

ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ У НУВС

У Національному університеті внутрішніх справ здійснюється підготовка водіїв категорії «В» з видачею документів на право керування автомобілем. Усі курсанти проходять курс теоретичного навчання і набувають навичок практичного водіння легкового автомобіля. Однак, на жаль, навчання проводиться без урахування специфіки професійної діяльності випускників вузу. При сучасному розвитку автотранспорту, насиченості автомобілями особистого і службового автопарків співробітникам міліції постійно доводиться вирішувати задачі по переслідуванню правопорушників на автомобілях, припиненню викрадень автотранспортних засобів, затримці злочинців на автомобілях. Рішення таких задач ускладнюється з появою на автодорогах країни високошвидкісних, потужних автомобілів і вездяховиків.

Наздогнати і провести маневрування по затримці автомобіля здатний тільки високопрофесійний водій з великим стажем роботи. Він може спрогнозувати ситуацію і свої дії для запобігання аварії. Прогнозування ситуації та дії водіїв є тими чинниками, що дають змогу запобігти надзвичайній ситуації з пошкодженням автомобіля та людськими жертвами. Прогнозування – це здатність передбачити критичну ситуацію за прямими і непрямыми ознаками, а дії – це прийоми керування, навички й уміння, які дають змогу стабілізувати автомобіль при втраті стійкості та керованості, виконати екстрені маневри на тих стадіях, поки критична ситуація не переросла в аварійну.

Однак є ще один чинник у системі факторів, які в комплексі можна назвати системою безпеки водія: це – його професійні чуття. Вони поки ще мало вивчені, але водночас відомо, що такі чуття, як правило, випереджають і програмують дії водія. Ці чуття в загальному вигляді називають «чуття дороги», «чуття ситуації», «чуття безпеки». Існує ще багато термінів, якими характеризують зв'язок у системі «водій – автомобіль – дорога – навколишнє середовище». Вершиною такого зв'язку вважають інтуїцію водія. Формування професійних навичок водія – процес тривалий і багатовісний. Він починається при початковому навчанні руху і практично ніколи не закінчується, оскільки вдосконаленню майстерності немає меж [1].

Досвід підготовки водіїв у спецпідрозділах силових структур показує, що немає необхідності чекати декілька років того моменту, коли набуті завдяки водійському досвідові професійні чуття дадуть змогу безаварійно діяти у екстремальній ситуації. Їх формування можна прискорити в десятки та сотні разів, застосовуючи спеціальну підготовку. Це спеціальна група та індивідуальна підготовка, здійснювана на спеціальних автодромах, яка імітує реальні критичні умови дороги, екстремальні ситуації і дає змогу за 2–3 тижнів набути навичок, які у практиці набуваються за 5–10 років професійної діяльності.

Організатор практичних занять з початкової спеціальної автопідготовки підготовки повинен звернути увагу на таке:

1. Розпочинати тренажерну спеціальну автопідготовку потрібно з визначення можливості водія щодо керування автомобілем при різній швидкості руху, які в основному визначаються технікою рулювання. Для цього використовується автомобіль-тренажер з вивішеною передньою віссю. Тестування і навчання ведеться відповідно до методичних вказівок із спеціальної автопідготовки. Якщо норматив виконується з оцінкою «незадовільно», то водію потрібно пройти курс тренажерної підготовки в повному обсязі і тільки потім приступити до вправ, викладених в запропонованому курсі.

2. Перш ніж розпочинати виконання практичних вправ, необхідно перевірити правильності посадки водія. При цьому особлива увага приділяється повному контактowi із сидінням, індивідуальній підгонці посадки, випрямленим рукам, закритому симетричному хватові рульового колеса руками, підгонці ременів безпеки та ін. [1].

3. Важливим етапом є оволодіння прийомами екстреного гальмування, і тільки після цього можна переходити до вправ з екстреного маневрування.

4. Вправи по стабілізації автомобіля при втраті його стійкості й керованості включають у себе навчання діям у ситуаціях, пов'язаних з його заносом, потім – із заносом його передньої осі, а наприкінці – з його обертанням.

5. Ефективність навчання значно підвищиться при застосуванні групового потокового методу. Спостерігаючи за партнерами в навчанні, водії аналізують їх дії і виявляють допущені помилки.

6. Одним з основних методичних підходів до освоєння навчального матеріалу є відтворення критичної ситуації. Водій, по команді інструктора, навмисно допускає помилку, а потім її виправляє контраварійними діями.

7. На початку кожного заняття потрібно зробити декілька ознайомчих проїздів для вивчення стану покриття дороги й адаптування до нього.

Під час підготування до проведення занять особливу увагу треба звернути на емоційний стан учнів. Існує комплекс вправ який передбачає формування психологічних якостей, необхідних для дій в екстремальних умовах дорожнього руху.

До методики проведення занять з контраварійної підготовки входять питання з техніки безпеки, посадки водія, прийомів рулювання, прийомів гальмування, тренування чуття габариту і точності окоміру, методики формування навичок керування автомобілем у заносі та ін.

Для відпрацювання дій у небезпечних ситуаціях необхідно використовувати автодроми з імітацією екстремальних ситуацій. Доцільно використовувати не тільки автомобілі-лідери з досвідченим інструктором, імітуючи небезпечні ситуації, але й спеціальні технічні засоби, які розташовані на маршруті руху і моделюють небезпечні ситуації. Залежно від умов і способів моделювання, рекомендується відпрацьовувати такі небезпечні ситуації: раптове гальмування автомобіля-лідера, раптова зміна автомобілем-лідером напрямку руху, групова взаємодія автомобілів, раптове перестроювання автомобіля-лідера. Такі ситуації створюються за допомогою радіокоманд і вмикання відповідних сигналізаторів та покажчиків на марш-

руті руху (раптове вмикання напису «Стоп», червоного сигналу, покажчика руху ліворуч-праворуч тощо), які вимагають екстреного виконання певних маневрів.

