

**Бакулин Николай Петрович,**

*преподаватель кафедры огневой, тактико-специальной подготовки и оперативного планирования ФГКОУ ДПО «Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД РФ», г. Тюмень*

[bakullin@mail.ru](mailto:bakullin@mail.ru)



**Рустамов Рустам Адиллович,**

*преподаватель кафедры огневой, тактико-специальной подготовки и оперативного планирования ФГКОУ ДПО «Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД РФ», г. Тюмень*

[iddq@mail.ru](mailto:iddq@mail.ru)

### Тактико-специальная подготовка водителей МВД

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности тактико-специальной подготовки водителей силовых структур, связанные с использованием в служебной деятельности оперативных транспортных средств категории «В» и «С». Структура практической автодромной подготовки разделена на летнюю, зимнюю, межсезонную. Приводится необходимый объем подготовительных, основных и контрольных упражнений, необходимый для качественного обучения водителей.

**Ключевые слова:** надежность водителя, безопасность дорожного вождения, контраварийная подготовка, профессионализм водителя, участники дорожного движения, практико-ориентированная технология подготовки.

**Раздел:** (01) педагогика; история педагогики и образования; теория и методика обучения и воспитания (по предметным областям).

Несмотря на кризисное состояние в сфере продажи автотранспортных средств в Российской Федерации, количество зарегистрированных транспортных средств на 2012 г. составляет более 47 миллионов, из них 33 миллиона – легковые автомобили категории «В» [1]. Ежегодно обладателями водительских удостоверений становятся почти два с половиной миллиона граждан нашей страны. Увеличение объемов количества ТС составляет в среднем по регионам РФ от 2,1% до 4,6% ежегодно [2].

Согласно данным Дирекции по Управлению федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», демографический ущерб ежегодно не опускался до 2009 г. ниже отметки в 70 тысяч человек в год [3]. Для обеспечения сокращения смертности на дорогах Российской Федерации за счет повышения оперативности реагирования на дорожно-транспортные происшествия, а также беспрепятственного и безаварийного движения оперативного транспорта к месту дорожно-транспортного происшествия или иной чрезвычайной ситуации производится переподготовка водителей-профессионалов и лиц, чьими дополнительными обязанностями является использование в служебной деятельности оперативного транспортного средства.

В теории и практике наибольших результатов в процессе подготовки водителей добились: В. Ф. Бершадский, П. В. Вепринцев, Н. И. Дудко, Н. А. Коваленко, В. П. Лобах, Ю. И. Шухман и др. Упомянутыми и иными авторами проводились исследования, посвященные разработке и совершенствованию безопасности дорожного движения. Однако работы названных авторов посвящены общим проблемам безопасности дорожного движения. Отдельные аспекты проблемы рассматривались в работах

М. С. Гринберга, В. А. Елизарова, В. И. Жулева, Б. Л. Зотова, Б. А. Ишутина, К. М. Карацева, А. И. Коробеева, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, В. И. Майорова, И. Г. Маландина, К. Нигола, Б. В. Россинского, Г. В. Цицкиридзе, А. И. Чучаева и других авторов. Необходимо отметить, что Э. С. Цыганков создал огромную практико-ориентированную методологическую базу для подготовки и переподготовки водителей в области экстремального вождения.

Базовая программа переподготовки рассчитана на 84 учебных академических часа. Расчет времени вождения тоже осуществляется в академических часах, ввиду того что модуль по практической подготовке интегрирован в общую программу переподготовки, а не вынесен как отдельный факультатив.

Основной задачей обучения прибывающих на курсы подготовки является изучение приемов контраварийного управления транспортным средством, оборудованным устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

В качестве дополнительных задач можно выделить:

- изучение нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения;
- изучение основ психологии и этики водителя;
- изучение технических характеристик и конструктивных особенностей транспортных средств;
- изучение методов оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- изучение теоретических основ и практических навыков безопасного управления.

