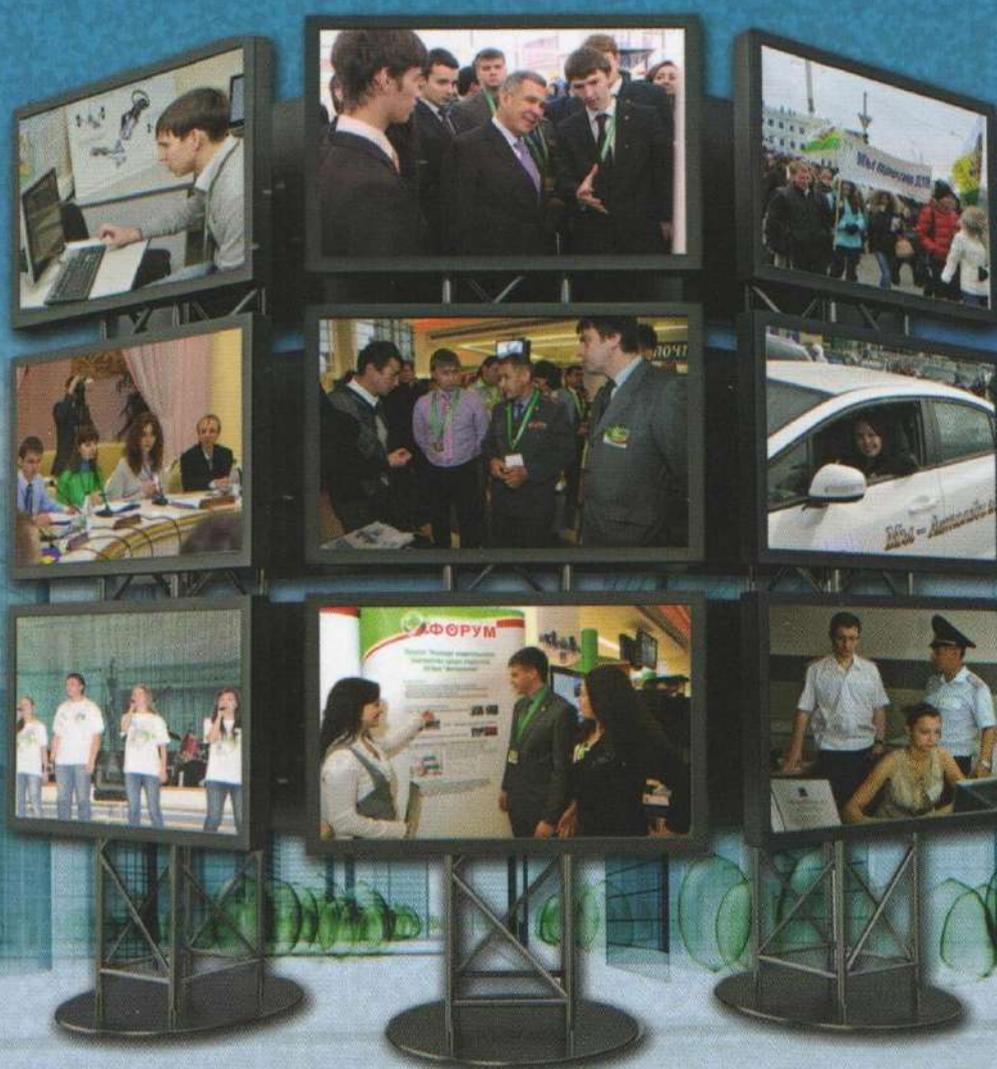


Министерство внутренних дел по Республике Татарстан  
Министерство образования и науки Республики Татарстан  
Министерство по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан  
ГКУ «Дирекция финансирования научных  
и образовательных программ безопасности дорожного движения  
Республики Татарстан»  
ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности»

Р. Ш. Ахмадиева,  
С. А. Бикчантаева,  
Е. Е. Воронина,  
Р. Н. Минниханов

## ФОРМЫ РАБОТЫ С МОЛОДЕЖЬЮ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ДОРОГАХ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН



**Министерство внутренних дел по Республике Татарстан  
Министерство образования и науки Республики Татарстан  
ГКУ «Дирекция финансирования научных  
и образовательных программ безопасности дорожного движения  
Республики Татарстан»  
ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности»**

**Р. Ш. Ахмадиева  
С. А. Бикчантаева  
Е. Е. Воронина  
Р. Н. Минниханов**

**ФОРМЫ РАБОТЫ С МОЛОДЕЖЬЮ  
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
НА ДОРОГАХ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН**

Казань 2013

УДК 656.1  
ББК 68.9

Рекомендовано в печать Ученым советом  
ГБУ «Научный центр безопасности  
жизнедеятельности»

*Рецензенты:*

первый заместитель министра по делам молодежи, спорту и туризму  
Республики Татарстан, доктор экономических наук,  
профессор *А. Р. Шаранов*;  
проректор по образовательной деятельности Казанского  
(Приволжского) федерального университета,  
доктор социологических наук, профессор *Р. Г. Минзаринов*

**Формы работы с молодежью по повышению безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан:**

Р.Ш. Ахмадиева, С.А. Бикчантаева, Е.Е. Воронина,  
Р.Н. Минниханов; под общ. ред. Р.Н. Минниханова. – Казань:  
ГБУ «НЦБЖД», 2013. – 141 с.

**ISBN**

Книга разработана в рамках реализации «Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года». Представлена система форм работы с молодежью, разработаны такие формы, как лекции, круглые столы, молодежный форум, День памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, «Автосессия», Конкурс водительского мастерства «Автоледи», Молодежное движение «16 RUS» и др., апробированные в процессе организации социального творчества молодежи.

Адресована студентам, аспирантам, преподавателям вузов, слушателям курсов повышения квалификации системы профессионального образования и всем, кто интересуется вопросами подготовки специалистов в области безопасности жизнедеятельности.

УДК 656.1  
ББК 68.9

ISBN

© ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», 2013

© ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», 2013

## Оглавление

Введение . . . . .	4
1. Лекции . . . . .	9
2. Круглые столы . . . . .	13
3. Молодежный форум . . . . .	16
4. День памяти жертв дорожно-транспортных происшествий . . . . .	24
5. Конкурс «Автосессия» . . . . .	42
6. Конкурс водительского мастерства «Автоледи» . . . . .	51
7. Молодежное движение за безопасность «16 RUS» . . . . .	58
Заключение . . . . .	62
Литература . . . . .	64
Приложение 1. Лекция «Модель региональной системы обучения населения безопасности жизнедеятельности на дорогах» . . . . .	66
Приложение 2. Выступление перед родителями . . . . .	82
Приложение 3. Положение о проведении Республиканского конкурса среди студентов-автомобилистов «Автосессия» . . . . .	100
Приложение 4. Положение о проведении Республиканского конкурса водительского мастерства среди женщин-автомоби- листов «Автоледи» . . . . .	114

## **ВВЕДЕНИЕ**

Анализ отечественного опыта безопасности дорожного движения позволил выявить следующие условия обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах: необходимость разработки нормативно-правового обеспечения, включающего федеральные и региональные законодательные акты; необходимость активизации деятельности ведомств и комиссий, ответственных за безопасность дорожного движения, по всей «управленческой вертикали»; необходимость организации информационно-пропагандистской работы в целях повышения правового сознания, концентрации внимания населения на безопасности дорожного движения, усвоения основных понятий об опасных ситуациях на дороге, их последствиях для здоровья и жизни человека; усиление работы с детьми и подростками по обучению правилам безопасного поведения на дорогах; совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, создание воспитывающей дорожно-транспортной среды.

В Республике Татарстан накоплен опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, развития движения юных инспекторов движения, повышения качества подготовки водителей, развития картингового движения, ранней профессиональной подготовки водителей, работы с молодежью, опыт по внедрению систем фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

До 2010 года в республике основная работа по подготовке к безопасному участию в дорожном движении строилась на четырех последовательных ступенях обучения и охватывала возрастную группу детей и подростков до 17 лет. Предполагалось, что с этого возраста закон дает возможность получения ими

водительских удостоверений, а следовательно, их подготовка переходит в руки автошкол и остается только надзор за дорожным движением со стороны органов Госавтоинспекции.

Определенные мероприятия проводились. Так, с 13 по 26 ноября 2008 года в Республике Татарстан впервые прошла акция «День памяти жертв дорожно-транспортных происшествий». В том же году были проведены акции «Зебра» и «Вежливый водитель», а в образовательных учреждениях – профилактические беседы с детьми и подростками по соблюдению правил дорожного движения, родительские собрания по тематике безопасности дорожного движения. Однако этого было мало. Студенческая и рабочая молодежь в самом активном возрасте 17–25 лет и старше оставалась практически не охваченной.

Это привело к пониманию необходимости проводить непрерывную работу с населением всех возрастных групп, и данное положение было отражено в «Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года», утвержденной постановлением Кабинета министров Республики Татарстан № 439 от 30 мая 2011 г.

Реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения включает семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах, охватывающих все возрастные группы населения.

*Первая ступень* – дошкольники (до 7 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки: дошкольное образование, дополнительное образование детей, семейное образование, инклюзивное образование, компоненты внешнего воздействия.

*Вторая ступень* – младшие школьники (1–4 классы, 7–11 лет). Структурообразующие компоненты механизма под-

готовки: начальное школьное образование; дополнительное образование детей; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Третья ступень* – средний школьный возраст (5–9 классы, 11–14 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки: основное школьное образование; дополнительное образование детей и подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия, самообразование.

*Четвертая ступень* – старший школьный возраст (10–11 классы, 15–17 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки: основное (полное) школьное образование; профессиональное образование; дополнительное образование подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Пятая ступень* – 17–25 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки: профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование молодежи; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Шестая ступень* – 25–60 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки: профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; послевузовское профессиональное образование; дополнительное образование взрослых; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

*Седьмая ступень* – от 60 лет и старше. Структурообразующие компоненты механизма подготовки: профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование «третьего возраста»; семейное

образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Анализ аварийности показал, что количество ДТП по вине водителей в возрасте 18–25 лет остается стабильно высоким (рис. 1).

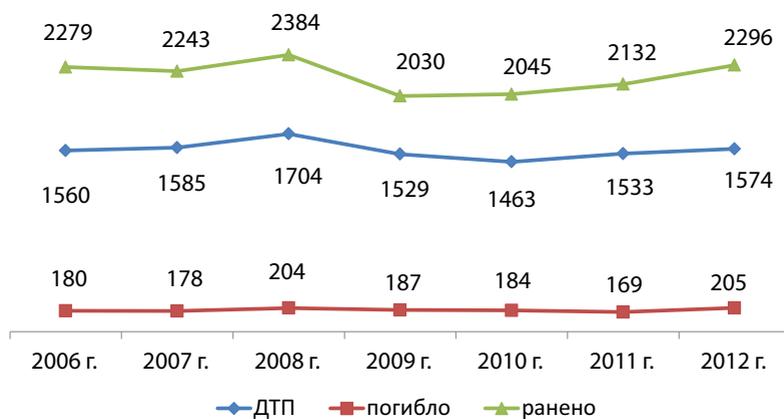


Рис. 1. ДТП по вине молодых водителей

Основное количество ДТП (по вине водителя) начинается с возраста 19 лет (рис. 2).

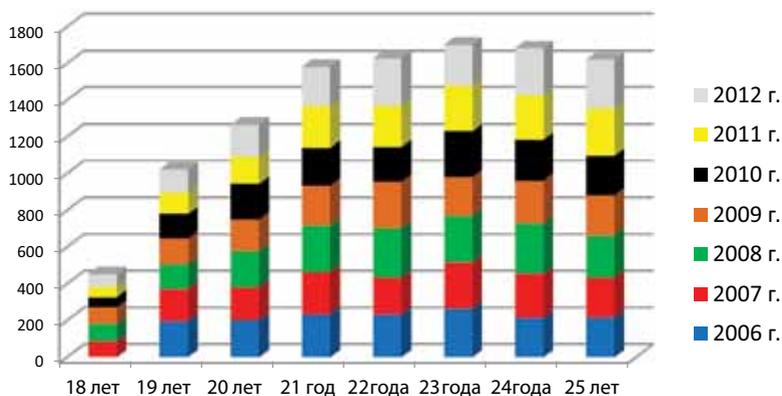


Рис. 2. Зависимость количества ДТП от возраста водителя

Не меньшую проблему составляют и просто неопытные водители – со стажем менее 3-х лет (рис. 3).



Рис. 3. ДТП по вине водителей со стажем до 3-х лет

Наряду с профессиональным и дополнительным образованием, которое находится в компетенции различного рода образовательных учреждений и организаций, важную роль играют различные компоненты воздействия. И здесь необходимо тесное взаимодействие органов власти, надзорных инстанций, вузов и ссузов, научных и педагогических организаций, средств массовой информации и, конечно, общественных организаций, в том числе молодежных и неформальных.

Необходимо использовать возможности таких форм работы, как лекции, акции, конкурсы и т. п.

## 1. Лекции

Из всех форм работы с молодежью, позволяющих привлечь внимание к наиболее важным вопросам безопасности дорожного движения, самой распространенной является лекция. Прочитать лекцию по правилам безопасного поведения в транспортной среде можно по месту учебы, работы, жительства (Приложение 1).

Лекция может проходить в форме беседы. Участие слушателей в лекции-беседе можно обеспечить различными приемами. По ходу лекции лектор задает слушателям вопросы, направленные на выяснение уровня их осведомленности по рассматриваемой проблеме. Для экономии времени рекомендуется формулировать вопросы так, чтобы на них можно было давать однозначные ответы. С учетом ответов лектор строит свои дальнейшие рассуждения. Можно по ходу лекции предложить аудитории сформулировать свои варианты решения проблемы, принципы, методы и т. п. [5, с. 200].

Очень интересна лекция-дискуссия. В отличие от лекции-беседы лектор организывает между присутствующими свободный обмен мнениями. Это оживляет лекцию, активизирует слушателей. Лекционно-дискуссионная форма предполагает актуализацию знаний слушателей и последующее совместное участие в решении проблемных задач. С целью определения вопросов для будущих дискуссий проводится тестирование. Свободный обмен мнениями возможен в промежутках между логически оформленными разделами сообщения материала. Слушатель выступает то в роли рядового участника дискуссии, то в роли мини-лектора, что способствует его самореализации.

Если лектор предлагает к обсуждению не вопросы, а конкретную ситуацию, то это лекция с разбором конкретной ситуа-

ции. Ситуация может быть представлена слушателям устно или как видеозапись. Недостатком такой лекции может быть то, что на ее обсуждение уйдет слишком много времени.

Лекция-панель представляет собой особую форму дискуссии, в которой участвует ограниченное количество выступающих – высококвалифицированных специалистов, высказывающих свое мнение в ряде последовательных коротких лекций. Такие лекции, как правило, дополняются обсуждением высказанных на них мнений экспертов. Обсуждение какой-то конкретной проблемы наиболее известными в данной области специалистами позволяет показать слушателям ее сложность, разнообразие вариантов возможных решений. Выступающие лекторы сообщают максимум информации (теоретический и практический аспекты проблемы) и обмениваются мнениями по обсуждаемому вопросу за ограниченный промежуток времени. В качестве дополнительного приема может быть использовано эссе, которое предполагает устное изложение слушателем содержания материала, не прерываемое вопросами, с целью предоставления дополнительной информации [5, с. 201].

Имеет место и лекция с применением техники обратной связи. Во время такой лекции вопросы задаются в начале и конце изложения каждого логического раздела. Первая группа вопросов – для того, чтобы узнать, насколько они осведомлены о сути излагаемой проблемы. Вторая группа – для того, чтобы проверить уровень усвоения материала.

Встречается в практике лекция-консультация. На такой лекции разъясняются отдельные, часто наиболее сложные или практически значимые вопросы по изучаемой теме. При этом подробное изучение темы может быть предложено для самостоятельной работы. Опыт показывает, что лекция-консульта-

ция может быть проведена и до, и после самостоятельного изучения материала. Если лекция-консультация проходит после самостоятельного изучения учебного материала, то она может быть организована по типу пресс-конференции [5, с. 202].

Большим успехом пользуются лекции, оснащенные информационными средствами: компьютерные видеоконференции, видеозапись лекции с синхронной или асинхронной передачей ее по компьютерным сетям, интерактивные спутниковые лекции, слайд-лекции.

Возможность наглядного представления материалов при чтении слайд-лекций активно используется сотрудниками отдела пропаганды УГИБДД МВД по РТ. Например: слайд-лекции с трансляцией видеоматериалов по безопасности жизнедеятельности на дорогах. Основная цель лекции – сформировать у студентов знания по ПДД, умения и навыки их выполнения, а также правопослушное и безопасное поведение в дорожном движении (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Выступление заместителя начальника отдела пропаганды УГИБДД МВД по РТ Х.Г. Зиганшина

Наглядное представление данных статистики помогает заострить внимание слушателей на актуальности проблемы профилактики дорожно-транспортных происшествий.

Лекции по профилактике дорожно-транспортных происшествий сотрудники ГИБДД читают не только студентам, но и родителям учащихся общеобразовательных учреждений и воспитанников детских дошкольных учреждений. Именно родители играют основополагающую роль в формировании восприятия окружающего мира и моделировании ребенком поведения в транспортной среде. Наиболее распространенной формой работы с родителями остается родительское собрание. Как показывает опыт, проведение родительских собраний может стать интересным и познавательным событием для родителей. Целью родительских собраний по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является организация совместной деятельности родителей, учителей и учащихся, повышение культуры поведения на дорогах и воспитание законопослушного участника дорожного движения.



Рис. 1.2. Выступление Р. Н. Минниханова перед родителями

Выступая с лекциями перед родителями, регулярно проводят профилактическую работу руководители ГИБДД МВД по РТ. В Приложении 2 представлена лекция главного госу-

дарственного инспектора безопасности дорожного движения по РТ Р.Н. Минниханова, в которой он привлекает внимание общества к актуальным дорожно-транспортным проблемам, в том числе и к проблемам подрастающего поколения пешеходов и будущих водителей (рис. 1.2).

В преддверии Всемирного дня памяти жертв ДТП в целях привлечения внимания общественности традиционным стало проведение лекций, брифингов, пресс-конференций и круглых столов по проблемам дорожно-транспортного травматизма. Для участия в данных мероприятиях привлекаются представители молодежи, трудовых коллективов, общественных организаций и политических партий.

## **2. Круглые столы**

Интерактивные формы работы с молодежью в сфере обеспечения безопасности жизнедеятельности основаны на психологии человеческих взаимоотношений и взаимодействий. К ним могут быть отнесены: круглые столы, дискуссии, дебаты.

В основе круглого стола в форме дебатов – свободное высказывание, обмен мнениями по предложенному участникам тематическому тезису. Участники дебатов приводят примеры, факты, аргументируют, логично доказывают, поясняют, дают информацию и т. д. Процедура дебатов не допускает личностных оценок, эмоциональных проявлений. Обсуждается тема, а не отношение к ней отдельных участников.

Основное отличие дебатов от дискуссий состоит в следующем: эта форма круглого стола посвящена однозначному ответу на поставленный вопрос – «да» или «нет». Причем одна группа (утверждающие) является сторонниками положитель-

ного, а другая (отрицающие) – сторонниками отрицательного ответа. Дебаты формируют: умение формулировать и отстаивать свою позицию; ораторское мастерство и умение вести диалог; командный дух и лидерские качества.

