кромку. Естественно, что все регулировки зеркал рассчитываются на рабочее положение водителя. В случае, если для регулирования зеркал водитель вынужден изменять свое положение, то после каждого изменения он должен возвращаться в привычное рабочее положение для проверки качества настроек зеркал.

Очень важным аспектом является знание водителя о т.н. «мертвой зоне». Для ее определения необходимо прибегнуть к посторонней помощи. Помощник должен встать сзади слева, так, чтобы его было хорошо видно в левое наружное зеркало. После этого водителю необходимо попросить помощника постепенно отходить в сторону (влево). Задача водителя заключается в том, чтобы посигналить ему в тот момент, когда человек пропадет из поля видимости. Мысленно соединив край зеркала с положением помощника, водитель проводит линию, которая ограничивает сектор обзора через зеркало. Когда водитель смотрит вперед, он, включая боковое зрение, контролирует примерно 180 градусов пространства впереди.

Таким образом, между зоной, охваченной глазами, и зоной, видимой в зеркале, находится зона, которая не видна ни в зеркале, ни глазами при исходном положении головы водителя. Это и есть «мертвая зона». Она подходит непосредственно к автомобилю. Необходимо помнить, что эта зона расширяется по мере удаления от автомобиля. На расстоянии 2 метров от боковой части автомобиля эта зона столь велика, что в ней несложно поместиться легковому автомобилю, двигающемуся по соседней полосе. Поэтому необходимо всегда помнить, что «мертвая зона» располагается не сзади, а сбоку, а автомобилю, который там находится, и в сторону которого сдвигается водитель, не будет возможности выполнить торможение. В лучшем случае, если водитель этого автомобиля обладает хорошей реакцией, и он располагает местом для маневра влево, в таком случае ему удастся избежать столкновения. Поэтому осмотр «мертвых зон» обязательен перед любым изменением направления движения. В сторону «мертвых зон» необходимо смотреть, совершив поворот головы. Время взгляда должно быть коротким, т.к. при долгом взгляде в сторону водитель может потерять контроль за впереди идущим транспортом.

Следует особое внимание обратить на выезд на главную дорогу, осуществляемый под углом. В таком случае вся главная дорога оказывается в «мертвой зоне». Как правило, на таких выездах стоит дорожный знак «Стоп», который обязывает водителя остановиться, что дает ему время и возможность полностью осмотреть главную дорогу. В случае, отсутствия этого знака водителю необходимо выбрать безопасный интервал до впереди идущего автомобиля и несколькими быстрыми взглядами осмотреть главную дорогу, при этом не забывая контролировать впереди идущий транспорт, т.к. он может внезапно остановиться.

Аналогичная «мертвая зона» располагается справа от автомобиля и требует к себе такого же пристального внимания. Необходимо смотреть в сторону «мертвой зоны» также при возврате на свою полосу после обгона, т.к. существует риск попасть на встречное перестроение – водителю хорошо виден автомобиль, который он обогнал, но он не подозревает, что его кто-то может также обогнать по правой полосе и перестраиваться в соседний правый ряд. Каждому водителю следует выработать привычку смотреть на «мертвые зоны» при любом изменении направления движения. Эта привычка поможет ему уберечься от многих неприятностей, связанных пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами и т.д.

Опытные водители контролируют не только собственные «мертвые зоны», но и обращают внимание на это в тот момент, когда сами попадают в такие «мертвые зоны» соседних автомобилей – это позволяет им спрогнозировать и предотвратить возможные дорожно-транспортные происшествия.

Библиография

1. Темняков Д. А. Педагогические концепции практического обучения вождению в образовательных организациях МВД России. // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2021. – № 2(17). – С. 148-156.
2. Темняков Д. А. Активные методы обучения сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения на курсах переподготовки и повышения квалификации / Д. А. Темняков, Е. Д. Алексеева // Вестник ГОУ ДПО ТО "ИПК и ППРО ТО". Тульское образовательное пространство. – 2022. – № 3. – С. 20-24.
3. Темняков Д. А. Обучение слушателей и курсантов образовательных учреждений МВД России тактике и методам обеспечения личной профессиональной безопасности: специальность 13.00.01 "Общая педагогика, история педагогики и образования": диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук / Темняков Дмитрий Александрович. – Москва, 2002. – 266 с.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

На рецензирование представлена работа «Начальная контраварийная подготовка сотрудников ДПС ГИБДД МВД России».

Предмет исследования. Работа нацелена на рассмотрение методики комфортной и безопасной подготовки сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. В целом, автор представил собственное понимание данного вопроса и достиг поставленной цели.

Методологией исследования являются основные подходы к методике подготовки сотрудников ДПС ГИБДД МВД России.

Актуальность исследования определяется тем, что важно обучение сотрудников ДПС ГИБДД МВД России.

Научная новизна исследования заключается в том, предложена обобщенная методика контраварийной подготовки сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. Выделены особенности поз расположения водителя, конкретизированы «треугольник устойчивости» и «мертвая зона».

Стиль, структура, содержание. Стиль изложения соответствует публикациям такого уровня с учетом ведомственной специфики сотрудников ДПС ГИБДД МВД России. Язык работы научный. Структура работы не прослеживается четко, автором не выделены основные смысловые части.

Статья представляет собой описание деятельности, направленной на начальную контраварийную подготовку сотрудников ДПС ГИБДД МВД России. Актуальность, цель, задачи, предмет исследования обозначены не были. В то же время, автор выделил следующую проблему: водители больше внимания уделяют комфортному расположению в транспортном средстве, но зачастую лишают себя безопасности.

В основной части представлены следующие позиции:

- описание основных поз расположения водителя («лежачая» и расслабленная);
- расположение рук на рулевом колесе;
- правильное положение водителя;
- правильное расположение ног водителя;
- особенности перемещения правой ноги, особенности соблюдения выделенных требований;
- особенности управления автомобилем при помощи одной руки;
- исходное и крайнее положение левой руки;
- перехват в нижнем положении;
- особенности возвращения в исходное положение;
- особенности регулировки зеркал;
- понимание «мертвой зоны», особенности ее соблюдения в процессе движения.

Библиография. Библиография статьи включает в себя 3 отечественных источников, большая часть которых издано за последние три года. В списке представлены статьи и диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук. Источники оформлены корректно и однородно.

Апелляция к оппонентам.

Рекомендации:

- выделить смысловые элементы, обозначить введение, основную часть и заключение;
- сделать обобщенные и аргументированные выводы по результатам проведенного анализа.

Выводы. Проблематика статьи отличается несомненной актуальностью, теоретической и практической ценностью; будет интересна специалистам, которые занимаются проблемами подготовки сотрудников ДПС ГИБДД МВД России. Статья может быть рекомендована к опубликованию, важно учесть выделенные рекомендации. Это позволить представить в редакцию научно-исследовательскую статью, отличающуюся научной новизной и значимостью.