Подготовка к обучению водителей оперативных автомашин, оборудованных устройствами для подачи специальных и звуковых сигналов, выполняющих служебную деятельность, является поистине нелегким делом, а их деятельность жестко регламентируется законодательством Российской Федерации. Связано это с тремя моментами.

Во-первых, в большинстве своем сотрудники являются водителями с большим стажем вождения и имеют опыт управления автомобильным транспортом в разное время суток и сезона. Их профессиональные навыки уже сформированы, и они не терпят неконструктивной критики в свой адрес. Исходя из этого, на курсах подготовки всегда создается доброжелательная атмосфера с постоянным общением как внутри коллектива водителей, так и водителей с преподавателем, инструктором, куратором и прочими преподавателями, осуществляющими обучение. Мы никогда не переучиваем водителей «правильно ездить». Курс занимает всего 10 дней, а водительский стаж в среднем составляет около 10,5 лет [4]. Столь ограниченные по времени курсы не смогут «перебороть» годами накапливающиеся профессиональные привычки, формирующиеся в результате личного опыта слушателя (водителя). Преподавательский коллектив обогащает опыт слушателей потенциальными приемами безопасного управления оперативным транспортным средством.

Во-вторых, заезд групп осуществляется по графику, утвержденному институтом повышения квалификации и субъектами органов внутренних дел исходя из оперативной обстановки. На практике это означает, что группа может начать как летнюю, так и зимнюю автодромную подготовку и межсезонную. Все это накладывает отпечаток на проведение занятий. К тому же невозможно отменить занятия по автоподготовке из-за погодных или климатических условий. Группа составляется подчас из многих регионов РФ, график занятий утвержден, и его невозможно отменить. Исходя из этого, на кафедре используется три вида подготовки:

- Летняя контраварийная подготовка (май – август).

– Межсезонная контраварийная подготовка (вторая половина марта – первая половина мая, вторая половина сентября – первая половина ноября).

– Зимняя контраварийная подготовка (ноябрь – март).

В-третьих, у руководства субъектов органов внутренних дел всегда находятся свои аспекты при подготовке слушателей. Для офицеров дорожно-патрульной службы всегда в обучении преобладает скоростная подготовка: скоростные змейки, скоростные восьмерки, скоростное прохождение поворотов. Также им необходимы навыки управления оперативным транспортным средством с включенными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Именно для них разработаны профориентированные моделируемые ситуации.

### **Профориентированные моделируемые упражнения**

Проводятся на двух автомобилях одновременно с ролями «полицейский автомобиль – автомобиль правонарушителя». Все упражнения экипажи производят в полной экипировке: средствах бронезащиты, с лазерными имитационными средствами ПМ «Рубин».

### **Подготовительные упражнения**

1. Скоростная замена пробитого колеса на запасное экипажем оперативной машины в СИБ.

2. Буксировка оперативным ТС «поврежденного» автомобиля передним ходом.

3. Буксировка оперативным ТС «поврежденного» автомобиля задним ходом.

4. Соблюдение безопасной дистанции при тактике преследования автомобиля правонарушителя.

5. Соблюдение безопасного интервала при тактике преследования автомобиля правонарушителя.

### **Основные упражнения**

1. Расположение оперативного транспортного средства на проезжей части для изготoвки стрельбы по автомобилю нарушителя старшим экипажа в тактике преследования.

2. Расположение оперативного транспортного средства на проезжей части для изготoвки стрельбы водителем по автомобилю нарушителя.

3. Экстренное торможение. Остановка оперативного транспортного средства на проезжей части. Оперативная высадка из салона служебного автомобиля с выбором безопасной изготoвки для стрельбы.

4. Уход с линии огня на оперативном транспортном средстве при угрозе поражения сотрудников из огнестрельного оружия со стороны переднего правого пассажира из транспортного средства правонарушителя.

5. Уход с линии огня на оперативном транспортном средстве при угрозе поражения сотрудников из огнестрельного оружия со стороны водителя из транспортного средства правонарушителя.

6. Уход с линии огня на оперативном транспортном средстве при угрозе поражения сотрудников из огнестрельного оружия со стороны переднего правого пассажира из транспортного средства правонарушителя при правом повороте.