Так например, молодежное движение «16 RUS» провело дебаты среди студентов Института экономики и финансов Казанского (Приволжского) федерального университета на тему: «Система видеофиксации в РТ эффективна», куда были приглашены эксперты – руководители УГИБДД МВД по РТ, Общественной палаты РТ и вузов и где студенты могли свободно задавать вопросы и получать на них ответы. Встреча показала заинтересованность студентов, общественности в обеспечении безопасности жизнедеятельности на дорогах.

На состоявшемся 28 апреля 2011 г. в Казани круглом столе по теме «Взаимодействие УГИБДД МВД по РТ и общественных организаций в обеспечении безопасности на дорогах» имело место обсуждение ряда вопросов по безопасности жизнедеятельности на дорогах, в котором приняли участие вместе с ГИБДД представители общественных организаций и движений РТ. Организатором встречи в таком составе выступила Общественная палата РТ. Всего участвовало более 50 представителей от 27 общественных организаций.

Участники круглого стола приняли решение о необходимости усиления взаимодействия общественных организаций и УГИБДД МВД по РТ в обеспечении безопасности дорожного движения и о необходимости создания соответствующей молодежной программы.

На очередном круглом столе 29 ноября 2011 года представители молодежных общественных организаций Республики Татарстан, а также финалисты секции «Безопасность жизнеде-

тельности молодежи» Республиканского молодежного форума 2011 года рассмотрели два основных вопроса:

1. Итоги секции «Безопасность жизнедеятельности молодежи» Республиканского молодежного форума – 2011. Реализация проектов: проблемы и перспективы; обсуждение инициативы создания программы безопасности жизнедеятельности молодежи РТ; формирование и утверждение состава рабочей группы.

2. Состояние безопасности дорожного движения с участием мототранспорта. Обсуждение предложения о введении в водительское удостоверение категории, допускающей к управлению скутером и мопедом, объем двигателя которых менее 50 куб. см, а также постановка данных транспортных средств на регистрационный учет.

В рамках II Международной научно-практической конференции «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: теория и практика» 28 февраля 2012 года был проведен круглый стол на тему «Безопасность жизнедеятельности: инициативы молодежи». Организаторами мероприятия явились: Управление ГИБДД МВД по РТ, ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей», Общественная молодежная палата при Госсовете Республики Татарстан, молодежное движение за безопасность «16 RUS».

5 июня 2012 года состоялось заседание круглого стола по теме «Безопасность на дорогах: культура поведения». В работе круглого стола приняли участие представители Государственного совета РТ, министерств и ведомств РТ, религиозных конфессий РТ, Исполнительного комитета г. Казани, Управления ГИБДД МВД по РТ, государственных учреждений, общественных организаций РТ, частного бизнеса и средств массовой информации (рис 2.1).



Рис. 2.1. Заседание круглого стола 5 июня 2012 года

Прозвучало семь выступлений: «Законодательная и правовая база обеспечения безопасности дорожного движения. Предложения по совершенствованию главы 12 КоАП РФ»; «Роль Федерации автотоспорта РФ в пропаганде безопасности дорожного движения»; «Качество подготовки водителей в автошколах РФ»; «Реализация проекта социальной рекламы по теме «Безопасность» – «Сак бул»; «Участие частного бизнеса в обеспечении безопасности дорожного движения» и др. В рамках круглого стола прошло подписание соглашения о сотрудничестве молодежной организации за безопасность «16 RUS» с представителем частного бизнеса, самой крупной городской сетью шиномонтажа «5 колесо» и автомоек «Мойдодыр».

### **3. Молодёжный форум**

Еще одной новой формой работы с молодежью явилось проведение Республиканского молодежного форума в 2011 и в 2012 годах (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Открытие форума

Республиканский молодежный форум – это инновационные площадки, на которых любой молодой человек и команда смогли продемонстрировать свой талант, активность, найти единомышленников.

Целью форума является представление, обсуждение и продвижение социально значимых, инновационных и общественно полезных идей и проектов талантливой молодежи как основы системы эффективного развития и реализации интеллектуально-творческого потенциала в Республике Татарстан.

Участниками форума являются молодые люди в возрасте от 16 до 30 лет (молодые ученые в возрасте до 35 лет), студенты высших и средне-специальных учебных заведений Республики Татарстан, активисты детских и молодежных общественных объединений Республики Татарстан, авторы и участники молодежных проектов и инициатив.

Всего в рамках форума функционировали следующие тематические площадки:

- площадка «Интеллект»;
- площадка «АРТ-парад»;
- площадка «Ты – предприниматель»;

- площадка «О, спорт, Ты – жизнь!»;
- специализированная площадка «Старт в будущее!»;
- площадка «Безопасность жизнедеятельности» – представленные проекты и инициативы этой площадки направлены на повышение правовой культуры, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, подготовку молодежи к действиям в условиях чрезвычайных и экстремальных ситуаций, а также на профилактику терроризма, экстремизма и проявлений ксенофобии в молодежной среде.

*Секцию курировали:* Министерство по делам молодежи, спорту и туризму РТ, Министерство внутренних дел по РТ, ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей», молодежное движение за безопасность «16 RUS». Ответственным куратором секции являлся Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по РТ.

*Работа велась по 7 основным направлениям:*

- Безопасность жизнедеятельности на дорогах;
- Антинаркотическая пропаганда;
- Противодействие идеологии экстремизма и терроризма;
- Экологическая безопасность;
- Интернет-безопасность;
- Безопасность и защита человека в ЧС;
- Технологии формирования безопасного поведения в молодёжной среде.

Отрадно, что тематика секции привлекла внимание значительного числа неравнодушных к проблемам безопасности молодых людей.

Всего на конкурс в 2011 г. по тематике секции было представлено 156 проектов, из них по направлению «Безопасность на дорогах» – 31 проект.

Каждую работу просмотрели и оценили по 3 эксперта. Лучшие работы (по 10–13 работ) выносили для презентации на круглых столах: «Экологическая безопасность», «Безопасность жизнедеятельности на дорогах», «Безопасность и защита человека в ЧС», «Интернет-безопасность», «Противодействие идеологии экстремизма и терроризма», «Технология формирования безопасного поведения в молодежной среде», «Антинаркотическая пропаганда». По результатам презентаций проектов на каждом круглом столе определились 8 лидеров, которые представили свои проекты на стендах (рис. 3.2). 29 ноября 2011 года трем победителям из числа финалистов вручил награды Президент Республики Татарстан Минниханов Рустам Нургалиевич (рис. 3.3).



Рис. 3.2. Стенд по направлению  
«Безопасность жизнедеятельности на дорогах»

Победители Республиканского молодежного форума получили возможность реализовать на практике свои инновационные проекты и идеи.



Рис. 3.3. Вручение награды

Такая возможность реализовать на практике свои инновации в 2012 г. представилась участникам, чьи проекты направлены на повышение правовой культуры, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, подготовку молодежи к действиям в условиях чрезвычайных и экстремальных ситуаций, а также на профилактику терроризма и экстремизма, проявлений ксенофобии в молодежной среде, по следующим направлениям:

- Безопасность на дорогах;
- Антинаркотическая пропаганда;
- Противодействие распространению экстремизма и терроризма;
- Профилактика религиозного экстремизма и социально-психологических угроз;
- Экологическая безопасность;
- Интернет-безопасность;
- Технологии формирования безопасного поведения в молодежной среде;
- Криминальные опасности в современном социуме и защита от них;

– Безопасность и защита человека в чрезвычайных ситуациях;

– Проекты по созданию модели взаимодействия государства с молодежными неформальными организациями;

– Продовольственная безопасность.

На секцию «Безопасность жизнедеятельности» Республиканского молодежного форума-2012 для участия в заочном туре был подан 261 проект, в том числе по направлению «Безопасность на дорогах» – 51 проект.

Экспертная комиссия отобрала лучшие работы из заявленных для участия в мероприятиях очного этапа.

Очная работа в рамках секций проводилась в форме круглых столов, где авторы имели возможность представить свои идеи, проекты и продукты, ответить на вопросы. По итогам работы круглых столов определились участники финала.

По направлению «Безопасность на дорогах» участниками финала стали Гизатуллин Руслан Рустамович, Грибанова Александра Олеговна (Казанский государственный медицинский университет) с проектом «Информационный гид по оказанию первой помощи». Проект представляет собой программу, установленную в телефоне или автомобильном навигаторе, которая подскажет оптимальное решение на основе коротких простых вопросов, максимально приближенных к возникшей ситуации, и конкретных рекомендаций последовательности действий и объяснения методики их выполнения. Программа включает практические рекомендации в правовой области, безопасности жизнедеятельности и простейшие медицинские навыки, представленные в виде схем, картинок и видеофайлов.

Группа сотрудников МУ «АСУДД» (г. Казань) предложила адаптивную систему управления дорожным движением, спо-

собную переключать светофоры в зависимости от текущей дорожной ситуации.

Старший инспектор Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) ГИБДД МВД по РТ предложила идею «Подготовка личного состава ГИБДД МВД по РТ к работе с иностранными гражданами», основой которой является быстрое реагирование сотрудника полиции на проблемный вопрос иностранного гражданина. Инструментом осуществления идеи является ситуационная карточка: краткое и доступное методическое пособие, которое помогает определить вид проблемы и подготавливает сотрудника полиции, не владеющего английским языком, к правильному реагированию на нее; создает культурный имидж республики.

Объединение «Татармультифильм» совместно с ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей» разработало проект «Сакла» – мультимедийную интерактивную звуковую иллюстрированную библиотеку для детей по обучению правилам безопасного поведения на дорогах.

Группа научных сотрудников ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей» (г. Казань) выступила с проектом мероприятия «Всемирный день памяти жертв ДТП», проводимого с целью вспомнить всех погибших в ДТП, подчеркнуть необходимость послеаварийной поддержки пострадавших, привлечь внимание общественности к проблеме дорожно-транспортных происшествий, а также к мерам профилактики ДТП.

Куховаренко Антон Олегович (г. Казань) представил инновационную систему выявления нарушений ПДД «Автодория», которая представляет собой аппаратно-программный комплекс для контроля за соблюдением скоростного режима

автотранспортными средствами. Принципиальным отличием данной системы является то, что контроль скорости осуществляется на протяженных участках дорог, а не только в точке установки прибора. Это достигается путем фиксации моментов въезда автомобиля на контролируемый участок, выезда из него и последующего расчета средней скорости его движения.

Именно этому проекту в номинации «Лучший инновационный продукт» тематической площадки «Безопасность жизнедеятельности» было присуждено первое место в финале, который состоялся 25 и 26 января 2013 года в ИТ-лицее. Второе место было присуждено двум проектам: «Всемирный день памяти жертв ДТП» и «Экспресс-метод определения интегральной антиоксидантной активности молока и молочных продуктов», третье место тоже разделили два проекта: это проекты «Первый полнокупольный фильм для цифровых планетариев «Я в движении» и «Система оповещения населения «СпикФон».

Финал конкурса посетило руководство Республики Татарстан, приглашенные руководители федеральных органов государственной власти, российские и республиканские эксперты, представители научно-исследовательских, образовательных учреждений высшего образования, бизнеса с целью заключения соглашений о совместной реализации (внедрении в практику) лучших проектов форума.

По результатам молодежного форума были отобраны лучшие проекты и молодежные программы для дальнейшей поддержки и сопровождения со стороны Правительства Республики Татарстан.

Президент Республики Татарстан Рустам Нургалиевич Минниханов посетил выставку-презентацию лучших проектов

Республиканского молодежного форума–2012 и принял участие в церемонии награждения победителей.

В ходе дальнейшей работы Президентом РТ был утвержден перечень поручений по итогам встречи с участниками финала Республиканского молодежного форума–2012.

#### **4. День памяти жертв дорожно-транспортных происшествий**

Идея ежегодного проведения Дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий принадлежит «Road Peace» – британскому благотворительному фонду помощи жертвам ДТП, который отмечает его с 1993 года. На протяжении пяти лет организации, присоединившиеся к Европейской федерации жертв ДТП, отмечали этот день как Европейский день памяти жертв ДТП. В 1998 году День памяти вышел за пределы Европы и появился на других континентах.

26 октября 2005 года Генеральная Ассамблея в своей резолюции (№ A/RES/60/5) предложила государствам-членам ООН и международному сообществу, начиная с 2005-го года, ежегодно в третье воскресенье ноября отмечать Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий (World Day of Remembrance for Road Traffic Victims) [16].

Основная цель акции – привлечь внимание к проблеме смертности на дорогах: во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий ежедневно погибают 3 тыс. человек и около 100 тыс. получают серьезные травмы; ежегодно погибает около 1,3 млн человек и еще 50 млн получают травмы и становятся инвалидами. Дорожно-транспортные происшествия являются первой по значимости причиной смерти молодых людей в возрасте 15–29 лет [17].

По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, к 2020 году травматизм в результате дорожных аварий может стать третьей основной причиной смертности после сердечно-сосудистых и раковых заболеваний.

Проводимая акция – это возможность еще раз вспомнить всех погибших в ДТП и проявить сострадание к семьям, понесшим тяжелую утрату, обратить внимание на характер воздействия дорожных аварий на семьи и общество, на необходимость улучшения послеаварийной заботы и поддержки травмированных и семей погибших.

Потери на дорогах подсчитываются в тот год, когда они произошли, а семьи погибших остаются со своим горем навсегда. К сожалению, получившие глубочайшие моральные травмы в статистику не включаются. Поддержка пострадавших в ДТП, забота о них, а также о семьях погибших и раненых должны стать неотъемлемой частью работы органов власти, общественных организаций, духовенства, всего общества. ВОЗ и ООН призывают правительства и неправительственные организации во всем мире отмечать этот день с целью привлечения внимания общественности к дорожно-транспортным происшествиям, их последствиям и связанным с ними издержкам, а также к мерам, которые можно принять для их предупреждения [18].

Первые акции, посвященные Дню памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, в 2008–2009 годах в Казани проходили в форме автопробегов. Практика показала, что формат автопробега не может охватить масштабную молодежную аудиторию, заострить внимание на многочисленных фактах гибели молодых людей по причине превышения скорости и езды в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Поэтому по инициативе молодежи акции стали проводить в новом формате.

Первая такая акция в новом формате, собравшая около 5000 тыс. человек, была проведена 19 ноября 2010 г. на площади Тысячелетия г. Казани (рис. 4.1).



Рис. 4.1. Участники акции

Проведению акции предшествовала большая пропагандистская работа. Во всех вузах проводились лекции и беседы с демонстрацией фильмов о погибших в ДТП.

На мероприятии присутствовали Премьер-министр Республики Татарстан И. Ш. Халиков и начальник Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан Р. Н. Минниханов (рис. 4.2).



Рис. 4.2. Премьер-министр РТ И.Ш. Халиков и начальник Управления ГИБДД МВД по РТ Р.Н. Минниханов

В акции принимали участие популярные артисты и творческие коллективы (рис. 4.3).



Рис. 4.3. Концертный номер

В ходе мероприятия на видеозэкран проецировались социальные ролики, подготовленные студентами вузов республики (рис. 4.4).



Рис. 4.4. Демонстрация социального видеоролика

При монтаже видеоматериалов использовались видеокадры и фотографии с мест дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли одноклассники присутствующих студентов. Активное участие в проведении акции приняли члены молодежного движения «16 RUS» (рис. 4.5).



Рис. 4.5. Активисты молодежного движения «16 RUS»

В память о погибших в автокатастрофах участники митинга выпустили две тысячи белых шаров (рис. 4.6).



Рис. 4.6. Шары над площадью в память о погибших

После окончания митинга в крупных торговых комплексах, на авто- и железнодорожном вокзалах, центральных улицах города состоялись промоакции.

В ходе акций использовались пропагандистские транспаранты, было роздано более 4000 памяток участникам дорожного движения и 1000 светоотражающих значков (рис. 4.7).



Рис. 4.7. Раздача памяток

В создании пропагандистской продукции самое активное участие приняли студенты высших и средних профессиональных учебных учреждений.

С каждым годом в проведении Дня памяти жертв дорожных аварий принимает участие все большее количество учащихся школ, студентов высших и средних профессиональных учебных учреждений.

Так 22 ноября 2011 года в спортивном комплексе «Баскетхолл» по инициативе студенчества прошла массовая акция, посвященная Всемирному дню памяти жертв ДТП, который проводили в Казани в 4-й раз (Приложение 2, диск 1). В мероприятии приняли участие 7000 казанских студентов и школьников (рис. 4.8).



Рис. 4.8. Участники акции



Рис. 4.9. Почетные гости

На мероприятии также присутствовали руководители министерств и ведомств, вузов и сеузов г. Казани, средств массовой информации, представители религиозных конфессий, других объединений и организаций (рис. 4.9, 4.10).

С приветственным словом выступил первый заместитель Премьер-министра Республики Татарстан Равиль Фатыхович Муратов (рис. 4.11).



Рис. 4.10. Представители религиозных конфессий



Рис. 4.11. Приветственное слово Равиля Фатыховича Муратова

«На количество ДТП влияет не только качество дорог. Многие зависят от культуры вождения. Надо помнить, что с нас берут пример дети, которые копируют наше поведение, в том числе и на дорогах», – сказал Равиль Муратов. Он выразил надежду, что все собравшиеся сегодня на проведение акции и в дальнейшем будут принимать во всех таких мероприятиях столь же активное участие.

Асгат Ахметович Сафаров, министр внутренних дел по Республике Татарстан, в своем выступлении отметил, что от ДТП гибнет больше людей, чем от болезней и криминала (рис. 4.12).



Рис. 4.12. Выступление министра внутренних дел по Республике Татарстан Асгата Ахметовича Сафарова

Он напомнил собравшимся слова Патриарха Московского и всея Руси Кирилла: «Когда пьяный водитель давит на пешеходном переходе детей – это верх безнравственности».

«Каждый час в Татарстане на дорогах происходит ДТП с пострадавшими. В сутки в республике 1-2 человека погибает на дорогах. Мы должны бороться с этим все вместе, и только так можно добиться результатов», – заметил министр.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Республике Татарстан назвал основные причины ДТП: превышение безопасной скорости, управление в состоянии алкогольного опьянения, отсутствие программ технического осмотра транспортных средств и устройств, обеспечивающих безопасность водителей и пассажиров (рис. 4.13).



Рис. 4.13. Выступление начальника УГИБДД МВД по РТ Минниханова Рифката Нургалиевича

Особую эмоциональность мероприятию придали песни и видеоролики, созданные силами студенческой молодежи. К словам известных людей нашего города присоединяется группа «Прогульщики» (рис. 4.14) с песней, которая является гимном, потому что выражает наше огромное желание перемен!



Рис. 4.14. Выступление группы «Прогульщики»

«Перемен требуют наши сердца», – пел Виктор Цой, который погиб в страшной аварии (рис. 4.15).



Рис. 4.15. Жертва ДТП

Мастера экстремального спорта продемонстрировали виртуозное искусство управления квадроциклами (рис. 4.16) и велосипедами (рис. 4.17–4.18).



Рис. 4.16. Выступление квадроциклиста



Рис. 4.17. Опасный трюк



Рис. 4.18. Выступление велосипедиста

Минутой молчания собравшиеся почтили память всех погибших в ДТП, отдельно вспомнили детей, погибших на дорогах (рис. 4.19).



Рис. 4.19. Минута молчания

Эмоциональный настрой минуты молчания поддержали выступления студентов. Все представленные номера были посвящены памяти погибших в дорожно-транспортных авариях, предостерегали живых от опасностей на дорогах (рис. 4.20).