Для відпрацювання навичок руху по слизьких дорогах і в умовах поганої видимості імітуються такі небезпечні ситуації: рух по слизькій дорозі, потрапляння в занос, з'їзджання на слизьке узбіччя, рух в умовах обмеженої видимості, засліплення водія зустрічним транспортом [1]. Для цього на автодромі необхідно мати ділянки з низьким коефіцієнтом зчеплення (0,1 – 0,2). Взимку це щільно укатаний сніг або створені обледенілі ділянки, влітку майданчики змочують мильною або жировою емульсією або використовуються спеціальні синтетичні покриття з низьким коефіцієнтом зчеплення. Для імітації умов обмеженої видимості у світлу пору доби використовуються дощувальні установки, парогенератори, димові завіси. Штучне засліплення водія можна спричинити прожектором, фараю-шукачем.

Корисно відпрацьовувати ситуації стабілізації автомобіля після відриву коліс від поверхні від поверхні дороги, втрати керованості через відведення, винос. Такі ситуації можна штучно створити за допомогою трамплінів, ділянок із хвилеподібним укладенням шляхового покриття, поздовжніми колями, розташованими під кутом до напрямку руху, тощо.

Оскільки заняття по автомобільній підготовці в НУВС проходять на автомобілях з переднім і заднім приводом, необхідно враховувати особливості керування ними на слизькій дорозі.

Завдяки переднім ведучим колесам і тому, що на них приходится велика частина маси автомобіля, передньоприводний автомобіль має деякі особливості в керуванні і поведінці на дорозі. Ці особливості виявляються тільки на слизькій дорозі (мокрій чи зледенілій). На звичайній сухій дорозі, коли відсутній ефект прослизання коліс (недостатнє зчеплення з дорожнім покриттям), розходжень у поведженні задньоприводного і передньоприводного автомобілів практично не помітно.

При русі по прямій слизькій дорозі в задньоприводного автомобіля задні колеса постійно прагнуть піти убік і виникає замет. При цьому водію для збереження курсової стійкості автомобіля приходится маніпулювати кермовим колесом і зменшувати швидкість руху. Передньоприводний автомобіль рухається по прямій слизькій дорозі стійко навіть на високій швидкості. Це створює у водія відчуття впевненості і притупляє його пильність. Він може захопитися швидкістю і при виникненні на дорозі несподіваної ситуації буде не в змозі зробити необхідний маневр [2].

При повороті на слизькій дорозі водій задньоприводного автомобіля повинний заздалегідь знизити швидкість, а у випадку виникнення замету (утратою зчеплення з дорогою задніх коліс), скинути газ і повертати, при необхідності, кермове колесо убік замету. У передньоприводного автомобіля на початку замету на повороті не можна скидати газ, тому що при цьому замет різко збільшується. Це відбувається через те, що при скидуванні газу автомобіль гальмується двигуном, задок автомобіля піднімається, задні колеса розвантажуються, утрачають зчеплення з дорогою і зміщаються убік.

Водію передньоприводного автомобіля необхідно засвоїти, що скидати газ для зниження швидкості автомобіля необхідно до повороту, а не на повороті. Якщо ж автомобіль пішов у замет на повороті, водій повинний повернути кермове колесо убік замету, не скидаючи при цьому газ, щоб припинити замет. При сильному заметі одночасно зі збільшенням подачі палива варто коректувати поворот кермовим колесом [2].

Додавати газ для усунення замету при повороті автомобіля необхідно обережно, інакше може виникнути замет – утрата зчеплення з дорогою передніх ведучих коліс, і автомобіль стане некерованим. Знос може відбутися і при вході в слизький поворот на великій швидкості. У цьому випадку автомобіль буде рухатися по більш положистій кривій, чим необхідно, його буде зносити до зовнішньої сторони повороту. Для ліквідації зносу не слід довертати кермо убік повороту, а необхідно тільки скинути газ, щоб відновити зчеплення передніх коліс з дорогою. Після цей автомобіль різко кине в напрямку повороту передніх коліс і він повернеться до заданого напрямку руху.

На автодромах, використовуючи допоміжні технічні засоби та інші автомобілі, можна відпрацьовувати ситуації перешкод рухові: раптове рушення автомобіля зі стоянки, несподівана поява пішохода, раптове звуження проїзної частини, зустрічний роз'їзд на вузьких ділянках, раптова поява перешкоди на шляху руху. Для цього використовуються спеціальні транспортні засоби, макети, манекени з електромеханічним приводом і таке інше. На автодромі імітується перехрестя, розмічено смуги руху, елементи перехрестя, встановлено екрани для часткового обмеження видимості водієві у поперечному напрямку. Для створення конфліктних ситуацій використовуються макети автомобілів у натуральну величину з пап'є-маше. Для їх переміщення зроблено спеціальні колії і катапульти. Водій, уникаючи зіткнення з автомобілем-макетом, що раптово з'являється на його шляху, повинен виконати екстремний маневр (гальмування з поворотом, об'їзд, прискорення та ін.). Практика використання таких комплексів показує їх високу ефективність: у середньому за декілька тижнів в курсантів виробляються захисні навички, які звичайно набуваються роками.

Список літератури: 1. Міленін О.Л., Гусаров С.М., Сергєєв А.В., Градусов В.О. Водіння за екстремальних умов. Х., 2001. 2. Вершигора В.А., Ігнатов А.П. и др. Автомобіль ВАЗ–2108. М., 1986.

Надійшла до редколегії 17.04.03