7. Уход с линии огня на оперативном транспортном средстве при угрозе поражения сотрудников из огнестрельного оружия со стороны переднего правого пассажира из транспортного средства правонарушителя при левом повороте.

8. Тактические действия водителя оперативного транспортного средства при угрозе поражения из огнестрельного оружия из транспортного средства со стороны правонарушителя, находящегося на заднем сидении.

9. Отработка безопасного преодоления «визуальных ловушек» в процессе преследования транспортного средства правонарушителя.

### **Контрольные упражнения**

1. Маневрирование водителем оперативным транспортным средством на проезжей части и изготовка старшего наряда для ведения огня из оперативного транспортного средства по колесам преследуемого транспортного средства. Район прицеливания.

2. Блокирование транспортного средства правонарушителя.

### **Контраварийная подготовка**

1. Торможение – занос – выравнивание.

2. Стабилизация автомобиля при заносе задней оси.

3. Стабилизация автомобиля при сносе передней оси.

4. «Карусель».

К задачам водителей-профессионалов дежурных частей и ОВО относится доставка личного состава следственно-оперативных групп и групп ГНР. Для них наиболее интересны габаритная подготовка, маневрирование транспортным средством в ограниченных условиях (дворах, микрорайонах), вождение в глубоком снегу, по глубокой колеи, преодоление преград. Для них разработана базовая система подготовки.

### **Подготовительные упражнения**

1. «Змейка» стандартная.

2. «Змейка» смещенная.

3. «Змейка» асимметричная.

4. Плавное торможение на скользкой поверхности.

### **Основные упражнения**

5. Торможение прерывистое на скользкой поверхности.

6. Торможение ступенчатое на скользкой поверхности.

7. Торможение комбинированное на скользкой поверхности.

8. «Змейка» скоростная.

9. Габаритная подготовка.

10. Постановка машины в бокс.

11. Трогание с места на скользкой поверхности в горку.

12. «Квадрат» – поворот на 90 градусов скольжением задних колес.

13. «Треугольник» – поворот на 120 градусов скольжением колес.

14. Разворот в заносе – разворот на 180 градусов скольжением задних колес.

15. Снос передней оси – выравнивание.

16. Занос – выравнивание.

17. Стабилизация при ритмическом заносе.

18. «Восьмерки» – серии разворотов в заносе.

19. Эллипс – управление в заносе на дуге поворота.

20. Круг в заносе по часовой стрелке – управляемый занос.

21. Круг в заносе против часовой стрелки – управляемый занос.

### **Контрольные упражнения**

1. Экстренный объезд препятствия справа.

2. Экстренный объезд препятствия слева.

3. Критический занос-выравнивание.

Интересную точку зрения высказали участковые уполномоченные насчет автомобильной подготовки в процессе анкетирования [5]. Свыше 97% отметили, что им нужна техника использования полноприводных автомобилей (ВАЗ 2121 и их модификаций или других аналогов полноприводных автомашин) в условиях труднопроходимой местности. 85% указали, что требуется дополнительная подготовка по приобретению навыков буксирования транспортных средств (в сельских условиях). 96% обозначили имеющуюся у них проблему вождения по лесным дорогам и по лесу в связи с выполнением служебных задач. 100% участковых уполномоченных заявили о необходимости дополнительных упражнений по наработке навыков скоростного и силового руления закрытым хватом.

### **Подготовительные упражнения**

1. «Змейка» стандартная.
2. «Змейка» смещенная.
3. «Змейка» асимметричная.
4. Плавное торможение на влажной поверхности.

### **Основные упражнения**

1. Торможение экстренное на влажной поверхности.
2. Торможение ступенчатое на влажной поверхности.
3. Торможение комбинированное на влажной поверхности.
4. «Змейка» скоростная.
5. Габаритная подготовка
6. Постановка машины в бокс.
7. Трогание с места на влажной поверхности в горку.
8. Загрузка – поворот – тяга.
9. Вход в поворот.
10. Двойной вход.
11. Боковая загрузка.
12. Ломаная траектория.
13. Сглаживающая траектория.
14. Габаритные тоннели при движении задним ходом.
15. «Восьмерка» передним ходом.
16. Круг в заносе по часовой стрелке – управляемый занос на влажной поверхности.
17. Круг в заносе против часовой стрелки – управляемый занос на влажной поверхности.