Рис. 4.20. Иркен Мустафин и вокальное трио «Индиго»

Творческие коллективы города подготовили к акции тематические художественные номера.

Танцевальный коллектив Казанского государственного энергетического университета «Кристалл» показал танцевальную композицию, посвященную памяти погибших в автоавариях (рис. 4.21).



Рис. 4.21. Выступает танцевальный коллектив «Кристалл»

Студент Казанского государственного университета культуры и искусств Салават Хаков исполнил песню о погибших в ДТП (рис. 4.22).



Рис. 4.22. Песня о погибших на дорогах

Выступление членов агитбригады юных инспекторов дорожного движения продемонстрировало преемственность между поколениями, между учащейся молодежью школ и высших учебных заведений (рис. 4.23).



Рис. 4.23. Агитбригада ЮИД

В заключение мероприятия торжественным маршем перед зрителями прошли юные инспекторы движения, воспитанники детско-юношеской автомобильной школы (рис. 4.24), активисты студенческого движения за безопасность «16 RUS», волонтеры, ветераны Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан (рис. 4.25).



Рис. 4.24. Юные инспекторы движения



Рис. 4.25. Ветераны ГИБДД

После окончания мероприятия студенты с плакатами, призывающими к соблюдению правил дорожного движения, прошли по оживленным улицам г. Казани: Островского, Правобулачной, Баумана, Петербургской, Карла Маркса, Пушкина, Бутлерова, Эсперанто, Салимжанова, Кремлевской, Большой Красной и другим (рис. 4.26).



Рис. 4.26. Агитационный поход по улицам города

Цель агитационного похода по центральным улицам города – привлечь внимание всех участников дорожного движения к проблеме смертности на дорогах и необходимости соблюдения Правил дорожного движения.

В торговых центрах «Кольцо» и «Бэхетле» (на ул. Павлюхина) активисты раздали памятки участникам дорожного движения.

Проведение Всемирного дня памяти жертв ДТП стало традицией в нашем городе, и в очередной раз 20 ноября 2012 года более 8 тысяч молодых людей собрались в спортивном комплексе «Баскет-холл» для участия в этой масштабной акции. Акцию открыл Президент Республики Татарстан Рустам Нургалиевич Минниханов (рис. 4.27).

Президент РТ подчеркнул, что зачастую виновниками тяжелых происшествий становятся сами молодые люди, управ-

ляющие автомобилями в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также ранее лишенные водительского удостоверения или не получавшие его. Осознание и раскаяние приходят поздно – уже вместе с горем. Призвал молодежь к необходимости усвоить раз и навсегда, что отправиться в путь не пристегнутым, не закрепить ребенка в детском автокресле, выехать на полосу встречного движения, не успеть затормозить перед пешеходом – это значит стать потенциальным убийцей.

Повлиять на ситуацию возможно лишь с участием ответственности. Мы должны противопоставить нарушителям ПДД нашу гражданскую позицию, принципиальное отношение каждого участника дорожного движения.

Управление ГИБДД при МВД России по РТ активно использует в своей работе видео- и другие материалы, представляемые общественными автоинспекторами. Мы поддерживаем инициативу наших граждан, не равнодушных к происходящему на дорогах.

В заключение Президент выразил уверенность: «Мы и впредь надеемся на вашу помощь и поддержку. Убежден, что совместными усилиями мы сможем достичь значительных результатов по обеспечению безопасности на дорогах!»



Рис. 4.27. Приветственное слово Президента Республики Татарстан Рустама Нургалиевича Минниханова

Министр МВД по РТ Артем Валерьевич Хохорин в своем выступлении отметил: практика показала, что проведение масштабной акции «Всемирный день памяти жертв ДТП» позволяет привлечь внимание молодежи к проблемам повышения безопасности дорожного движения, является формой воспитания законопослушного участника дорожного движения (рис. 4.28).



Рис. 4.28. Выступление министра МВД по РТ Артема Валерьевича Хохорина

Мы все привыкли к огромному потоку информации, которая звучит вокруг нас. С экранов телевизоров, со страниц Internet, из радиоприемников часто звучит информация о катастрофах, ДТП и прочих происшествиях. Привыкли к этому и чаще всего просто пропускаем слова мимо ушей. Но ведь недаром гласит пословица: «Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать».

С целью привлечь внимание людей к проблеме дорожно-транспортного травматизма, с целью пропаганды БДД проводятся автопробеги, приуроченные ко Дню памяти жертв ДТП.

Первый такой автопробег прошел по центральным улицам Казани 16 ноября 2008 года. В автопробеге участвовали автомобили ДПС, НУДО «ДЮАШ» и других общественных

организаций. Последний подобный пробег прошел в Казани 18 ноября 2011 года; в нем участвовали казанские активисты – представители ВОА, ДЮАШ – и студенты казанских вузов. Снег и холодный ветер не напугали участников пробега, которые прикрепили к своим машинам белые флаги. Около десятка автомобилей, выстроившись в организованную колонну, с флагами проехали по улицам Казани в сопровождении двух экипажей ДПС. Для большей наглядности вместе с колонной провозили по городу на эвакуаторе поврежденный в аварии кузов легкового автомобиля (рис. 4.29).



Рис. 4.29. Результат аварии

По мнению организаторов, такая наглядность очень показательна и не может не привлечь внимания водителей: заставит их вести себя на дорогах более обдуманно, и пусть немного, но сбавить скорость.

Во время пробега было предусмотрено несколько остановок на крупных остановочных пунктах, где участники пробега раздавали памятки, направленные на пропаганду соблюдения правил дорожного движения. Кроме того, детям подарили световозвращающие значки, которые помогут им стать заметнее в темное время суток. Это мероприятие, как и сама акция «День

памяти жертв дорожных аварий», носит профилактический характер, проводится с целью привлечения внимания общественности к проблемам безопасности дорожного движения.

## **5. Конкурс «Автосессия»**

Организация массовых акций, таких, как День памяти жертв ДТП, побудило студенческую молодежь более осознанно относиться к безопасности на дорогах, совершенствовать свои водительские навыки. Зародилась идея ежегодно проводить конкурс водительского мастерства среди студентов-автомобилистов «Автосессия» с целью повышения культуры вождения и привития осознанного законопослушного поведения за рулем. Было разработано Положение о проведении Республиканского конкурса среди студентов-автомобилистов (Приложение 3). Время показало, что конкурс стал популярной, хорошо зарекомендовавшей себя формой работы с молодежью по профилактике дорожно-транспортных происшествий, привлекающей с каждым годом все большее число участников.

Впервые конкурс водительского мастерства среди студентов казанских вузов «Автосессия-2010», организованный отделом ГИБДД УВД по г. Казани, казанским филиалом ГКУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ» и Всероссийским обществом автомобилистов, прошел в 2010 году и стартовал 15 октября.

Организаторы соревнований отмечают, что студенты как участники выбраны не случайно. Именно молодые люди – самые агрессивные водители. При этом с минимальным опытом вождения. Потому масса аварий в городе – дело их рук и ног. Практически каждое десятое ДТП происходит по вине води-

телей, стаж вождения которых не превышает трех лет. Аналитики управления ГИБДД подсчитали, что каждое пятое ДТП со смертельным исходом тоже на счету молодых водителей. Вот и придумали им пусть маленькую, но отдушину.

«Автомногоборье как критерий оценки водительского мастерства выбрано не случайно, – говорит председатель татарстанской организации Всероссийского общества автомобилистов Юрий Кулагин. – Каждый водитель не только должен уметь водить машину, но и делать это грамотно, то есть знать Правила дорожного движения. Мы пытаемся молодежь студенческого возраста приучить к грамотному вождению автомобиля в городских условиях. Тем более что наша республика – чемпион России среди детско-юношеских команд как раз в автомногоборье».

Главными задачами конкурса были:

- закрепление молодыми водителями навыков соблюдения правил дорожного движения;
- привлечение молодежи к участию в пропаганде БДД среди населения;
- формирование у населения дорожно-транспортной культуры и законопослушного поведения в области безопасности дорожного движения.

В конкурсе принимали участие 11 команд от 9 ведущих вузов Казани.

По правилам конкурса участвовать в нем мог любой студент или студентка Казани при соблюдении нескольких условий:

1. К конкурсу допускаются молодые водители, по чьей вине не было зафиксировано ни одного ДТП на протяжении последнего полугодия.

2. Конкурсанты принимают участие в соревнованиях только на автомобилях, принадлежащих им на праве собственности или по доверенности.

3. К участию в конкурсе допускаются только транспортные средства, прошедшие государственный технический осмотр.

Участники соревнований прошли три этапа: практический, фигурное вождение и автослалом. Главный критерий оценки водителей на площадке – время заезда и чистота прохождения различных фигур. Среди них – змейка, гараж, габаритный разворот и параллельная парковка. Задача водителя – проехать все элементы трассы без помарок и как можно быстрее. Машины, на которых выступали участники заезда, – личные авто владельцев, потому преодоление трассы не должно их напрягать: своя машина привычна и предсказуема.

После приветственного слова главного государственного инспектора безопасности дорожного движения по Республике Татарстан начались заезды. После первого заезда стало видно, что мастерством управления автомобилем молодежь не блещет: змейка, параллельная парковка, заезд в гараж задним ходом – всё это вызывало затруднения. На минимальной скорости, двигаясь порой буквально по сантиметрам, соревнующиеся сбивали аншлаги, не попадали с первого раза куда надо, даже глохли. И если в городе в общем потоке эти огрехи всем окружающим в целом незаметны, то на площадке всё становится предельно ясным. То есть ясно, что водить машины наши студенты, по большому счету, не умеют.

Сами студенты считают, что этот конкурс должен вскрыть все недостатки в манере вождения автомобиля у молодых людей, чтобы они, управляя автомобилем в городе, могли обезопасить себя и своих близких от возможных неприятностей,

которые иногда бывают тяжкими. Вождение авто – это ежедневный экзамен. Потому и назвали конкурс «Автосессия». Для поддержки своих «спортсменов» некоторые вузы прислали настоящие команды поддержки из мальчишек и девчонок, которые подбадривали своих друзей при прохождении очередных этапов соревнований. И только в классе проверки знаний ПДД было тихо. Все же экзамен требует внимания и сосредоточенности.

«Этот конкурс имеет для вуза и учащихся огромное значение, – говорит преподаватель Казанского университета культуры и искусств Анна Григорьева. – Во-первых, это вовлекает молодежь в активную деятельность, во-вторых, показывает, что есть куда двигаться, на кого равняться. Буквально – с кого брать пример. И вузу тоже плюс – всё, что на пользу студентам, идет в зачет и учебному заведению».

В первый день, 15 октября, конкурсантам предстояло пройти три этапа:

«Знание правил дорожного движения» – экзамен по основам безопасности дорожного движения;

«Фигурное вождение автомобиля» – проводится на специальной площадке, включает в себя проверку основных навыков управления автомобилем по заданной схеме. При этом также учитывается правильное выполнение каждого упражнения и время прохождения на этапе;

«Автослалом» (или скоростное маневрирование) – зрелищный этап – специальная фигурная трасса, на которой стартуют сразу двое участников. На данном этапе также учитывается правильность выполнения упражнения и время прохождения трассы.

Заключительный этап «Автосессии» прошел 29 октября 2010 года. На нем проверялись творческие способности участ-

ников в рамках заданной темы «Правила дорожного движения – безопасная дорога жизни». Победители были награждены дипломами за победу в творческом конкурсе (рис. 5.1).



Рис. 5.1. Диплом за творческий конкурс

По итогам всех этапов команда Казанского ГАУ стала абсолютным победителем городского конкурса водительского мастерства среди студентов высших учебных заведений «Автосессия-2010» (рис. 5.2).



Рис. 5.2. Победители – команда Казанского государственного аграрного университета

На втором месте – команда № 2 Казанского государственного технологического университета.

На третьем месте – команда № 1 Казанского государственного технологического университета.

Гала-концерт самых интересных творческих номеров, награждение самых примерных водителей и лучших вузов по итогам первой казанской «Автосессии» прошли 11 ноября и были приурочены ко Дню сотрудников органов внутренних дел.

А через год, 15 ноября 2011 года, в Управлении ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялся финал уже первого Республиканского конкурса среди студентов-автомобилистов «Автосессия-2011». Конкурс проходил в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и был посвящен 75-летию со дня образования Госавтоинспекции (рис. 5.3).



Рис. 5.3. Открытие первого республиканского конкурса среди студентов-автомобилистов

Первый этап соревнований прошел в сентябре в городах республики. Второй этап состоялся 19 октября на территории административного Управления ГИБДД МВД по РТ.

Во втором этапе приняли участие 13 команд-победительниц первого этапа из 10 городов республики (г. Казань представляли три команды, г. Набережные Челны – две) (рис. 5.4).



Рис. 5.4. Команды-победительницы первого этапа

Каждая команда состояла из трех человек. Они соревновались в знании Правил дорожного движения (рис. 5.5) и фигурном вождении автомобиля (рис. 5.6).



Рис. 5.5. Проверка знаний  
Правил дорожного движения



Рис. 5.6. Фигурное вождение авто-  
мобиля

По решению жюри все 13 команд прошли в финал.

В финале участники соревновались в творческом конкурсе на тему «Взаимоуважение – безопасное движение» (рис. 5.7). Команды должны были в любой малой сценической форме (песня, литературный монтаж, поэтическая зарисовка, поурри, КВН и т.д.) с использованием средств дополнительной наглядной агитации, атрибутики и технического оснащения донести ключевую мысль своего выступления до аудитории.



Рис. 5.7. Творческий конкурс

И второе задание творческого конкурса – баннеры с социальной рекламой на тему «Безопасность на дороге – движение без аварий».

Победителями республиканского конкурса «Автосессия–2011» в командном зачете стали:

1 место – команда Казанского национального исследовательского технологического университета (рис. 5.8);

2 место – команда Казанского государственного аграрного университета;

3 место – команда Казанского государственного архитектурно-строительного университета.



Рис. 5.8. Победители – команда Казанского национального исследовательского технологического университета

Победители были награждены кубками (рис. 5.9), дипломами и денежными премиями.



Рис. 5.9. Кубок победителей

Согласно плану основных мероприятий МВД по Республике Татарстан на 2012 год, 13 ноября на территории комплекса Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялся второй Республиканский конкурс среди студентов-автомобилистов «Автосессия–2012».

Республиканский конкурс проходил в два этапа (I этап – городской – октябрь; II этап – республиканский (финал) – 13 ноября). В конкурсе соревновались 39 студентов высших учебных заведений из 9 городов Республики Татарстан. По итогам конкурса победителями в командном зачете стали:

1 место – команда Казанского национального исследовательского технологического университета;

2 место – команда Казанского национального исследовательского технологического университета (факультет военного обучения);

3 место – команда Нижнекамского филиала Института экономики управления и права.

В творческом конкурсе по теме «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» победителями стали:

1 место – команда Зеленодольского филиала Казанского федерального университета;

2 место – команда Казанского национального исследовательского технологического университета;

3 место – команда Бугульминского профессионально-педагогического колледжа.

В конкурсе баннеров по теме «Безопасность на дороге – движение без аварий» лучшими были признаны баннеры команд Бугульминского профессионально-педагогического колледжа, Камской государственной инженерно-экономической академии, Казанского национального исследовательского технологического университета. Победители были награждены дипломами, кубками и денежными призами. Активное участие в конкурсе «Автосессия» принимают девушки. Если раньше женщина за рулем была редким явлением, то теперь автоледи активно осваивают водительское мастерство.

## **6. Конкурс водительского мастерства «Автоледи»**

В наше время женщина за рулем – явление обычное. Несмотря на мужскую иронию, автоледи вполне справляются со всеми водительскими заботами и чувствуют себя за рулем уверенно. А на вопрос, какой она водитель, редко кто удержится, чтобы себя не похвалить!

Лучших автоледи решено было выявлять на конкурсной основе (Приложение 4). Первый конкурс «Автоледи» был проведен 8 марта 1998 года в Набережных Челнах. С 1999 года конкурс получил статус республиканского и стал традиционным. Ежегодно в Казань со всей республики съезжаются

победительницы районных конкурсов «Автоледи». В 2011 году конкурс вышел на всероссийский уровень. В соревнованиях участвовали представительницы 47 регионов России.

Конкурсантки соревнуются в знании Правил дорожного движения, а также в фигурном вождении автомобиля.

21 июля 2011 года в Казани завершился Республиканский конкурс «Автоледи–2011». Отборочные туры проходили практически во всех городах республики. «Женщины являются более аккуратными водителями, чем мужчины. По статистике, женщины реже попадают в аварии, а их количество скоро приблизится к количеству водителей-мужчин», – отметил Президент РТ во время открытия конкурса.

Затем ученица юношеской спортивной школы продемонстрировала участницам трассу, по которой им предстояло проехать в борьбе за победу. Состязания проходили в 3 классах: «мини» (машины не более 4 м в длину), «миди» (машины от 4 до 4,3 м) и «макси» (автомобили более 4,3 м).

Сначала автоледи пришлось пройти техосмотр, чтобы проверить соответствие автомобиля стандартам. Затем девушки сдали экзамен по ПДД (рис. 6.1).



Рис. 6.1. Экзамен по ПДД

Конкурс закончился лишь во второй половине дня. Десять лучших конкурсанток были награждены дипломами и денежными премиями. Кстати, первые 3 места на почетном пьедестале заняли девушки из Казани (рис. 6.2). 3-е место заняла Светлана Кадомникова, на 2-м оказалась Луиза Бадрева. Абсолютной победительницей и «Автоледи-2011» стала Светлана Ипкеева. Эти участницы получили почетные ленты, кубки и денежные премии.



Рис. 6.2. Победители – казанские девушки

Также 18–22 сентября 2011 года в г. Казани в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения прошли первые Всероссийские открытые соревнования по автомобильному многоборью среди женщин-автомобилистов «Автоледи», посвященные 75-летию со дня образования службы Госавтоинспекции.

В конкурсе приняли участие 44 команды из 47 регионов России (97 участниц, 72 представителя).

Соревнования проводились с целью повышения уровня дорожно-транспортной культуры населения.

Организаторами данного мероприятия выступили ГУОБДД МВД России, Министерство внутренних дел по

Республике Татарстан, Государственное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», Российская автомобильная федерация, Общественная организация «Всероссийское общество автомобилистов».

Программасоревнованийвключаладваэтапа: экзаменназнаниеПравилдорожногодвиженияРФиосновбезопасностидорожногодвижения, атакжеклассическоескоростноеманеврирование (рис. 6.3).



Рис. 6.3. Скоростное маневрирование

20 сентября 2011 года в Управлении ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялось открытие соревнований. На открытии присутствовали Премьер-министр РТ, начальник Главного управления по ОБДД МВД Российской Федерации; министр внутренних дел РТ; член Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения РФ, главный редактор журнала «Твоя дорога»; главный редактор «Stop-газеты» и газеты «Добрая Дорога Детства», председатель Татарстанской республиканской организации ОО «ВОА», директор Негосударственного учреждения дополнительного образования «Детско-юношеская автомобильная школа» Республики

Татарстан, руководители редакций средств массовой информации Республики Татарстан.

В тот же день был проведен круглый стол по теме «Роль общественных объединений в формировании культуры безопасности дорожного движения как главной цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения». В работе круглого стола принял участие начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД) МВД России, генерал-майор полиции В. И. Нилов (рис. 6.4).