### **Контрольные упражнения**

1. Парковка задним ходом (подъезд к тротуару).
2. Габаритные ворота.
3. «Восьмерка» задним ходом.

Практико-ориентированная технология подготовки специальных подразделений органов внутренних дел водителей к управлению ТС категории «В», оборудованных устройствами для подачи специальных и звуковых сигналов, предназначена для формирования у водителей сотрудников СОБР и ОМОН стрессоустойчивых навыков надежного и безопасного управления оперативным автомобилем при выполнении служебных задач. По результатам тестирования определены основные требования:

1. Экстренная остановка в кратчайшие сроки и высадка личного состава.
2. Экстренное трогание с места и экстренный разгон транспортного средства.
3. Уход с линии огня при угрозе поражения транспортного средства.

Хотелось бы коснуться вопросов безопасности при выборе автомашин. Безусловно, идеальным вариантом признается тот момент, когда **каждый** сотрудник приезжает на закрепленном за ним оперативным транспортным средством и тренируется на нем. Но в условиях, когда сотрудники приезжают из разных регионов, подчас расположенных за тысячи километров, такое, увы, невозможно из-за больших трат на горюче-смазочные материалы, проблемы стоянки автомобилей и фактического выключения оперативных автомашин из возможностей субъекта МВД по охране общественной безопасности и общественного порядка. Исходя из наших возможностей, сотрудники разрабатывают такую методику, чтобы слушатели могли изучить упражнения, запомнить их и по приезде домой на закрепленной автомашине отработать, включив в свой арсенал приемы безопасного вождения в экстремальных ситуациях.



### Техническое оснащение автомашин

Автомашины должны быть технически исправными, заднеприводными или переднеприводными. ОСАГО должно иметься на неограниченное количество лиц, управляющих данным автомобилем. Автомашины должны быть укомплектованы медицинской аптечкой, тросами буксирования, знаками аварийной остановки, запасом масла, тормозной жидкости, охлаждающей жидкостью и жидкостью для омывателя стекла. Исходя из опыта проведения тренировок, в каждой автомашине помещаем от одной до четырех 10-литровых канистр, наполненных водой, для имитации на асфальте условий скользкого покрытия. Потребление ГСМ зависит, конечно, от многих условий, но, учитывая опыт, можно назвать следующие цифры: исходя из 28 часов практического движения на группу [6].

№	Вид автомашины	Расход бензина, л	Расход (угар) масла, г
1	ВАЗ 2105 (карбюратор, двиг. 1,6 МКПП)	65 (лето) 75 л (зима)	500 (лето) 400 (зима)
2	Daewoo Nexia (инжекторный двиг. 1,6 МКПП)	50 (лето) 65 (зима)	350 (лето) 300 (зима)
3	ВАЗ 2107 (инжекторный двиг. 1,5 МКПП)	60 (лето) 70 л (зима)	500 (лето) 400 (зима)
4	ВАЗ 21093 (инжекторный двиг. 1,5 МКПП)	55 (лето) 65 (зима)	500 (лето) 600 (зима)
5	Газель (инжекторный двигатель 40621А)	85 (лето) 95 (зима)	300 (лето) 300 (зима)
6	Газель (инжекторный двигатель 405)	80 (лето) 85 (зима)	300 (лето) 300 (зима)

Также необходим автобус для доставки личного транспорта на автодром. Использование личного транспорта слушателей для тренировок на автодроме недопустимо.

### Технология обучения

Обучение водителей проходит в два этапа: теоретическое и практическое обучение. Всего в программе 84 часа, из них на практическое обучение отводится 70 часов.

### Теоретическая подготовка

#### Правовые основы

В первую очередь до слушателей доводятся положения законных актов, касающихся изучаемой области. Упор делается на Конституцию РФ, указы президента Российской Федерации, постановления правительства Российской Федерации и приказы МВД, регламентирующие повседневную деятельность сотрудника водителя.

#### Повторение терминов

Немалую часть теоретического обучения занимает повторение основных положений Правил дорожного движения [7]. Следует отметить, что сотрудники, даже систематически решающие картограммы по ПДД по своей служебной деятельности, не владеют понятийным аппаратом изменения терминологии ПДД в связи с изменением и дополнением Правил дорожного движения.

#### Решение картограмм

Следующий этап в теоретическом обучении – это решение картограмм [8] на бумажном носителе, а также в бесплатной программной оболочке фирмы «ИДДК», которая позволяет своевременно вносить все новые обновления по ПДД в режиме онлайн [9]. В учебном процессе характерно массивы картограмм для обучаемых формируются автоматически, что позволяет избежать «зазубривания» картограмм слушателями и приучает их опираться на знания по ПДД. Наиболее сложные моменты перед решением картограмм разбираются в классе, а именно:

- Проезд нерегулируемых перекрестков.

- Действия водителя при сигналах регулировщика.
- Условия, при которых водитель, допущенный к управлению транспортным средством категории «В», оборудованным устройством для подачи специальных и звуковых сигналов, может отступать от требований дорожных знаков.

- Расположение транспортных средств на проезжей части.

Еще один элемент теоретической подготовки – это, безусловно, обучение сотрудников грамотному написанию процессуальных документов. Так, на занятиях каждый сотрудник заполняет следующие бланки документов:

- Справка об использовании транспортного средства сотрудником полиции.
- Рапорт о доставлении водителя, совершившего правонарушение.
- Рапорт о применении огнестрельного оружия при блокировании преступника на транспортном средстве.

По результатам обучения были произведены интервьюирование и контрольный замер на автодроме обучающихся респондентов в 2012–2014 гг. Всего в анкетировании и автоподготовке участвовало 160 сотрудников на предмет изучения наиболее сложных элементов управления специальным автотранспортом и 30 сотрудников, владеющих личным транспортным средством, со стажем управления более 3 лет.

Итак, проведение практико-ориентированного обучения на автодроме позволяет сотруднику совершенствовать элементы взаимодействия на дороге с другими силовыми подразделениями и объединить их в комплекс усилий по блокированию транспортного средства нарушителя.

После обучения каждый сотрудник четко осознает, что, садясь за руль служебного автомобиля, он берет на себя большую ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения. Поэтому очень важным элементом обучения является привитие обучаемым навыков водительского мастерства: это умение анализировать и прогнозировать развитие ситуаций на дороге, способность предвидеть возможные ошибки других водителей, уважительное отношение к другим участникам дорожного движения.

Работая над совершенствованием своих скоростных навыков управления автотранспортным средством, сотрудник осознает границы своих возможностей и не переступает через нее, обеспечивая тем самым свою собственную безопасность и безопасность окружающих.

### Ссылки на источники

1. Отчет о реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». – М., 2012. – С. 21.
2. Там же. – С. 22–23.
3. Бюллетень № 12 ФГУ Дирекция по управлению федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Т. 2. – М., 2011.
4. Анкетирование проводилось в 2012–2014 гг. у 400 респондентов-слушателей ТИПК МВД России.
5. Анкетирование участковых уполномоченных, прибывших на курсы, в 2012–2014 гг. 19 респондентов.
6. Данные усредненные исходя из опыта работе при группе в 20 человек. Расход дан на 2 автомашины. Из расчета полного курса обучения (82 часа). Расход ГСМ включает в себя помимо выполнения упражнений затраты ГСМ на дистанцию до автодрома 9,8 км ежедневно.
7. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с изм. от 14 ноября 2014 г.).
8. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «С» и «D» с комментариями: (в новой редакции) / Г. Б. Громоковский, С. Г. Бачманов, Я. С. Репин. – М.: Рецепт-Холдинг, 2014. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «А» и «В» с комментариями (с изменениями) / Г. Б. Громоковский, С. Г. Бачманов, Я. С. Репин. – М.: Рецепт-Холдинг, 2014.
9. [pdd.drom.ru](http://pdd.drom.ru). – URL: <http://www.pddrussia.com>