Рис. 6.4. Работа круглого стола с участием В. И. Нилова

Не случайно участники круглого стола акцентировали внимание на формировании культуры безопасности дорожного движения. Причины напряженной обстановки на дорогах кроются не только в неудовлетворительном состоянии дорог или переизбытке транспортных средств, но и в человеческом факторе, отсутствии культуры на дорогах. Каждый участник дорожного движения должен осознавать меру своей ответственности. Должен понимать, что его недисциплинированность на дороге является, по сути, покушением на жизнь и здоровье других людей.

Повышение культуры поведения всех категорий участников дорожного движения – путь к снижению аварийности на автодорогах. Относитесь с уважением к другим участникам дорожного движения, соблюдайте правила водительской этики и солидарности, не позволяйте себе раздражаться за рулем – и ваша езда будет комфортной и безопасной – так справедливо полагает молодежь. Соблюдение Правил дорожного движения и культура вождения – залог нашей безопасности на дорогах. Так считают участники круглого стола – представители различных государственных и общественных организаций Российской Федерации: Госавтоинспекции, Всероссийского общества автомобилистов, автомобильных школ, женских автоклубов, средств массовой информации.

В ходе заседания при обсуждении проблемных вопросов деятельности женских автоклубов и других объединений представителями общественности различных регионов России было выдвинуто предложение об объединении женщин, заинтересованных в повышении уровня безопасности дорожного движения, в общероссийскую общественную организацию «Женщины России за безопасность дорожного движения». Данное предложение было единогласно поддержано участниками круглого стола. Присутствовали представители 51 региона России.

В целях успешной реализации проекта участники круглого стола предложили:

– члену правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, главному редактору журнала «Твоя дорога» Щипковой Т. Ю. сформировать рабочую группу по созданию Устава, программы и нормативных документов организации;

– поручить рабочей группе инициировать в средствах массовой информации публичное обсуждение целей и задач организации;

– обратиться к общественным объединениям регионов России с призывом поддержать создание организации и внести предложения по сотрудничеству в сфере профилактики аварийности и дорожно-транспортного травматизма;

– подготовить и провести учредительный съезд общественной организации «Женщины за безопасность дорожного движения».

21 сентября в киноконцертном зале Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан состоялось торжественное награждение победителей соревнований.

Победителями в общем командном зачете стали:

1 место – команда Республики Татарстан-1;

2 место – команда Республики Татарстан-2;

3 место – команда Новосибирской области.

Победителями в личном зачете стали: третье место – Ирина Германкова из Республики Хакасия, второе – Наталья Борисенко из команды «Татарстан-2». Абсолютной победительницей соревнований стала Луиза Бадреева из команды «Татарстан-1». Все победители всероссийских соревнований были награждены денежными призами, дипломами, медалями и кубками. Лентой «Автоледи» награждена победительница в абсолютном личном зачете.

Успешно выступили наши спортсменки и на вторых Всероссийских открытых соревнованиях по автомобильному многоборью среди женщин-автомобилистов «Автоледи», которые прошли с 25 по 27 сентября 2012 года в г. Санкт-Петербурге в рамках IV Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

В соревнованиях приняли участие 122 участницы из 57 регионов России. Республику Татарстан представляли две команды. Команда № 1 в составе Дины Губашевой и Регины Юсуповой и команда № 2 в составе Альбины Белоусовой и Евгении Кацюрубы.



Рис. 6.5. Команды-победители

Итоги соревнований:

1 место – команда № 1 Республики Татарстан;

2 место – команда г. Санкт-Петербурга;

3 место – команда № 2 Республики Татарстан.

В личном зачете победителями стали:

1 место – Анна Вишнякова (г. Санкт-Петербург);

2 место – Регина Юсупова (Республика Татарстан);

3 место – Дина Губашева (Республика Татарстан).

## **7. Молодёжное движение за безопасность «16 RUS»**

Расширяется круг общественных организаций, цели деятельности которых связаны, в том числе, и с обеспечением безопасности на дорогах.

Активными участниками проведения мероприятий и акций по безопасности дорожного движения стали такие молодежные общественные организации и объединения, как «Лига студентов Республики Татарстан», Казанский центр «Достижения молодых», общественная молодежная палата, Татарстанская республиканская общественная организация «Всероссийское общество автомобилистов», «16 RUS» и многие другие.

С октября 2010 года в Республике Татарстан активно начало действовать молодежное движение за безопасность «16 RUS». Целью движения является формирование у молодежи безопасного мышления и включение молодежи в деятельность по обеспечению безопасности на дорогах (рис. 7.1).

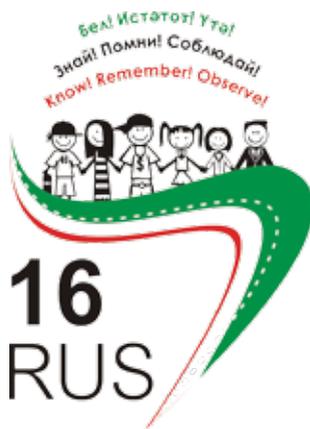


Рис. 7.1. Эмблема молодежного движения

Активисты движения – студенты вузов и сотрудники Госавтоинспекции успели провести интересные мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности дорожного движения, проводили акции по пропаганде БДД, информационные лекции в вузах и ссузах города, снимали социальные ролики. О деятельности организации рассказывает ее лидер

Марсель Нигметзянов: «22 октября 2010 года впервые был проведен круглый стол «Безопасность жизнедеятельности глазами молодежи», в работе которого приняли участие порядка 50 представителей различных общественных организаций. С этого момента и началась деятельность общественной организации «16 RUS».

Регулярно транслируются выступления членов организации на радио «Шансон», «Дорожном радио» и других по теме безопасности дорожного движения. По инициативе молодежного движения в Республиканский молодежный форум-2011 включили секцию «Безопасность жизнедеятельности». 2 ноября 2012 года состоялся Конгресс студентов РТ с участием Президента РТ. На данном мероприятии по безопасности дорожного движения проведен отдельный круглый стол, где студенческая молодежь и не только смогла высказаться, но и предложить свои идеи. По итогам работы Конгресса подготовлена резолюция, которую направили Президенту РТ. Также у молодежного движения есть центральная творческая студенческая площадка «Студент года», где выбирают среди всех вузов республики лучших студентов, лучшие студсоветы, общжития и так далее. На этом мероприятии вручается спецприз для вуза, который активно участвует и сам инициирует мероприятия по безопасности дорожного движения.

Молодежное движение «16 RUS» с 2010 года участвует в проведении акции «Всемирный день памяти жертв ДТП», в рамках программы грантовой поддержки представлен проект создания молодежного спектакля для постановки на большой сцене в РИТЭК.

Дальнейшую работу предполагается вести по следующим направлениям:

## **1. Работа с вузами г. Казани и РТ**

Совместно с органами студенческого самоуправления вузов определить людей, которые будут курировать работу по безопасности дорожного движения от вуза. Каждый вуз составит определённый план мероприятий, которые будут реализовываться в течение года.

По итогам года отмечать деятельность каждого вуза и активных ребят.

В рамках Республиканского конкурса «Студент года» ввести номинацию «Безопасный вуз». Отмечен в ней будет тот вуз, который проводит мероприятия по обеспечению безопасности на дорогах и сам активно участвует в подобных мероприятиях.

## **2. Творческое направление**

В рамках фестиваля КВН предложить «КВН РТ» один из сезонов игры посвятить тематике безопасности дорожного движения, так как фестивали КВН всегда привлекают внимание молодежи. Команды КВН различных вузов являются популярными, и им доверяет молодежь.

С молодежным театром «Акт» на Баумана ведется диалог о создании молодежного спектакля на тематику безопасности дорожного движения.

## **3. Взаимодействие с бизнесом**

По данному направлению подписано соглашение о сотрудничестве с сетью шиномонтажей «5 колесо» и автомоек «Мойдодыр» о проведении совместного мероприятия. Сеть «5 колесо» (имеет 51 объект) готова в течение месяца объявить бесплатную проверку колес, а также раздавать аксессуары для машин.

Представители молодежного движения считают, что каждое предприятие, связанное с транспортным комплексом,

должно в рамках своих бюджетов предусматривать средства на различные мероприятия по безопасности дорожного движения, а также предлагают создать благотворительный Фонд поддержки пострадавших в ДТП. Фонд смог бы поддерживать людей, которые получили тяжелые травмы после ДТП и не имеют средств для лечения, а также проекты по повышению безопасности дорожного движения».

## **Заключение**

Молодежь представляет собой наиболее активную часть общества и способна эффективно решать многие проблемы, в том числе и проблему повышения безопасности дорожного движения. Проблема безопасности на дорогах особенно актуальна для молодежи, так как повышенный уровень риска присущ молодым водителям, является следствием неопытности и пренебрежения Правилами дорожного движения. Этот риск усугубляется теми обстоятельствами, при которых молодежь управляет автомобилем: значительным превышением скорости в ночное время, с пассажирами аналогичного возраста, употреблением алкоголя и часто без использования ремней безопасности.

В то же время меры, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, редко пользуются популярностью в молодежной среде.

Тем не менее аварии на дорогах можно и нужно предупреждать. Поэтому необходимо совершенствовать формы и методы работы по подготовке компетентного участника дорожного движения.

С этой целью мы предложили описанные выше формы работы с молодежью. Главными целями реализации данных

форм работы являются: распространение знаний по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения; разъяснение нормативных правовых актов, причин возникновения дорожно-транспортных происшествий. Для того чтобы эта работа не была формальной, важно не просто давать необходимую информацию, но формировать некоторые общие регуляторы социального поведения, которые позволяют молодому человеку дорожить не только собственной жизнью, но и жизнью других людей.

Безопасность является фактором развития общества, поэтому очень важно сейчас формировать среди молодых людей новый образ – образ человека безопасного поведения.

## Литература

1. *Ахмадиева Р. Ш.* Научно-педагогическое основание формирования безопасности жизнедеятельности личности на дорогах: учебно-методическое пособие / Р. Ш. Ахмадиева; науч. ред. Р. Н. Минниханов. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2011. – 160 с.

2. *Ахмадиева Р. Ш.* Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения (на примере Республики Татарстан) / Р. Ш. Ахмадиева. – Казань: ГУ «НЦ БЖД ПО РАО», 2008. – 328 с.

3. *Ахмадиева Р. Ш.* Мониторинг профилактики дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования: монография / Р. Ш. Ахмадиева; науч. ред.: Р. Н. Минниханов, Г. В. Мухаметзянова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 152 с.

4. *Ахмадиева Р. Ш.* Подготовка компетентного участника дорожного движения в системе непрерывного образования (на примере Республики Татарстан): монография / Р. Ш. Ахмадиева; науч. ред. Р. Н. Минниханов. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2011. – 237 с.

5. *Ахмадиева Р. Ш.* Формирование безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенция будущего педагога: Дисс... д-ра пед. наук / Р. Ш. Ахмадиева. – Казань, 2011. – 353 с.

6. Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 г. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. – 29 с.

7. *Сластенин В. А.* Педагогика: учеб. пособие / В. А. Сластенин, И. Ф. Исаев, А. И. Мищенко. – М.: Школа-Пресс, 1998. – 512 с.

8. Стремление к нулю: высокие задачи и системный проход к безопасности дорожного движения // Международный

транспортный форум «Организация экономического сотрудничества и развития, 2009». – С. 292.

9. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». – М., 2006.

10. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12.1995 г. – М., 1995.

11. Шнайер Б. Психология безопасности [Электронный ресурс] / Б. Шнайер. – Режим доступа: <http://www.securitylab.ru/analytics/350909.php>.

12. Якупов А. М. Комплексный подход по подготовке населения к безопасному участию в дорожно-транспортном процессе / А. М. Якупов // Вестник Междунар. академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности. – 1997. – № 7. – С. 87–90.

13. Якупов А. М. Окружающая среда и индивидуальность ее восприятия участниками дорожного движения / А. М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 9. – С. 29–33.

14. Anette Kolmos, Flemming K. Fink, Lone Krogh. The Aalborg PBL model. Progress, Diversity and Challenges. – Denmark, Centre for University Teaching and Learning, Aalborg University, 2006. – 402 p.

15. First global ministerial conference on road safety. Moscow 2009, November 19-20. – Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. г. Москва, 2009, 19-20 нояб. – 82 с.

16. <http://www.gibdd.ru/news/72>

17. <http://news.rambler.ru/11884024/>

18. [http://www.who.int/mediacentre/events/annual/road\\_victims/ru/](http://www.who.int/mediacentre/events/annual/road_victims/ru/)

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение 1

### Модель региональной системы обучения населения безопасности жизнедеятельности на дорогах

Актуальность темы обусловлена тем, что безопасность жизнедеятельности личности на дорогах (далее безопасность на дороге) приобретает значение как одна из глобальных ценностей человечества. Официальные статистические данные свидетельствуют о высоком уровне смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых становятся все категории участников дорожного движения: пешеходы, водители, пассажиры (рис. П. 1).

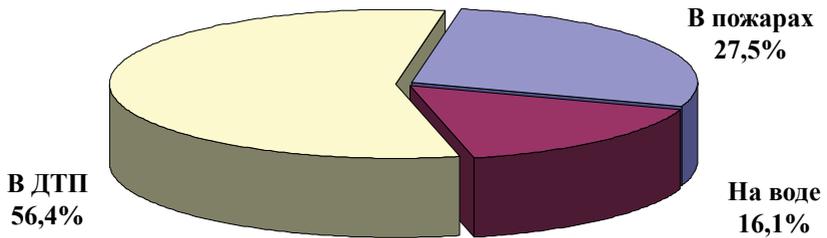


Рис. П. 1. Соотношение погибших в чрезвычайных ситуациях по РФ

В целях формирования системы обеспечения безопасности на дорогах УГИБДД МВД по РТ и ГУ «НЦ БЖД» была разработана модель региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах (рис. П. 2).

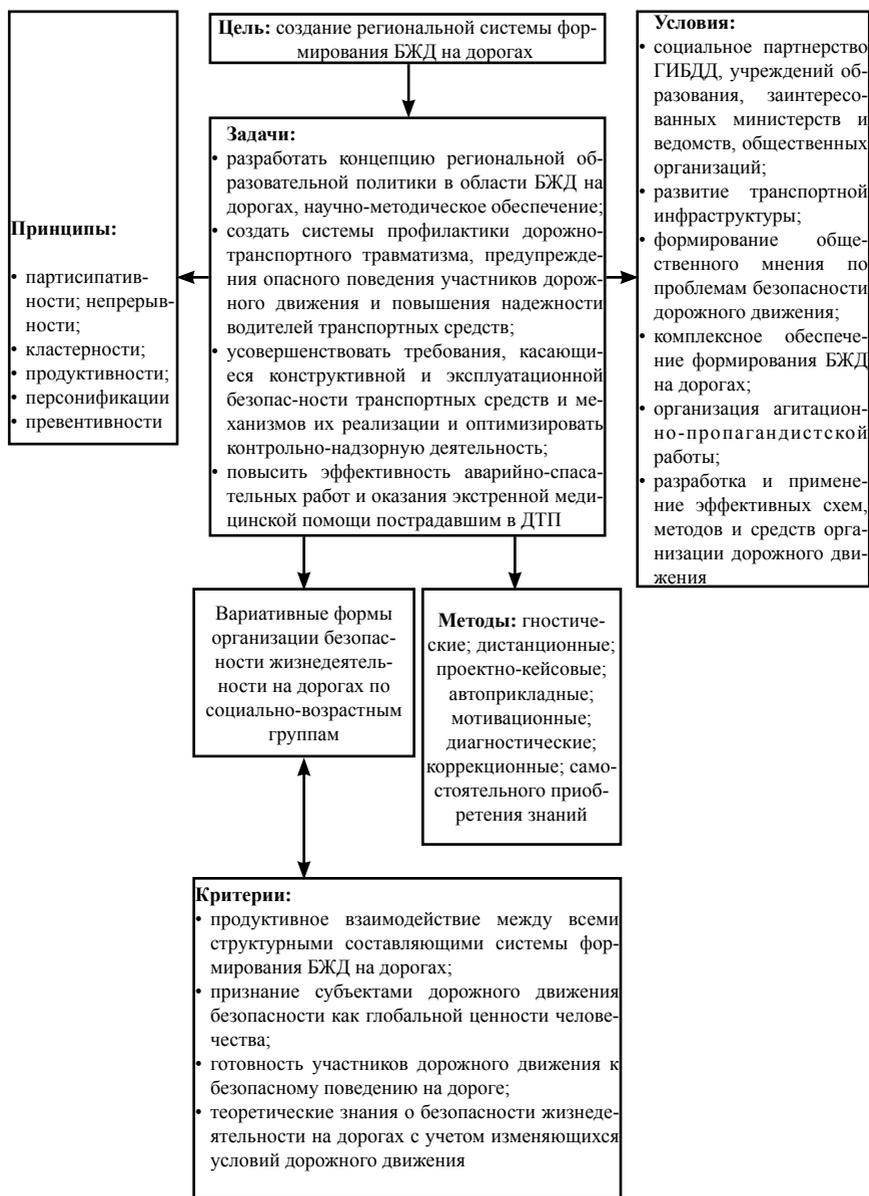


Рис. П. 2. Модель региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах

Модель разработана на основе совокупности следующих принципов:

**партисипативности** – предусматривающего вариативные формы социального партнерства образовательных учреждений с ГИБДД и другими ведомствами;

**непрерывности** – обуславливающего системную целостность специальных акций и образовательных программ по основам безопасности жизнедеятельности (рис. П. 3);



Рис. П. 3. Образование через всю жизнь

**кластерности** – направленного на интеграцию целевого, мотивационного, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов педагогического процесса формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего специалиста;

**продуктивности** – обеспечивающего формирование у будущего специалиста готовности к безопасному поведению на

дороге посредством участия в разработке и реализации научно-образовательных и научно-производственных проектов по безопасности жизнедеятельности на дорогах;

**персонификации** – обуславливающего интегрированное и целенаправленное воздействие на развитие свойств субъектности; формирование устойчивого, осознанного и позитивного отношения к безопасности дорожного движения;

**превентивности** – заключающегося в предупреждении опасного поведения участников дорожного движения; разработке профилактических программ и организации информационно-пропагандистской работы (рис. П. 4).



Рис. П. 4. Профилактика опасного поведения участников дорожного движения.

Данная модель включает различные блоки деятельности, охватывает все социально-возрастные группы населения и направлена на формирование в регионе единого информационно-технологического пространства по формированию компетенции безопасности на дорогах.

Она предполагает материально-техническое, научно-методическое и кадровое обеспечение, а также предусматривает взаимодействие Госавтоинспекции, заинтересованных министерств и ведомств с образовательными учреждениями в Республике Татарстан (рис. П. 5).

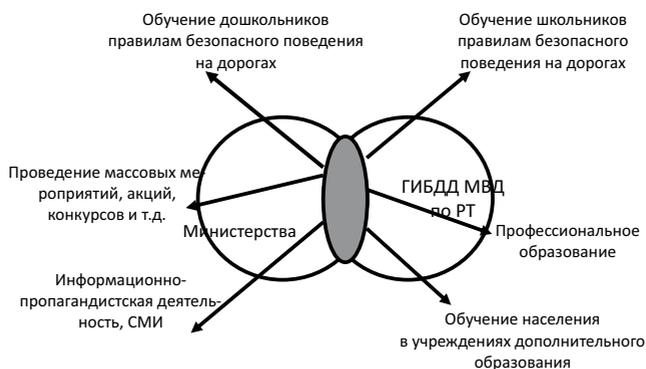


Рис. П. 5. Механизм взаимодействия Управления ГИБДД МВД по РТ и Министерств и ведомств РТ по формированию компетенции БЖДД

В Республике Татарстан еще в 1990-е годы был разработан и внедрен региональный стандарт обучения детей и подростков правилам и навыкам безопасного поведения на дороге.