**Nikolay Bakulin,**

Lecturer at the chair of Fire, Tactical and Special Training and Operational Planning, Tyumen Institute of Advanced Police Academy in Russia, Tyumen

[bakullin@mail.ru](mailto:bakullin@mail.ru)

**Rustam Rustamov,**

Lecturer at the chair of Fire, Tactical and Special Training and Operational Planning, Tyumen Institute of Advanced Police Academy in Russia, Tyumen

[iddq@mail.ru](mailto:iddq@mail.ru)

### **Tactical and special training of Interior Ministry drivers**

**Abstract.** The paper discusses the features of drivers' training of law enforcement agencies and tactical special training related to the use in operational performance of vehicles of category «B» and «C». The structure is divided into summer, winter and off-season practical training. The authors provide necessary amount of preparation, core exercise and control necessary for quality training of drivers.

**Key words:** reliability of driver, road safety, driving training, professional drivers, road users, practice-oriented technology training.

### **References**

1. (2012) *Otchet o realizacii Federal'noj celevoj programmy "Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v 2006–2012 godah"*, Moscow, p. 21 (in Russian).
2. Ibid., pp. 22–23.
3. (2011) *Bjulleten' № 12 FGU Direkcija po upravleniju federal'noj celevoj programmy "Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v 2006–2012 godah"*. T. 2, Moscow (in Russian).
4. *Anketirovanie provodilos' v 2012–2014 gg. u 400 respondentov-slushatelej TIPK MVD Rossii* (in Russian).
5. *Anketirovanie uchastkovykh upolnomochennykh, pribyvshih na kursy, v 2012–2014 gg. 19 respondentov.*
6. *Dannye usrednennye ishodja iz opyta rabote pri gruppe v 20 chelovek. Rashod dan na 2 avtomashiny. Iz rascheta polnogo kursa obuchenija (82 chasa). Rashod GSM vkljuchaet v sebja pomimo vy-polnenija uprazhnenij zatraty GSM na distanciju do avtodroma 9,8 km ezhednevno* (in Russian).
7. *Postanovlenie Soveta Ministrov – Pravitel'stva RF ot 23 oktjabrja 1993 g. № 1090 "O pravilah dorozhnogo dvizhenija" (s izm. ot 14 nojabrja 2014 g.)* (in Russian).
8. Gromokovskij, G. B., Bachmanov, S. G. & Repin, Ja. S. (2014) *Jekzamenacionnye bilety dlja priema teoreticheskikh jekzamenov na pravo upravlenija transportnymi sredstvami kategorij "C" i "D" s kommentarijami: (v novej redakcii)*, Moscow Recept-Holding. Gromokovskij, G. B., Bachmanov, S. G. & Repin, Ja. S. (2014) *Jekzamenacionnye bilety dlja priema teoreticheskikh jekzamenov na pravo upravlenija transportnymi sredstvami kategorij "A" i "V" s kommentarijami (s izmenenijami)*, Recept-Holding, Moscow, 2014 (in Russian).
9. [pdd.drom.ru](http://pdd.drom.ru). Available at: <http://www.pddrussia.com> (in Russian).

### **Рекомендовано к публикации:**

Утёмовым В. В., кандидатом педагогических наук;

Горевым П. М., кандидатом педагогических наук,

главным редактором журнала «Концепт»



[www.e-koncept.ru](http://www.e-koncept.ru)

Поступила в редакцию <i>Received</i>	03.03.15	Получена положительная рецензия <i>Received a positive review</i>	14.03.15
Принята к публикации <i>Accepted for publication</i>	14.03.15	Опубликована <i>Published</i>	22.06.15

© Концепт, научно-методический электронный журнал, 2015

© Бакулин Н. П., Рустамов Р. А., 2015