**Первая ступень** – подготовка участников дорожного движения в возрасте до 7 лет в дошкольных образовательных учреждениях, в системе дополнительного образования детей (рис. П. 6).

Здесь в основном подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в ДОУ и в семье. Дети также посещают спортивные секции и кружки вне ДОУ, автогородки. Участвуют в акциях и конкурсах, таких как «Безопасная зебра», «Зеленый огонек». На этой ступени дети должны научиться уверенно ориентироваться в микрорайоне проживания и иметь навыки безопасного поведения на улице.



Рис. П. 6. Первая ступень обучения

**Вторая ступень** – младшие школьники (1–4 классы, 7–11 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – начальное школьное образование; дополнительное образование детей; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование (рис. П. 7).



Рис. П. 7. Вторая ступень обучения

**Третья ступень** – средний школьный возраст (5–9 классы, 11–14 лет).

На этой ступени дети продолжают изучать Правила дорожного движения, отрабатывать навыки управления велосипедом, заниматься в отрядах ЮИД. На сегодняшний день в полнокомплектных общеобразовательных учреждениях республики создан 1381 отряд юных инспекторов, объединяющих в своих рядах 12 443 учащихся.

Все более популярными становятся занятия в карт-клубах. Сегодня в городах и районах республики созданы и действуют 60 карт-клубов, в которых занимаются на постоянной основе в общей сложности около 3000 детей и подростков. Действуют 3 специализированных картодрома, соответствующих требованиям безопасности при проведении соревнований (рис. П. 8).

**Возраст – 11–14 лет**

- Основное школьное образование
- Дополнительное образование детей
- Семейное образование
- Инклюзивное образование
- Компоненты воздействия



Рис. П. 8. Третья ступень обучения

**Четвертая ступень** – старший школьный возраст (10–11 классы, 15–17 лет).

Подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в школах, в профильных классах, в системе

начального и среднего профессионального образования, в детских юношеских автошколах (рис. П. 9).

**Возраст – 15–17 лет**

- Основное (полное) общее образование
- Дополнительное образование детей
- Профессиональное образование
- Семейное образование
- Инклюзивное образование
- Компоненты воздействия



Рис. П. 9. Четвертая ступень обучения

Сегодня в городах и районных центрах республики насчитывается 28 филиалов ДЮАШ, в которых имеется 136 специализированных автоклассов и 48 учебных автомобилей. Ежегодно ДЮАШ выпускают более 2000 юношей и девушек, которые успешно сдают экзамены по ПДД и вождению автомобиля, а по достижении 18 лет получают водительские удостоверения. Команда ДЮАШ РТ с 2004 года стала активной участницей Всероссийских соревнований, регулярно занимает призовые места.

Эстафету подготовки водителей подхватывает РОСТО. Постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан внедрена инновационная программа под эгидой РОСТО по подготовке водителей из числа старшеклассников, которая рассчитана на 2 года. В настоящее время уже создано 200 автоклассов, в которых проводится обучение по военно-учетной специальности – водитель. Углубленно изучаются ПДД, приемы вождения и технического обслуживания легковых и грузовых автомобилей. Программа подкреплена финансовыми средствами и учебно-методическими разработками.

До 2010 года стандарт ограничивался этими четырьмя ступенями обучения, охватывающими возрастные группы от трех до семнадцати лет. Однако проблема безопасности на дорогах, обучения Правилам дорожного движения должна охватывать все возрастные категории населения. Поэтому нами были определены дополнительно 3 последовательные ступени обучения (5, 6, 7) правилам безопасного поведения на дорогах, которые вошли в Концепцию формирования у будущего специалиста компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах.

#### **Пятая ступень – 18–25 лет.**

Подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в системе профессионального образования: начального, среднего и высшего (рис. П. 10). Это также и молодежные общественные организации, автошколы, мероприятия («Автосессия», День памяти жертв ДТП, Молодежный форум).



Рис. П. 10. Пятая ступень обучения

#### **Шестая ступень – 25–60 лет.**

Подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в образовательной системе повышения квалификации специалистов (например профессиональных водителей

лей категорий «В, С, Д, Е», работающих в сфере транспорта, а также педагогов, преподающих ПДД), автошколах (рис. П. 11).

**Возраст – 25–60 лет**

- Профессиональное образование
- Дополнительное профессиональное образование
- Послевузовское профессиональное образование
- Дополнительное образование взрослых
- Семейное образование
- Инклюзивное образование
- Компоненты воздействия



Рис. П. 11. Шестая ступень обучения

Популярными стали ежегодные конкурсы водительского мастерства «Автошкола года», «Автоледи».

Седьмая ступень – возраст 60 лет и старше.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма данной категории населения осуществляется по месту жительства, посредством проведения бесед, лекций, встреч, а также и через вовлечение в спортивные мероприятия (рис. П. 12). Так 5 октября 2011 года на территории комплекса Управления ГИБДД МВД по РТ состоялся первый конкурс водительского мастерства среди ветеранов Госавтоинспекции МВД по РТ, посвященный Дню пожилого человека.

3 октября 2012 года на территории административного здания Управления ГИБДД МВД по РТ состоялся финал Республиканского конкурса водительского мастерства среди людей

старшего поколения. В конкурсе приняли участие мужчины, достигшие 60-летнего возраста, и женщины, достигшие 55 лет, имеющие водительское удостоверение категории «В».

Конкурс проводился в два этапа: «Классическое скоростное маневрирование», на этом этапе участнику предлагается выполнить комплекс из 6 упражнений: «Змейка передним ходом», «Стоянка», «Бокс передним ходом», «Крест передним ходом», «Стоп-линия»; и теоретический этап «ПДД», на котором необходимо было ответить на 20 вопросов на компьютере.

**Возраст – старше 60 лет**

- Профессиональное образование
- Дополнительное профессиональное образование
- Дополнительное образование взрослых
- Семейное образование
- Инклюзивное образование
- Образование «третьего возраста»
- Компоненты воздействия

The image block contains a list of educational components for the 'Age 60+' category, followed by two side-by-side photographs. The left photograph shows a police officer in a dark uniform and cap standing next to a white car, looking at a document held by the driver. The right photograph shows a police officer in uniform walking across a crosswalk on a city street, with a pedestrian carrying a bag walking in the same direction.

Рис. П. 12. Седьмая ступень обучения

Основной упор при подготовке компетентного участника дорожного движения в РТ делается именно на образование, так как оно затрагивает все возрастные категории населения. Нами учтено семейное образование и специфика подготовки такой категории участников дорожного движения, как люди с ограниченными возможностями. Для подготовки участников дорожного движения, не включенных в систему образования, используется компонент воздействия.

Ступенчатая система подготовки компетентных участников дорожного движения имеет соответствующее материально-техническое обеспечение. Сегодня – это 612 оснащенных всем необходимым кабинетов по безопасности дорожного движения, 2955 уголков БДД, 500 площадок с дорожной разметкой, размещенных в городских и сельских детских садах и школах, и 3 полноценных автогородка (рис. П. 13).



Рис. П. 13. Материально-техническое обеспечение подготовки компетентных участников дорожного движения

В Республике Татарстан Управление Госавтоинспекции совместно с научным центром обеспечили практически все образовательные ступени учебно-методическими пособиями (рис. П. 14).



Рис. П. 14. Научно-методические разработки

Для дошкольного возраста это «Цикл занятий по обучению дошкольников правилам безопасного поведения на дорогах» и «Обучение детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения на дорогах», в которых обобщен передовой опыт педагогов республики.

Для младших школьников таким же тиражом разработаны и изданы: учебно-методическое пособие «Обучение младших школьников правилам безопасного поведения на дороге», пособие «Основные вопросы организации юидовского движения (на примере Республики Татарстан)» и др.

Для учащихся среднего школьного возраста изданы учебно-методические пособия по картингу и подготовлено к изданию учебно-методическое пособие «Обучение школьников правилам безопасного поведения на дороге (5–9 классы)».

Для старшеклассников разработаны и изданы «Инновационные учебные планы и программы ранней профессиональной подготовки водителей в школе», «Рекомендации по совершенствованию методик преподавания в процессе профессиональной подготовки водителей в школе» и книга «Детская юношеская автомобильная школа (на примере Республики Татарстан)».

Для студентов высших учебных заведений разрабатывается цикл лекций по дисциплине «Безопасность на дороге и в общественном транспорте».

Для обеспечения качественной подготовки водителей разработаны и изданы методические рекомендации «Подготовка водителей транспортных средств в Республике Татарстан», «Инновационные учебные планы, программы профессиональной подготовки водителей и рекомендации по совершенствованию методик преподавания».

Взрослой аудитории будет интересен ежеквартальный научно-методический и информационный журнал «Вестник НЦ БЖД». Журнал выпускается с 2009 года, включен в систему РИНЦ.

Представленные в журнале статьи отражают всю многоплановость понятия «безопасность», информируют об исследованиях, ведущихся в данном научном направлении. Авторами статей являются ученые и практики, активно работающие в области безопасности жизнедеятельности.

Появление научной и образовательной области «Безопасность жизнедеятельности», и в частности «Безопасность жиз-

недеятельности на дорогах», востребовало подготовку и переподготовку педагогов, компетентных в этой области.

С 1998 года Госавтоинспекция совместно с Научным центром и Министерством образования РТ занимались обучением и повышением квалификации педагогов начальных классов, преподающих Правила дорожного движения. С 2005 года проводится обучение воспитателей дошкольных образовательных учреждений, так как именно педагоги, работающие на первой ступени системы в дошкольных образовательных учреждениях должны уметь заложить в детях основы правил безопасного поведения в транспортной среде. Кроме того, разработали и внедрили учебный план повышения квалификации учителей начальных классов и воспитателей дошкольных образовательных учреждений по курсу «Современные образовательные технологии обучения детей дошкольного и начального школьного возраста правилам безопасного поведения на дорогах».

Ежегодно по плану 500 педагогов республики проходят курсы повышения квалификации.

Значительное внимание вопросам безопасности дорожного движения уделяется при подготовке преподавателей ОБЖ в Казанском федеральном университете. Совместно с Госавтоинспекцией и Научным центром разработаны:

УМК по курсу «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» и «Безопасность участников дорожного движения» для бакалавриата по направлению – образование в области физической культуры безопасности жизнедеятельности; учебная программа, учебный план для магистратуры по подготовке специалистов в области безопасности жизнедеятельности.

В республике накоплен значительный опыт реализации различных форм работы с вузовской молодежью. Независимо

от получаемой профессии, каждый молодой специалист должен знать и соблюдать Правила дорожного движения. Широкое распространение получили такие формы работы, как круглые столы и форумы по вопросам безопасности дорожного движения, конкурсы среди студентов-автомобилистов «Автосессия», акции «День памяти жертв ДТП». В РТ выработана целостная система подготовки компетентного специалиста и участника дорожного движения. Единая стратегия действий всех заинтересованных структур, как власти, так и общественных организаций, по реализации Концепции обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах позволит коренным образом изменить ситуацию с аварийностью на дорогах республики.

**Выступление перед родителями  
главного государственного инспектора  
безопасности дорожного движения по РТ  
Р. Н. Минниханова**

**Уважаемые родители и педагоги!**

Мы решаем общую задачу – вырастить наших детей достойными людьми и научить их противостоять угрозам современного мира.

Сегодня в России (в т.ч. в Республике Татарстан) от последствий ДТП погибает людей (в т.ч. детей) больше, чем от пожаров, происшествий на воде и бытового травматизма.

Детский дорожно-транспортный травматизм наносит невосполнимый урон нашему обществу. Родители теряют своих детей, государство теряет своих граждан. Едва только вступающие в жизнь малыши и подростки получают тяжелые физические и психические травмы, остаются инвалидами.

В рамках своих полномочий мы делаем все возможное для предотвращения дорожных трагедий, причиной которых всегда являются нарушения Правил дорожного движения. В текущем году Госавтоинспекцией выявлено более 5 млн нарушений ПДД.

Но главной нашей задачей сегодня является не пресечение нарушений, а их предупреждение (профилактика). Во многом благодаря профилактической работе, действующей в республике системе обучения детей основам безопасности дорожного движения, доля дорожно-транспортных происшествий, со-

вершаемых по вине детей, в Татарстане ежегодно сокращается. Мы не первый год пытаемся привлечь внимание общества к актуальным дорожно-транспортным проблемам, в том числе и к проблемам подрастающего поколения пешеходов и будущих водителей.

В 2004–2005 годах, до начала реализации федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения, доля ДТП по вине детей превышала 30 процентов от общего числа происшествий с участием детей, сегодня составляет меньше 25 процентов. Если в 2004 году на дорогах мы потеряли 39 детей, то в 2012 году – 24.

Но, к сожалению, эта позитивная тенденция, не является гарантией благополучия. Если с детской грамотностью наблюдается положительная динамика, то при этом существует не менее глобальная проблема – безответственность и элементарная безграмотность взрослых участников дорожного движения по отношению к детям. Более 70 процентов ДТП с участием детей совершается по вине водителей транспортных средств.

Не требует доказательства и то, что прямая или косвенная вина взрослых присутствует в каждой детской трагедии. Все просто: не обеспечили, не доучили, не досмотрели.

1 марта 2012 года погибли два ребенка-пассажира. В тот день были сложные погодные и дорожные условия, однако, главная причина этих дорожных трагедий – грубые нарушения ПДД водителями автомобилей, а именно: превышение безопасной скорости в сложных метеорологических условиях, несоответствие технического состояния транспортных средств и отсутствие пассивных средств безопасности в автомобилях, в которых перевозились дети. **В очередной раз мы вынуждены констатировать, что по-**

**гибшие дети были пассажирами и перевозились без использования детских удерживающих устройств!**

Так, на 146 километре автодороги Казань–Оренбург, по предварительным данным, водитель автомобиля Daewoo Nexia, не справившись с управлением в условиях сильного снегопада, выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение со встречным автобусом КАВЗ. В дорожно-транспортном происшествии погиб восьмилетний пассажир легкового автомобиля, азнакаевский школьник, юный спортсмен. В аварии получили травмы различной степени тяжести водитель и два пассажира девяти и восьми лет. **Все дети перевозились с нарушением ПДД, без использования детских удерживающих устройств!**

Спустя несколько часов по похожему сценарию произошла дорожная трагедия и в самом Азнакаевском районе. На первом километре автодороги Азнакаево–Актюба водитель автомобиля ВАЗ «девятой» модели, по предварительным данным, превысив безопасную скорость, не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение с автомобилем Kia. Одиннадцатилетний пассажир «девятки» от полученных в ДТП травм скончался в карете скорой помощи. Водитель и восьмилетняя пассажирка легкового автомобиля с различными травмами были доставлены в ЦРБ. **Как и в предыдущем случае, в нарушение Правил дорожного движения дети перевозились без использования детских удерживающих устройств!**

15 августа в Арском районе около 16 часов 55 минут на местной автодороге Арского района водитель-таксист автомобиля Daewoo Nexia, 29-летний парень, возвращавшийся с рыбалки, управляя транспортным средством в состоянии

алкогольного опьянения, не выбрал скорость, обеспечивающую безопасность дорожного движения, выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, и совершил опрокидывание в кювет. В результате ДТП два несовершеннолетних пассажира (восьми и пятнадцати лет) и водитель с травмами различной степени тяжести были госпитализированы в Арскую ЦРБ, жизнь ребенка оборвалась в 17 часов 15 минут.

**Дети перевозились с грубейшими нарушениями – один без детского удерживающего устройства и другой не пристегнутый ремнем безопасности.**

Остановимся на одном из последних происшествий. 15 декабря 2012 года около 15 часов на 20 км автодороги Русский Акташ–Джалиль водитель автомобиля Hyundai, девушка 1985 г.р., превысила скорость, выехала на полосу встречного движения, совершила касательное столкновение с автобусом Fiat Ducato, двигавшимся во встречном направлении, а затем – столкновения с встречными автомобилями Daewoo Nexia и Subaru Forester. Водитель и одиннадцатилетний пассажир автомобиля Daewoo скончались от полученных в ДТП травм. Ребенок перевозился без детского удерживающего устройства. Женщина, управлявшая автомобилем Hyundai, а также пассажир этого автомобиля, 2010 г.р., практически не пострадали и от госпитализации отказались. Женщина была пристегнута ремнем безопасности, а ребенок находился в детском удерживающем устройстве.

Женщина, управлявшая автомобилем Hyundai, в текущем году допустила 16 различных нарушений ПДД и совершила 3 ДТП. Пренебрежительное отношение к Правилам дорожного движения привело в результате к трагическим последствиям, а водителя на скамью подсудимых.

Нарушения правил перевозки и проблемы травматизма детей-пассажиров характерны и для городов республики, дети калечатся не только на трассах.

5 февраля текущего года водитель автомобиля Toyota, следуя по улице Сахарова г. Казани, совершил наезд на световую опору. В результате ДТП трое детей-пассажиров 2010, 2008 и 2007 годов рождения с различными травмами были госпитализированы в ДРКБ. Все трое перевозились без детских удерживающих устройств.

Сегодня, в первую очередь, обратим внимание на наиболее актуальную проблему перевозки детей. Согласно п. 22.9 ПДД, перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах должна осуществляться в детских удерживающих устройствах.

К сожалению, как показывает статистика происшествий, около 35 % перевозок детей осуществляется без детских удерживающих устройств (86 ДТП из 244).

Об эффективности детских удерживающих устройств говорят факты.

29 июля 2011 года в Мамадышском районе внедорожник столкнулся с автомобилем ВАЗ «четырнадцатой» модели. Тогда от сильного удара погибла водитель «Лады» – мама двух сыновей, которые ехали вместе с ней. Оба ребенка, 1999 и 2009 годов рождения, получили травмы, но выжили, потому что находились в детских удерживающих устройствах.

По данным Всемирной организации здравоохранения, использование в транспортных средствах детских удерживающих устройств позволяет снизить смертность среди детей на 54 %, риск получения травм – на 76 %, а тяжелых травм – на 92 %.

Удивляет беспечность автовладельцев и их объяснения о недоступности автокресел. Люди приобретают автомобили

стоимостью под миллион рублей, а на безопасности своих детей экономят.

Напомним, что за игнорирование требований пункта 22.9 ПДД – перевозку детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах без использования детских удерживающих устройств – частью 1 статьи 12.23 КоАП РФ предусмотрен штраф в размере 500 рублей. Выявление нарушений данной категории является приоритетным для подразделений Госавтоинспекции МВД по РТ.

С 1 сентября этого года в г. Казани около каждой школы осуществляется контроль за использованием детских удерживающих устройств при перевозке маленьких пассажиров.

Автокресло – самая главная покупка к рождению ребенка. Автокресло важнее всех игрушек. Даже первая поездка в жизни ребенка – из роддома – должна проходить в автокресле – специальной люльке. В такси, в машине друзей, в туристической поездке – всегда в автокресле. Нет кресла – нет поездки. Это утверждение явилось главной идеей проведенной с 3 ноября по 16 декабря социальной компании «Автокресло – детям!».

Главной задачей компании было убедить родителей в том, что без детского автокресла поездка с ребенком в автомобиле не возможна. Вы, наверное, видели социальной ролик на телевидении, может быть, слышали его на радио (транслировались 3–4 раза в сутки). Возможно, кто-то из вас побывал на театрализованном представлении «Однажды в Кресландии», которое мы проводили 2 декабря в торговом центре «МЕГА».

Вообще в рамках мероприятия мы посетили детские сады, где показали детям «Кресландию», подарили в роддомах родителям новорожденных автолюльки. И своих сотрудников, у которых родились дети во время акции, мы обеспечили автокреслами. Я надеюсь, что и вы, когда придете в гости к своим

близким, у которых родились дети, будете дарить им автолюльки или автокресла. Это лучший подарок для ребенка. Мы будем продолжать работу по пропаганде использования детских удерживающих устройств.

Конечно, нельзя забывать и о ремнях безопасности для тех, кто старше 12 лет. Это пока средство номер один по эффективности, и никакая подушка безопасности его не заменит.

### **Дети-пешеходы**

Если же в целом проанализировать типичные, повторяющиеся из года в год причины дорожно-транспортных происшествий, жертвами которых становятся дети, приблизительно половина всех детей, пострадавших в ДТП, – это пешеходы.

Часть из этих ДТП обусловлена нарушениями Правил дорожного движения водителями, превышающими скорость, проезжающими перекрестки на запрещающий сигнал светофора, не пропускающими пешеходов на пешеходных переходах, гоняющими во дворах.

Часть – результат нахождения малолетних детей на улице без сопровождения взрослых, ну, и конечно, отсутствие навыков безопасного поведения у самих детей – перебегающих на дорогу в неположенных местах или из-за стоящего транспорта.

Ребенок, не достигший десятилетнего возраста и находящийся на дороге один, – это чрезвычайное происшествие. Ребенок на дороге может быть в безопасности только в сопровождении взрослого, причем такого, который сам соблюдает Правила дорожного движения и постоянно контролирует ребенка. Буквально: руку отпустил – ребенка потерял.

Пример недавнего ДТП с ребенком-пешеходом в Советском районе г. Казани, произошедшего 11 декабря 2012 года около 10 часов дня. 35-летняя женщина-водитель автомобиля

ВАЗ-2114, следуя по ул. Сахарова, на пересечении с ул. Кайбицкой совершила наезд на 8-летнего мальчика, который перебежал проезжую часть на запрещающий сигнал светофора. Ребенок был один, без взрослых. Женщина вовремя заметила мальчика, успела затормозить и попыталась объехать его. В результате удар прошелся по касательной. Мальчик учится во вторую смену и возвращался один с занятий в бассейне. Мать должна была встретить его, но он ушел самостоятельно до ее прихода. В результате ребенок с многочисленными ушибами госпитализирован в НИИТО.

До того, как дети начинают самостоятельно двигаться по улице, они в течение нескольких лет находятся на улице в сопровождении родителей: вначале на руках и в детской коляске, затем идут, держась за руку рядом с родителями. Родители провозжат детей в детский сад и обратно, в первые годы – и в школу. Времени вполне достаточно, чтобы на личном примере, обращая внимание на все свои действия, сформировать необходимые навыки.

Согласно последним научным исследованиям, у детей до 10–12-летнего возраста значительно сужен обзор, он не такой, как у взрослого человека. Детям надо в два раза больше времени, чтобы получить информацию, которую взрослые люди получают при одном взгляде. Поэтому при переходе дороги им нужно в два раза больше времени, чтобы правильно оценить обстановку. И, конечно, одежда ребенка не должна ограничивать угол обзора. Капюшоны, шапки, надвинутые на глаза, неуместны при переходе дороги. Все это касается и взрослых.

## Взрослые пешеходы

Но, к сожалению, сегодня и некоторые взрослые пешеходы сами не умеют переходить проезжую часть таким образом, чтобы не стать жертвой ДТП.

Немного статистики. Если за лето совершается около 500 наездов (493), то в последующие месяцы этот показатель увеличивается на 20 % (612). Причем вина пешеходов и водителей в ДТП распределяется поровну. Но что характерно, в период сокращения светового дня (осень-зима) почти в два раза возрастает количество наездов на пешеходов на пешеходных переходах и до 70 % ДТП происходит по вине водителей.

Причина этого в сокращении светового дня, в несоответствии скорости движения условиям недостаточной видимости и изменившихся в худшую сторону сцепных качествах дорожного покрытия (гололедица, снежный накат). При гололедице тормозной путь автомобиля, даже оборудованного зимней резиной, увеличивается в 4–5 раз. Напомним, что безопасность как детей, так и взрослых на дорогах напрямую зависит от соблюдения ими Правил дорожного движения. Здесь очень важную роль играет их видимость.

Правилами дорожного движения рекомендовано пешеходам при движении по обочинам или по краю проезжей части, да и вообще по улицам в темное время суток носить на себе световозвращающие элементы.

Светоотражающие вставки на одежде, ранцах, обуви, фликеры, светоотражающие детские жилеты (например, в Финляндии все дети зимой ходят в таких жилетах), светоотражающие браслеты в разы снижают вероятность наезда на пешехода в темное время суток. Уже второй год Госавтоинспекция Татар-

стана проводит акции «Засветись» и раздает светоотражающие браслеты первоклассникам (в этом году мы раздали 60 тыс. браслетов).

### **Зимняя резина**

Считаем своим долгом сообщить вам, что в соответствии с Правилами дорожного движения устанавливать на автомобиль одновременно ошипованные и неошипованные шины запрещено – такое сочетание может привести к непредсказуемой реакции автомобиля на действия водителя и потере управления автомобилем.

Пренебрежительное отношение водителей к этому вопросу может обернуться трагедией.

Об одном из происшествий расскажем подробнее. В Заинском районе 5 ноября 2012 года в результате бокового удара на высокой скорости погибли женщина и двое ее детей. Муж и отец погибших доверил своему знакомому, неопытному водителю, перевезти семью в машине, оснащенной изношенными до предела шинами! На передней оси была установлена летняя резина, на задней оси – зимняя неошипованная резина.

Эксплуатация автомобиля также запрещается, если на одну ось установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные, новые и с углубленным рисунком протектора.

Степень износа протектора шин требует особого контроля. В соответствии с Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, высота протектора летних шин легкового автомобиля должна составлять не менее 1,6 мм, зимних и всесезонных – не менее 4 мм.

Однако следует знать, что оптимальная глубина протектора шины – 8 мм. При ее снижении до 6 мм тормозной путь увеличивается на 20 %, до 4 мм – в полтора раза. При глубине протектора, равной 2 мм, тормозной путь увеличивается на 70 %.

Необходимо учитывать, что при уменьшении глубины протектора до минимально допустимых значений тормозной путь автомобиля может увеличиться в два раза. Двукратное увеличение тормозного пути может произойти и при использовании летних шин зимой – в критической ситуации такое несоответствие шин и сезона их использования неминуемо приведет к печальному итогу.

### **Мотоциклы, скутеры**

Если рассматривать велосипеды и мототранспортные средства с точки зрения безопасности, то напрашивается единственный вывод – это крайне опасные транспортные средства. Использование двухколесного средства перемещения на дорогах общего пользования всегда сопряжено с особой опасностью, высоким риском участия в дорожно-транспортном происшествии. Водители и пассажиры велосипедов, скутеров и мотоциклов часто страдают в авариях, а порой и сами становятся виновниками наездов на пешеходов. Да, Правила дорожного движения не запрещают использование двухколесных средств передвижения на дорогах общего пользования, а лишь регламентируют особенности их участия в транспортном потоке. Поэтому лишать законного права использования двухколесного средства передвижения Госавтоинспекция не может, но предупреждает – это не безопасно!

У нас, к сожалению, принято дарить дорогие и зачастую очень опасные игрушки. Не думая о последствиях, покупаем своим детям мопеды, разного рода скутеры, квадроциклы, не говоря о мотоциклах.

Эти двухколесные транспортные средства, кроме своей неустойчивости, обладают еще очень малой пассивной безо-

пасностью, и любое падение или столкновение несет большую опасность.

Недорогие скутеры, объем двигателя которых не превышает 50 куб. см и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч, не требуют регистрации в подразделениях ГИБДД, а для управления ими не обязательно иметь водительское удостоверение. Водителю не нужен и полис ОСАГО. Все эти факторы явились причиной массового завоза в страну огромного количества опасных двухколесных игрушек и, к сожалению, это предложение оказалось востребованным.

Многие родители, покупающие своему сыну скутер, не осознают в полной мере, что это может повлечь за собой очень серьезные последствия.

Всего за 2012 год на дорогах республики произошло 23 ДТП с участием юных скутеристов, пострадал 21, при этом погиб один ребенок.

20 сентября 2012 года в Лаишевском районе, с. Столбище, 15-летний водитель скутера PIRANIA, без мотошлема, не выполнил требование дорожного знака «Уступите дорогу» и совершил столкновение с автобусом ПАЗ. В результате дорожно-транспортного происшествия водитель скутера от полученных травм скончался на месте ДТП.

К сожалению, это не первый случай. В том же Лаишевском районе в мае 2008 года под КамАЗом оказался скутер с детьми. Трехлетний пассажир погиб на месте происшествия, 12-летний водитель получил тяжелейшие травмы. До сих пор (на протяжении пяти лет) ребенок находится в коме!

Многие считают, что, управляя скутером, который не требует регистрации в ГИБДД и наличия водительского удостоверения, можно смело кататься, не опасаясь понести какую-либо ответственность. Однако это не так. Согласно разделу 1 «Общих положений» ПДД РФ мопед, а равно скутер, является транспортным средством, и водители указанных транспортных

средств обязаны выполнять все требования правил, касающихся водителей транспортных средств. В соответствии с действующим законодательством (п. 24.1 ПДД) управлять мопедом по автодорогам разрешается лицам не моложе 16 лет. Согласно требованию пункта 24.3 ПДД водитель мопеда должен ехать в мотошлеме. В противном случае грозит административная ответственность, предусмотренная статьей 12.6 КоАП РФ, в виде штрафа в размере 500 рублей.

При задержании скутера или мотоцикла, которым управляет лицо, не достигшее 16 лет, на него составляются материалы, которые передаются инспектору ПДН по месту жительства, а скутер помещается на штрафстоянку.

Все вышесказанное в полной мере относится и к мотоциклам – самыми опасными из двухколесных транспортных средств остаются мотоциклы. Обладающие большой мощностью, тяжелые спортбайки требуют специальных навыков для управления ими, которыми их водители зачастую не обладают. В этом году в дорожных происшествиях с мотоциклами погибло уже 15 человек и 272 получили ранения.

Отметим трагический случай, который произошел в праздничные выходные дни в г. Чистополе с несовершеннолетним пассажиром мотоцикла. 29 апреля водитель мотоцикла Honda не выбрал безопасную скорость и, не справившись с управлением, совершил наезд на бордюр, после чего мотоцикл отбросило на дерево. От полученных в аварии травм в карете скорой помощи скончался 12-летний пассажир мотоцикла, сын водителя. Ребенку не помог и мотошлем: диагноз врачей – перелом основания черепа.

Но самое страшное, когда за рулем мотоцикла оказываются дети.

5 июня 2010 года в поселке Васильево 15-летний водитель мотоцикла ИЖ-Юпитер на перекрестке неравнозначных дорог, при движении по второстепенной дороге, не предоставил преимущество и совершил столкновение с грузовым автомобилем Hyundai. От полученных травм мальчик скончался в ЦРБ г. Зеленодольска.

В связи с этим ежегодно в начале летнего сезона Госавтоинспекция усиливает работу по профилактике нарушений ПДД водителями мотоциклов.

Для примера – за прошлый год на специализированные охраняемые стоянки было помещено 1160 мотоциклов и мопедов, по городу Казани – 231. В этом году уже на специализированные стоянки помещено 796 мототранспортных средств.

Поэтому Госавтоинспекция республики одной из главных своих задач считает снятие этих опасных игрушек с дорог, используя при этом весь имеющийся административный ресурс. И мы думаем, все здравомыслящие люди будут на нашей стороне.

### **Квадроциклы**

Есть еще квадроциклы и трициклы – особая категория небезопасных транспортных средств. Чуть более устойчивые, чем двухколесные транспортные средства, они также калечат, а порой и убивают своего водителя при опрокидываниях.

Для сведения: при наличии у трех- и четырехколесных механических транспортных средств паспорта самоходных машин (ПСМ) они подлежат регистрации в Управлении по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники.

Водители должны иметь удостоверения тракториста-машиниста категории «А1». Удостоверения выдаются лицам

старше 16 лет после соответствующего обучения и сдачи экзаменов специалистам Управления гостехнадзора РТ. Принимать участие в дорожном движении по автомобильным дорогам такие ТС не могут (они не оборудованы необходимыми внешними световыми приборами – поворотниками, не имеют специальных мест для крепления государственных регистрационных знаков и т. д.).

При наличии у такого транспортного средства ПТС (паспорта транспортного средства) оно подлежит регистрации в Госавтоинспекции. Водитель такого квадроцикла (трицикла) должен быть не младше 16-летнего возраста и иметь водительское удостоверение категории «А». В процессе дорожного движения по дорогам общего пользования беспрекословно соблюдать требования ПДД, двигаться в застегнутом мотошлеме и иметь при себе необходимые документы на ТС, включая полис ОСАГО.

Однако на деле все наоборот: они нигде не зарегистрированы, а ими управляют молодежь или дети младше 16 лет. К сожалению, есть печальные примеры и с юными водителями квадроциклов. Так, 5 июля 2009 года в Рыбнослободском районе на местной автодороге 13-летний водитель квадроцикла «Поларис» не выбрал скорость, обеспечивающую безопасность дорожного движения, не справился с управлением, совершил опрокидывание в овраг. Полученные мальчиком травмы оказались смертельными.

### **Велосипеды**

Остановимся также на проблеме велосипедистов. Вроде бы, безопасное транспортное средство, низкая скорость передвижения, приобщение детей к велоспорту и здоровому образу

жизни, но это если использовать велосипеды только на специальных площадках, стадионах и закрытых дворах.

Да, Правила дорожного движения не запрещают использование двухколесных средств передвижения на дорогах общего пользования, а лишь регламентируют особенности их участия в транспортном потоке. Поэтому лишать законного права использования двухколесного средства передвижения мы на дорогах, конечно же, не можем, но сегодня я предупреждаю – передвижение на велосипеде на улицах и дорогах как для взрослых, так и для детей совсем не безопасно!

Велосипед тоже не имеет средств пассивной безопасности. В прошлом году в Татарстане в ДТП с участием велосипедистов погибли 8 человек, 99 были травмированы. Почти каждый второй пострадавший – ребенок. Это является следствием того, что велосипедисты нередко передвигаются по автомобильным дорогам с грубыми нарушениями предъявляемых требований.

Для решения вопросов передвижения велосипедистов мы инициируем вопросы строительства велосипедных дорожек, отдельных от автомобильных дорог.

Уважаемые родители и педагоги! В заключение обращаемся к вам с убедительной просьбой не экономить время и силы на ежедневном напутствии своим детям и ученикам быть внимательными и осторожными, провожая их на улицу.

Мы готовы предоставить преподавателям школ и лицеев, родительским комитетам и школьным попечительским советам любую статистическую, техническую и правовую информацию, готовы поддержать ваши инициативы по организации пропагандистских мероприятий по изучению правил и навыков безопасности дорожного движения.

Скоро у детей начнутся каникулы. Они будут больше бывать на улице, посещать новогодние мероприятия, но при этом не надо забывать о безопасности.

В период зимних каникул, как правило, возрастает количество детских ДТП. Этому способствует не только недисциплинированное поведение детей на улице: катание на коньках и лыжах вблизи проезжей части, а самое опасное – это необдуманное расположение импровизированных горок возле проезжей части. Скатившись с такой горки, ребенок может попасть прямо под колеса автомобиля. Не разрешайте детям играть в таких местах, сообщайте нам, и мы будем принимать меры по ликвидации таких горок (телефон дежурной части ГИБДД МВД по РТ – 5333888, телефон дежурной части ОГИБДД УМВД РФ по г. Казани – 5333812).

Для недопущения этих фактов в преддверии и во время школьных каникул сотрудники ГИБДД и ПДН проводят рейды по выявлению юных нарушителей ПДД, в ходе которых на детей составляют карточки «Стоп – твоя жизнь в опасности!». По каждому факту нарушения в образовательное учреждение, где обучается ребенок, направляются сообщения. Администрация образовательного учреждения, в свою очередь, проводит профилактическую работу с ребенком и его родителями, о результатах сообщает в ГИБДД. За 11 месяцев текущего года было составлено более 16 тыс. (16 874) карточек на юных нарушителей.

Конечно, в центре воспитательного процесса находятся родители. Во многом именно в семье формируются стереотипы поведения. Поэтому, в соответствии с семейным законодательством, ответственность за несовершеннолетних участников до-

рожного движения возложена на их родителей (законных представителей).

Статья 5.35 КоАП РФ позволяет принять административные санкции за неисполнение родителями обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетних. Закон позволяет подвергать административному штрафу родителей (до 500 руб.), допускающих их бесконтрольное нахождение в зонах движения транспорта, езду на велосипедах по автодорогам и городским улицам, управление мотоциклами, скутерами, квадроциклами и прочими механическими транспортными средствами. В текущем году за нарушения Правил дорожного движения детьми было привлечено к ответственности более 500 родителей. Школьные педагоги знают, а родителям напоминаем, что лучшее наглядное пособие по запоминанию детьми любых навыков и правил поведения – это личный пример взрослых. Надеемся, что вы и ваши дети с пользой для себя проведете каникулы. Желаю вам всем безопасных дорог.

**ПОЛОЖЕНИЕ**  
**о проведении Республиканского конкурса**  
**среди студентов-автомобилистов «Автосессия»**

**1. Общие положения**

1.1. Республиканский конкурс среди студенческой молодежи «Автосессия–2011» проводится Министерством образования и науки РТ, Управлением ГИБДД МВД по Республике Татарстан совместно с Государственным учреждением «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», Государственным бюджетным учреждением «Научный центр БЖД», Татарстанской республиканской организацией Общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» и другими заинтересованными министерствами и ведомствами с целью снижения количества ДТП среди студентов высших учебных заведений республики и молодых водителей.

1.2. Задачами Конкурса являются:

- закрепление знаний Правил дорожного движения среди молодежи;
- привлечение студентов к участию в пропаганде безопасности дорожного движения;
- формирование у студентов чувства ответственности на дороге;
- воспитание культуры вождения транспортных средств среди молодежи.

1.3. Конкурс состоит из теоретических, практических и творческих соревнований, которые предусмотрены настоящим Положением, и проводится в III этапа:

I этап – городской (проводится в городах, имеющих на своей территории вузы);

II этап – республиканский (отборочный). В него включены этапы «Знатоки Правил дорожного движения» и «Фигурное вождение автомобиля». Во 2-м этапе Конкурса участвуют по одной команде – победительнице городского конкурса, за исключением городов Казани (3 команды) и Н. Челны (2 команды);

III этап – 15 команд, прошедших в финал Конкурса, соревнуются в творческом конкурсе на тему «*Взаимоуважение – безопасное движение*».

## **2. Руководство и организаторы**

2.1. Общее руководство по проведению и организации Республиканского конкурса осуществляет Оргкомитет, в состав которого входят представители Министерства образования и науки РТ, Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан, ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», Татарстанской республиканской организации общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» и другие министерства и ведомства.

2.2. Разработка документов по организации и проведению Конкурса возлагается на оргкомитет, жюри и главную судейскую коллегию.

2.3. Организаторы имеют право вносить изменения и дополнения в данное Положение.

## **3. Участники Конкурса**

3.1. Участниками Конкурса «Автосессия» являются студенты-автомобилисты высших учебных заведений Республики Татарстан, имеющие водительское удостоверение категории «В». От каждого вуза в Конкурсе принимает участие команда, состоящая из 3-х человек.

3.2. Команде разрешается привлечь для участия в Конкурсе группу поддержки (не более 10 человек). При необходимости группа поддержки допускается и к участию в творческом этапе Конкурса.

3.3. Участники Республиканского конкурса (2 и 3 этапов) прибывают в сопровождении сотрудников подразделений ГИБДД ОВД по РТ.

#### **4. Документация**

Для участия в Конкурсе необходимо до 1 октября 2011 года представить заявку на участие в отдел пропаганды БДД УГИБДД МВД по РТ по электронной почте [gaiprop@kaz.mvd.ru](mailto:gaiprop@kaz.mvd.ru).

4.1. Участники Конкурса при регистрации предоставляют:

4.1.1. Полный список членов команды с указанием Ф.И.О. участников и дат рождения (полностью), заверенный ректором вуза;

4.1.2. Паспорт и его ксерокопию (фото и прописка);

4.1.3. ксерокопию ИНН;

4.1.4. Пенсионное страховое свидетельство;

4.1.5. Водительское удостоверение соответствующей категории;

4.1.6. Документы на транспортное средство (если необходимо – доверенность);

4.1.7. Полис обязательного страхования автогражданской ответственности;

4.1.8. Карточку технического осмотра;

4.1.9. Краткую автобиографическую справку о себе.

При отсутствии одного из документов участник не допускается к соревнованиям.

## 5. Условия Конкурса

5.1. Конкурс проводится в два этапа (2 и 3 этапы): 2-й – лично-командный, в нем принимают участие все участники команды; 3-й – командный, участвует вся команда, состоящая из 3-х человек.

5.2. Во 2-м этапе конкурсанты выступают на автомобилях, принадлежащих им по праву собственности, по генеральной доверенности. Также допускается участие автомобилей, управляемых на основании простой рукописной доверенности при условии, если водитель вписан в полис ОСАГО.

5.3. Лично-командный этап Конкурса состоит из 2-х конкурсов:

- «Знатоки Правил дорожного движения»;
- «Фигурное вождение автомобиля».

### 5.3.1. Конкурс «Знатоки Правил дорожного движения»

Экзамен по знанию ПДД проводится на компьютере по экзаменационным билетам, предназначенным для подготовки водителей категории «В». Билет содержит 20 вопросов. Время на решение билета – 10 минут. Конкурс оценивается сначала по наименьшему количеству ошибок, а затем по наименьшему времени, затраченному на решение билета. Время на данном конкурсе фиксируется в минутах и секундах.

Преимущество в случае равных показателей отдается более молодому участнику (команде имеющей наименьший средний возраст).

### 5.3.2. Конкурс «Фигурное вождение автомобиля»

Каждый участник должен проехать по специальному маршруту, состоящему из фигур. Автомобили подразделяются на 3 класса, согласно «приложению М» Правил проведения соревнований по автомобильному спорту, утвержденных РАФ:

1) класс «МИНИ» – автомобили, длина которых не более 4 м;

2) класс «МИДИ» – автомобили, длина которых от 4 м до 4,3 м;

3) класс «МАКСИ» – автомобили, длина которых более 4,3 м.

Другие показатели (ширина, нестандартность доп. оборудования и пр.) при определении класса автомобиля в расчет не принимаются.

Соревнование проходит на время. Победитель определяется по наименьшему суммарному показателю времени, затраченного на прохождение трассы, и начисленного штрафа. Время фиксируется в минутах, секундах и сотых долях секунды. Судейская коллегия вправе изменять маршрут движения автомобиля.

#### **5.4. Финал – творческий конкурс на тему: «Взаимоуважение – безопасное движение».**

Конкурс проводится в киноконцертном зале УГИБДД МВД по РТ, оборудованном звуковой и световой аппаратурой и другими необходимыми техническими средствами. Представление проводится командой участников средствами художественной самодеятельности в любой малой сценической форме (инсценированная песня, литературный монтаж, поэтическая зарисовка, покурри, КВН и т.д.).

Допускается использование дополнительной наглядной агитации, атрибутики и технического оснащения (в т.ч. музыкального сопровождения). Продолжительность выступления не более пяти минут. В случае превышения отведенного времени жюри конкурса останавливает выступление. На выступлении запрещается использование фонограммы с записанным голо-

сом (фонограммы «плюс»). В случае нарушения данного условия команда снимается с конкурса.

Творческий конкурс должен сопровождаться презентацией, которая имеет единую выдержанную концепцию, где прослеживается ключевая мысль. Обязательное условие – презентация должна иметь запоминающийся слоган, например: «Спаси жизнь ребенку», «Не будь равнодушным» и т. д.

Конкурс оценивается по 5-балльной системе. Критерии и оценки: соответствие теме; качество оформления презентации, креативность идеи; мастерство исполнения; эффект восприятия; возможное использование идеи; внешний вид и др. Каждый член жюри заполняет индивидуальные протоколы, которые далее обобщаются в сводном протоколе.

Участники должны предоставить сценарий творческого конкурса на электронном и бумажном носителях.

**5.5. Дополнительный конкурс баннеров по теме «Безопасность на дороге – движение без аварий»** (результаты конкурса не входят в общекомандный зачет).

Команда представляет на конкурс заранее выполненный баннер, посвященный сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Баннер должен отражать социальную рекламу в соответствии с заданной темой. Слоган баннера не должен дублировать название тематики конкурса. При выполнении баннера необходимо использовать не более 5 основных цветов. Баннер представляется на конкурс в электронном виде (на DVD-дисках) и на бумажном носителе (цветная распечатка формата А4). Название команды (город, вуз) указывается на диске (маркером), а также на макете в правом нижнем углу. Конкурс оценивается по 5-балльной системе. Критерии и оценки: соответствие содержания баннера заданной теме, компози-

ционная грамотность и завершенность, яркость, выразительность, оригинальность идеи и т.д.

## **6. Подведение итогов и награждение победителей**

6.1. Подведение итогов проводится сразу по окончании конкурса.

6.2. Итоги финала подводит жюри Конкурса и главная судейская коллегия. Количество набранных участником баллов соответствует занятому месту (например: 1 балл – 1 место, 2 балла – 2 место и т.д.). Аналогичным образом считаются и командные результаты.

6.3. Победители награждаются дипломами и призами в денежном эквиваленте.

## **7. Финансирование**

Финансирование республиканского конкурса осуществляется за счет средств Государственного учреждения «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан» и других заинтересованных министерств и ведомств.

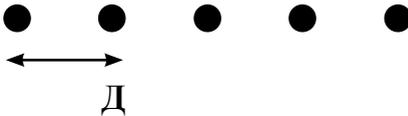
## Приложение 3.1

### Упражнения, входящие в этап «Фигурное вождение автомобиля»

#### **Внимание!**

*Движение автомобиля передним ходом на схеме обозначено сплошной линией, а задним ходом – прерывистой линией.*

**1. Упражнение «Змейка задним ходом»** состоит из пяти ограничителей в виде стоек, установленных по прямой линии с одинаковым интервалом, которые образуют четыре проезда. Участник должен задним ходом проехать последовательно все проезды, при этом въезд в первый створ осуществляется таким образом, чтобы первая стойка находилась справа от автомобиля.



#### **Условное обозначение:**

Д – расстояние между стойками.

#### **Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини» Д = 5,20

Для автомобилей группы «миди» Д = 5,80

Для автомобилей группы «макси» Д = 6,60

#### **Пенализация:**

– касание каждого ограничителя – 10 очков;

– пропуск каждого проезда – 30 очков.

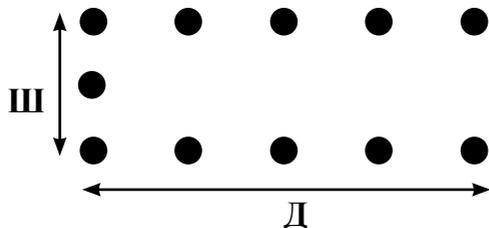
**2. Упражнение «Бокс»** – прямоугольник, имитирующий въезд в гараж, ограниченный стойками с трех сторон, с открытой узкой стороной. Участник должен, двигаясь задним ходом, поставить автомобиль так, чтобы в момент последней фикса-

ции проекция хотя бы одной из его деталей не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль.

**Условные обозначения:**

Д – длина бокса

Ш – ширина бокса



**Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини» Ш = 1,90 Д = 4,50

Для автомобилей группы «миди» Ш = 2,16 Д = 5,00

Для автомобилей группы «макси» Ш = 2,40 Д = 6,20

**Пенализация:**

– касание каждого ограничителя – 10 очков;

– неполный заезд – 30 очков.

**3. Упражнение «Змейка передним ходом»** состоит из пяти ограничителей в виде стоек, установленных по прямой линии с одинаковым интервалом, которые образуют четыре проезда. Участник должен передним ходом проехать последовательно все проезды, при этом въезд в первый створ осуществляется таким образом, чтобы первая стойка находилась справа от автомобиля.

**Условное обозначение:**

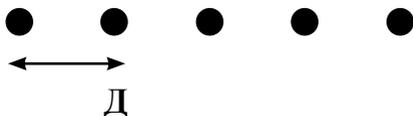
Д – расстояние между стойками.

**Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини» Д = 5,20

Для автомобилей группы «миди»  $D = 5,80$

Для автомобилей группы «макси»  $D = 6,60$

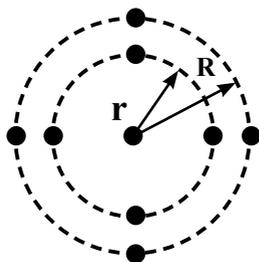


**Пенализация:**

– касание каждого ограничителя – 10 очков;

– пропуск каждого проезда – 30 очков.

**4. Упражнение «Крест передним ходом»** является упрощенным аналогом фигуры «круг» и имеет размеры этой фигуры с сохранением правил ее прохождения. Фигура «Крест» состоит из восьми ограничителей, расположенных на условных окружностях таким образом, что они попарно образуют четыре ворот. При выполнении упражнения участник должен провести автомобиль передним ходом по кругу по часовой стрелке через шесть ворот. Въездными воротами считаются ближние к старту левые ворота.



**Условные обозначения:**

$R$  – радиус внешнего круга.

$r$  – радиус внутреннего круга.

**Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини»  $R = 6,30$   $r = 3,40$

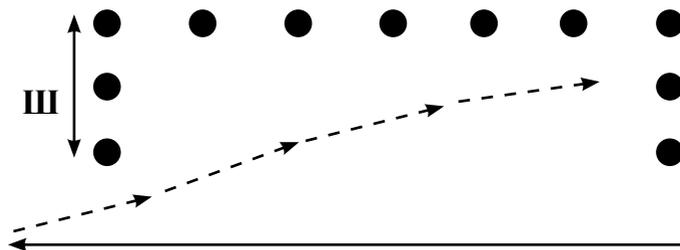
Для автомобилей группы «мини»  $R = 6,40$   $r = 3,20$   
Для автомобилей группы «макси»  $R = 6,70$   $r = 3,10$

**Пенализация:**

- касание каждого ограничителя – 10 очков;
- неполный выезд из створа ворот – 30 очков.

**5. Упражнение «Парковка»** – прямоугольник, ограниченный стойками с трех сторон и с открытой стороной, обозначенной линией шириной 3 см, начерченной на поверхности площадки. Боковые стойки устанавливаются через 1 метр от начала выполнения фигуры. Участник должен через открытую сторону фигуры поставить свой автомобиль так, чтобы в момент последней остановки (фиксации) ни одна из его деталей не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль. Въезд на «Парковку» выполняют правой стороной автомобиля, двигаясь задним ходом.

Д



**Условные обозначения:**

Д – длина фигуры;

Ш – ширина фигуры.

← — движение передним ходом.

← - - - - движение задним ходом.

**Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини»  $Ш=1,90$   $Д=5,60$

Для автомобилей группы «миди» Ш=2,20 Д=6,20

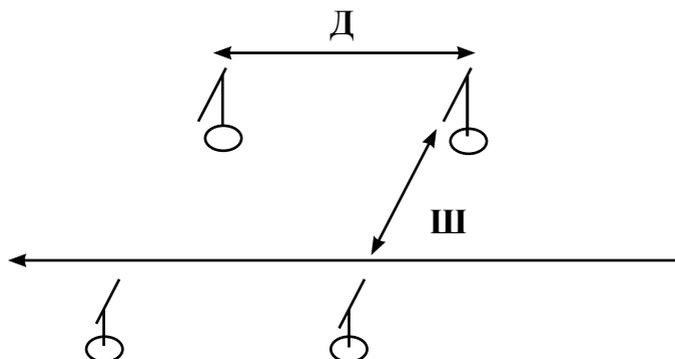
Для автомобилей группы «макси» Ш=2,50 Д=7,10

**Пенализация:**

– касание каждого ограничителя – 10 очков;

– неполный заезд – 30 очков.

**6. Упражнение «Габаритные ворота»** (*Проезд ворот выполняется передним ходом!*) – две пары ограничителей в виде стоек с поворотными консолями, установленными горизонтальной частью (консолями) на высоте наибольшей ширины автомобиля. Участник должен проехать внутри фигуры, не задев ограничителей.



**Условные обозначения:**

Д – длина фигуры;

Ш – ширина фигуры.

**Размеры фигуры:**

Для автомобилей группы «мини» Ш = 1,65 Д = 2,40

Для автомобилей группы «миди» Ш = 1,85 Д = 2,40

Для автомобилей группы «макси» Ш = 2,00 Д = 2,40

**Пенализация:**

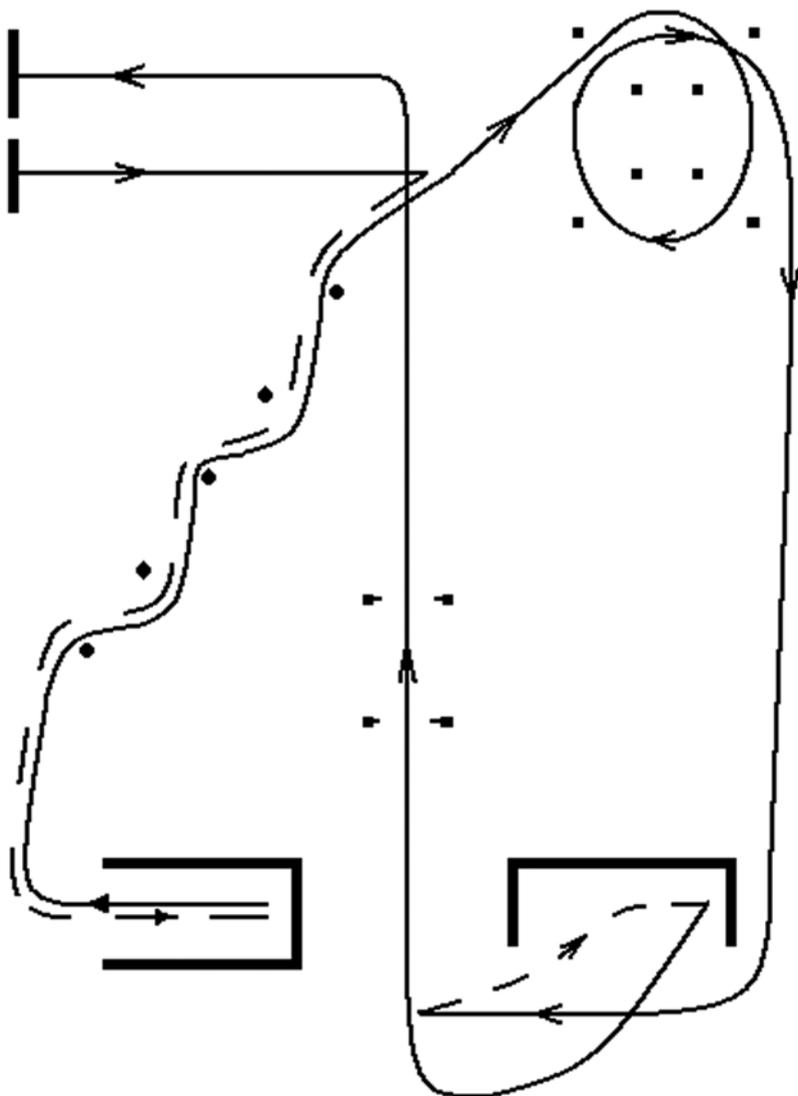
– касание каждого ограничителя – 10 очков.

**7. Упражнение «Стоп-линия»** – участник должен остановить автомобиль таким образом, чтобы оба передних колеса были в контакте с финишной линией. Длина финишной линии – 3 метра, ширина – 15 см. Временем финиша является полная остановка автомобиля.

Пенализация:

- нет контакта хотя бы одного колеса с финишной линией – 20 очков;
- возобновление движения без разрешения судьи – 10 очков.

Схема трассы



**ПОЛОЖЕНИЕ**  
**о проведении Республиканского конкурса**  
**водительского мастерства среди женщин-**  
**автомобилистов «Автоледи»**

**1. Общие положения**

1.1. Республиканский конкурс водительского мастерства «Автоледи» (далее – конкурс) проводится Управлением ГИБДД МВД по Республике Татарстан, ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан», Татарстанской республиканской организацией Общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» и другими заинтересованными министерствами и ведомствам.

1.2. Конкурс проводится в рамках реализации мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», а также Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

1.3. Конкурс состоит из двух этапов, которые предусмотрены настоящим положением:

I этап – городские (районные) конкурсы;

II этап – финал Республиканского конкурса.

1.4. Срок проведения Республиканского конкурса – 24 августа 2012 года. Место проведения – территория административного комплекса УГИБДД МВД по РТ (Оренбургский тракт, 5).

### 1.5. Цели конкурса:

- воспитание законопослушных участников дорожного движения;
- пропаганда здорового образа жизни, технических видов спорта.

### 1.6. Задачи конкурса:

- закрепление участницами навыков соблюдения Правил дорожного движения;
- совершенствование навыков управления автомобилем и его безопасной эксплуатации;
- привлечение женщин-водителей к участию в пропаганде безопасности дорожного движения среди населения;
- формирование у населения дорожно-транспортной культуры.

## **2. Руководство и организаторы конкурса**

2.1. Общее руководство по подготовке и проведению конкурса осуществляет оргкомитет. Разработка регламентирующих документов по организации и проведению конкурса возлагается на оргкомитет, жюри и главную судейскую коллегию.

2.2. Организаторы имеют право вносить изменения и дополнения в данное положение.

## **3. Участницы конкурса**

3.1. Участницами конкурса могут быть женщины, представительницы городов и районов Республики Татарстан, без ограничения возраста, имеющие водительское удостоверение категории «В». Участницы, являющиеся победителями Республиканского конкурса прошлых лет, участвуют вне зачета.

3.2. Представительство участниц от городов и районов республики на финал конкурса:

- г. Казань – 8 участниц;
- г. Набережные Челны – 5 участниц;
- г. Нижнекамск – 2 участницы;
- г. Альметьевск – 2 участницы;
- остальные города и районы – по 1 участнице.

#### **4. Документация**

4.1. Участница конкурса при регистрации и прохождении административной проверки (АП) представляет:

- паспорт гражданина РФ и его ксерокопию (1 стр. и место жительства);
- договор о страховании от несчастных случаев на сумму не менее 2000 рублей и его ксерокопию;
- ксерокопию ИНН;
- ксерокопию свидетельства государственного пенсионного страхования;
- водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством категории «В»;
- регистрационные документы на транспортное средство;
- документ, подтверждающий право владения или пользования транспортным средством;
- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;
- талон о прохождении технического осмотра (ТО) автомобиля;
- анкету-заявку участницы конкурса (Приложение 4.1).

4.2. При отсутствии одного из документов участница не допускается к соревнованиям.

## 5. Условия проведения конкурса

5.1. Участницы соревнуются в конкурсе только на автомобилях, находящихся в их собственности или на ином законном основании.

5.2. К участию в конкурсе допускаются серийные легковые автомобили отечественного и иностранного производства, находящиеся в исправном техническом состоянии и соответствующие «Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» ПДД РФ.

5.3. Все автомобили подразделяются на 3 класса согласно «приложению М» Правил проведения соревнований по автомобильному спорту, утвержденных РАФ:

1 класс «МИНИ» – автомобили, длина которых не более 4,0 м;

2 класс «МИДИ» – автомобили, длина которых от 4,01 м до 4,3 м;

3 класс «МАКСИ» – автомобили, длина которых более 4,3 м.

При этом каждая участница обязана выступать на всех этапах конкурса только на одном автомобиле, заявленном в период АП и прошедшем ТО.

5.4. В случае поломки автомобиля, появившейся в процессе прохождения одного из этапов, участница обязана остановить автомобиль, если он находится в движении, и выйти из него. Участница на неисправном автомобиле снимается с заезда, получая зачет по худшему результату + 20 секунд.

5.5. Разрешается складывать или снимать правое наружное зеркало заднего вида.

5.6. Допускается только применение шин и дисков, рекомендованных заводом-изготовителем для данной модели автомобиля и имеющих сертификацию Росстандарта или Евросоюза для движения по дорогам общего пользования (нанесенные на боковой стороне колеса фабричным способом аббревиатура РСТ или символ E в круге). Не допускается применение для движения по трассе колес-докаток, спортивных шин, а также шин, глубина протектора которых менее 1,6 мм (в соответствии с ПДД РФ), либо износ которых достиг уровня соответствующего индикатора. Запрещается установка на одну ось транспортного средства шин различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, новых и восстановленных, новых и с углубленным рисунком протектора, а также не соответствующих по размеру и допустимой нагрузке модели транспортного средства.

5.7. В багажном отделении и салоне автомобиля все посторонние предметы (личные вещи, наклейки на стеклах, мешающие обзору с места водителя, и т.п.) должны быть удалены, а инструменты (огнетушитель, запасное колесо) закреплены. Применение специальных грузов запрещено.

5.8. Участница обязана предъявить автомобиль на ТО и выполнять все предъявленные требования. Технический осмотр проводится выездной станцией ТО в соответствии с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» и с «Перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» (см. ПДД РФ). По итогам прохождения ТО решается вопрос о допуске автомобиля к участию

в конкурсе и определяется класс автомобиля (мини, миди, макси) согласно его габаритной длине.

5.9. В случае выявления неисправности автомобиля время на ее устранение предоставляется только в течение времени проведения ТО и в соответствии с расписанием конкурса.

5.10. ТО автомобиля может проводиться техническим комиссаром в любой момент в ходе конкурса.

5.11. Общее движение по площадке конкурса осуществляется по команде главного судьи.

5.12. Порядок выхода на старт первого заезда определяется жеребьевкой.

5.13. Фальстарт (начало движения либо вперед, либо назад до подачи стартовой команды) наказывается начислением пенализации ко времени финиша. Пенализация начисляется согласно Приложению 4.3.

5.14. За грубое нарушение порядка прохождения трассы по решению главного судьи участница может быть исключена из заезда. Если участница «вылетает» с трассы и создает опасную ситуацию для зрителей, судей или других участников, заезд останавливается. Участница, по вине которой остановлен заезд, получает худшее время + 10 секунд. Повторный заезд не проводится.

5.15. Конкурс включает в себя 2 этапа:

5.15.1. Первый этап «ПДД»

Теоретический этап конкурса. Данный этап проводится с целью проверки теоретических знаний участниц. При его проведении проверяется знание:

– Правил дорожного движения РФ, «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» ПДД РФ;

- основ безопасного управления транспортным средством;
- законодательства РФ в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и иной ответственности водителей транспортных средств;
- технических аспектов безопасного управления транспортным средством;
- факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий;
- элементов конструкции транспортного средства, состояние которых влияет на безопасность дорожного движения;
- методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Место проведения этапа – учебный класс УГИБДД МВД по РТ.

Форма проведения этапа – индивидуальная.

Метод проведения – письменный и компьютерный контроль знаний.

Проверка теоретических знаний проводится по билетам, сформированным из вопросов, включенных в экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категории «В» и утвержденных Главным управлением ОБДД МВД России со всеми изменениями, вступившими в силу на день проведения конкурса.

Каждый экзаменационный билет содержит 20 вопросов. На каждый вопрос приведено несколько вариантов ответов, один из которых является правильным. Последовательность ответов на вопросы билета выбирается участницей самостоятельно. Контрольное время – 10 минут. По истечении указан-

ного времени проверка знаний прекращается. После ответа на все вопросы билета судья на данном этапе заносит в протокол результат проверки правильности ответов и затраченное время.

Этап оценивается первоначально по количеству правильных ответов, а затем по наименьшему затраченному времени.

Победителем является участница, допустившая наименьшее суммарное количество ошибок и затратившая на решение билета наименьшее суммарное время по результатам письменного и компьютерного контроля знаний.

Ошибками считаются:

- все вопросы, оставшиеся без ответа после окончания контрольного времени (письменный и компьютерный контроль);

- неправильные ответы (письменный и компьютерный контроль);

- ответы, внесенные не в соответствующую графу (письменный контроль);

- любые исправления ответов, а также ответы, имеющие однозначно неопределенное прочтение для судейства (письменный контроль).

#### 5.15.2. Второй этап «Классика»

Практический этап конкурса. Место проведения – плац УГИБДД МВД по РТ.

Этап проходит по варианту А (со штрафными баллами). За контрольное время участница должна последовательно выполнить маневры на автомобиле по комплексу испытательных упражнений. Победитель определяется по наименьшему времени, затраченному на выполнение маневров с учетом пенализации.

Схема трассы и порядок движения по трассе приведены в Приложении 4.2, а правила и порядок выполнения упражнений, а также условия пенализации в Приложении 4.3.

Этап проводится в один заезд. Старт дается индивидуальный с места, при работающем двигателе с помощью светофорного объекта телеметрической системы или по команде судьи этапа. После подтверждения своей готовности участница по команде судьи этапа выставляет автомобиль на линию старта. До команды «Старт» (загорание зеленого сигнала светофора) автомобиль не должен перемещаться ни вперед, ни назад. Применение ремней безопасности на данном этапе необязательно. Все двери автомобиля должны быть закрыты на 2 щелчка. На трассе одновременно может находиться только один автомобиль. Порядок стартов определяется стартовыми номерами.

Между фигурами и внутри фигур допускается любое маневрирование, кроме остановок в метровой зоне фигуры «Стоп-линия».

Участница на трассе имеет право пользоваться приемами, общепринятыми у водителей: смотреть назад как через заднее стекло, так и через окно левой дверцы при опущенном стекле, а также выглядывать через окно этой двери. Открытие дверцы автомобиля на трассе недопустимо и в случае преднамеренности участница получает пенализацию.

Участница, совершившая ошибку при выполнении упражнения, обязана его закончить (пройти весь путь по фигуре). Окончанием выполнения упражнения считается момент начала выполнения следующего упражнения.

При практической неготовности фигуры к выполнению на ней упражнения (не поставленные после смещения на свое место стойки, фишки и т. п.) участница должна сымитировать

выполнение упражнения. Если участница допустила нарушение последовательности движения по трассе, но вернулась к исходной точке, с которой начала делать ошибки, и далее закончила прохождение трассы без отклонений от ее схемы, она получает зачет наравне со всеми. При этом упражнения, выполненные дважды, фиксируются дважды и в судейском протоколе, а пенализация суммируется. Подтверждение судьями на трассе правильности выполнения упражнений или ошибок при выполнении упражнений не производится.

Дополнительное наружное оборудование автомобиля (зеркало, колесные фартуки и т.п.) при определении его габаритов не учитывается, однако касание ими ограничителей при выполнении упражнения засчитывается как ошибка и пенализируется в общем порядке.

Касание одного и того же ограничителя несколько раз в процессе выполнения одного упражнения считается одним касанием.

Проезд к следующей по схеме фигуре через другие фигуры, даже без касания их ограничителей, засчитывается как нарушение схемы прохождения трассы.

Победителем является участница, затратившая наименьшее суммарное время с учетом штрафа на прохождение трассы по результатам заезда.

Время финиша отсекается автоматически электронной системой телеметрии и вручную судьею этапа. К полученному результату прибавляется пенализация.

Контрольное время – 5 мин.

Время, затраченное участницей на прохождение дистанции на этапе «Классика», решение экзаменационного билета на этапе «ПДД» (письменный контроль), измеряется в минутах,

секундах и их сотых долях, а на этапе «ПДД» (компьютерный контроль) измеряется в минутах и секундах.

Судьи, участники и посторонние лица не должны информировать участниц на трассе ни голосом, ни жестом о степени правильности действия последних на трассе. Использование раций, переговорных устройств, систем «hands free» и т. п. для этой же цели запрещается. Посторонняя помощь участнице при установке автомобиля на старте, движении по трассе, а также при устранении неисправности на трассе запрещается и влечет за собой исключение из зачета. При этом посторонней помощью считается выполнение каких-либо действий непосредственно с автомобилем или жестов любым лицом, не являющимся членом судейской коллегии при исполнении своих обязанностей.

При назначении перезаезда результат, показанный участницей при перезаезде, суммируется с пенализацией, назначенной ей при прохождении этой же трассы до назначения перезаезда, если эта пенализация не связана с причиной перезаезда.

Принудительная остановка автомобиля на трассе судьями допускается только в случае опасности для окружающих и для самой участницы, а также при превышении контрольного времени.

## **6. Протесты и апелляции**

6.1. Порядок подачи и рассмотрения протестов определен главой XII СК РАФ.

6.2. После финиша заезда участница обязана расписаться в протоколе заезда, подтвердив согласие с результатом заезда. Позже этот вопрос больше не рассматривается.

6.3. Судьи на трассе любых рангов, следящие за прохождением участницами дистанции, являются судьями фактов; протесты на их решения (да, нет) в части оценки ими правиль-

ности прохождения дистанции конкретной участницей не принимаются.

6.4. Подача и рассмотрение апелляций регулируется главой XIII СК РАФ.

## **7. Безопасность**

7.1. Меры безопасности применяются для защиты зрителей, участниц, обслуживающего персонала во время проведения конкурса.

7.2. Требования к трассе:

покрытие трассы – асфальт;

– размеры площадки – 100×50 метров (не менее);

– автомобиль скорой медицинской помощи и пожарная машина располагаются на площадке закрытого парка, имеют отдельный выезд на трассу;

– судейские посты располагаются на трассе этапа «Классика» в соответствии с требованиями к проведению автомобильных соревнований РАФ;

– зрители располагаются только в специально отведенном месте и отделены от трассы металлическими ограждениями, непрерывным барьером или другими средствами;

– территория закрытого парка и предстартовой зоны ограживается. Проход на нее разрешен только участницам и официальным лицам, непосредственно занятым в проведении конкурса;

– связь между всеми службами и судьями осуществляется по громкой связи и жестами. Для оповещения зрителей используется громкая связь.

7.3. Официальные лица и судьи, принимающие участие в конкурсе, проходят обязательный инструктаж по мерам безопасности.

7.4. На протяжении всего конкурса запрещено курение и пользование открытым огнем.

7.5. Участницы, не обладающие достаточным уровнем подготовки, могут быть отстранены от участия в конкурсе решением судейской коллегии.

7.6. Согласно СК РАФ ответственность за безопасность проведения конкурса несут организаторы и судейская коллегия.

7.7. Участница, пройдя административный контроль и подписав анкету-заявку на участие в конкурсе, тем самым заявляет, что:

- принимает условия проведения конкурса;
- освобождает организаторов от ответственности как за возможные убытки и ущерб, нанесенные во время конкурса самой участнице и ее имуществу, так и за убытки и ущерб, причиненные участницей третьим лицам и их имуществу;
- ознакомлена с мерами безопасности и обязуется их выполнять.

7.8. При возникновении форс-мажорных обстоятельств, препятствующих проведению конкурса, он переносится на дату, определяемую организаторами.

## **8. Подведение итогов и награждение победителей конкурса**

8.1. Итоги конкурса подводит судейская коллегия.

8.2. Подведение итогов каждого этапа производится сразу по окончании данного этапа. Все результаты заносятся в отдельные ведомости и демонстрируются на электронном табло в режиме on-line (стенд-экран конкурса).

8.3. Места участниц на этапах распределяются по наименьшему времени, затраченному ими на прохождение дистанции или решение билетов, и пенализации. При равенстве результатов, показанных участницами на этапе ПДД, предпочтение от-

дается участнице, имеющей лучший результат на письменном контроле. При равенстве результатов, показанных участницами на этапе «Классика», предпочтение отдается участнице, имеющей меньшую пенализацию, а в случае равенства и этих показателей, назначается переезд.

8.4. Баллы участницам на этапах начисляются в зависимости от занятого ими места на данном этапе.

8.5. Места участниц в конкурсе распределяются по наименьшей арифметической сумме баллов, набранных ими на каждом этапе. В случае равенства количества баллов предпочтение отдается участнице, имеющей лучший результат на этапе «Классика».

8.6. Порядок начисления баллов на этапах и подсчета результатов приведен в Приложении 4.4.

8.7. Победителями и призерами конкурса становятся 3 участницы, набравшие наименьшее количество баллов на всех этапах конкурса.

8.8. Участницы конкурса, занявшие с 4 по 10 места в общем зачете, награждаются поощрительными призами и дипломами.

## **9. Финансирование**

9.1. Финансирование конкурса осуществляется за счет средств Республиканской целевой программы «Безопасность дорожного движения в Республике Татарстан» на 2012 год.

## **10. Изменение, дополнение, применение и толкование Положения**

10.1. Организатор оставляет за собой право вносить в данное Положение изменения, вызванные форс-мажорными обстоятельствами, соображениями безопасности или предписаниями

властей. Все официальные решения вступают в силу с момента их появления на официальном табло конкурса. Решения, принимаемые при форс-мажорных обстоятельствах или в целях безопасности, вступают в силу и исполняются немедленно.

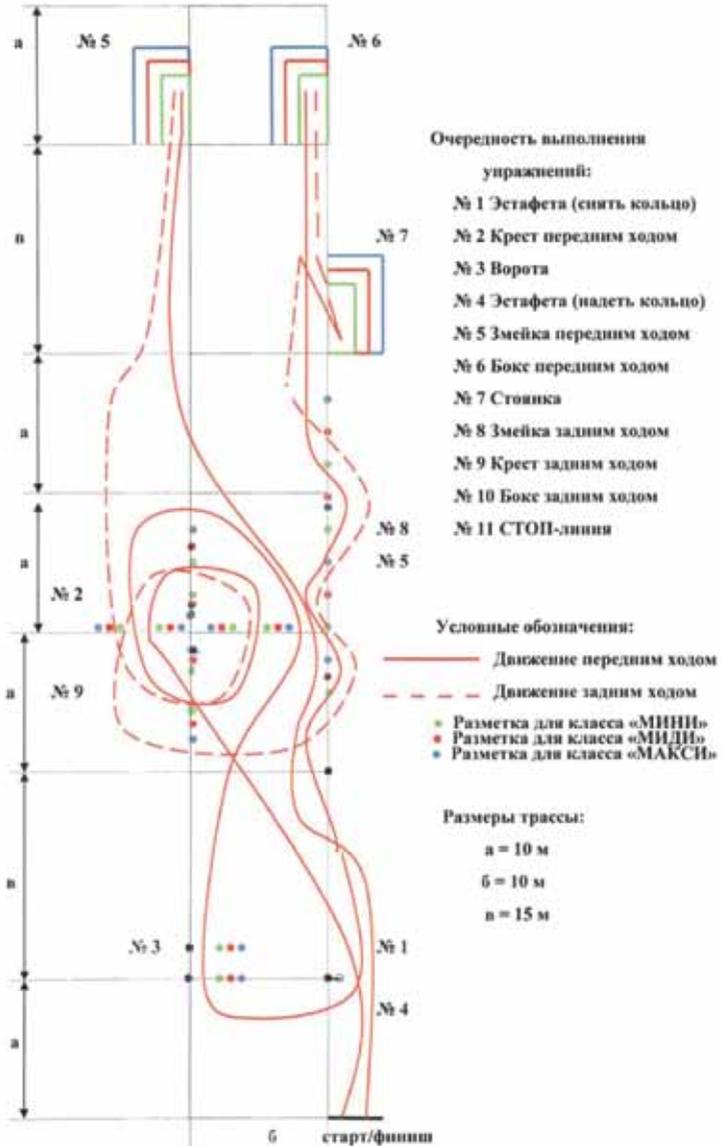
10.2. Вся полнота ответственности за точное соблюдение настоящего Положения и всех его приложений и дополнений во время проведения конкурса возлагается на руководителя конкурса.

10.3. Всякое неспортивное, обманное или иное недостойное действие, предпринятое участницей, рассматривается коллегией спортивных комиссаров (КСК), которая вправе применять любое из возможных наказаний: предупреждение, исключение из конкурса.

## Приложение 4.1

г. Казань	«__» ..... 20...г.	Класс	Стартовый номер
Республиканский конкурс водительского мастерства среди женщин-автомобилистов «Автоледи»			
<b>ЗАЯВКА-АНКЕТА НА УЧАСТИЕ</b>			
Фамилия	Имя	Отчество	Район (город)
Число, месяц, год рождения			
Место жительства			
Контактные телефоны			
Место работы, должность			
К чему Вы стремитесь? Чего хотите добиться в жизни?			
Водительский стаж			
Когда Вы поняли, что необходимо научиться водить машину?			
Название автошколы, где проходили обучение. Первый автомобиль, на котором проходило обучение			
Каким водителем Вы назвали бы себя?			
Ваш автомобиль в повседневной жизни. Что для Вас значит Ваш автомобиль? Как бы Вы описали свои «отношения» с ним?			
Верите ли Вы в автомобильные приметы? В какие?			
Семья			
Увлечения, хобби, общественная деятельность			
Участие в соревнованиях или иных спортивно-массовых мероприятиях, достигнутые успехи.			
Место в районном конкурсе «Автоледи»			
Занимаетесь ли Вы в каком-либо автоклубе? В каком?			
Жизненный девиз, кредо			
Ваши предложения по организации автомобильных соревнований и конкурсов			
Что бы Вы сделали для автомобилистов, оказавшись на посту мэра, начальника ГИБДД?			
Продолжите фразу: «Женщина за рулем – это ...»			
Автомобиль, на котором Вы участвуете	Марка, модель, кузов (седан, хэтчбек, универсал)	Цвет	Гос. номер
Интересная история про Вас и Ваш автомобиль			
Подпись участницы _____			

## Схема трассы и порядок движения



## **Этап «Классика»**

### *Правила и порядок выполнения упражнений Условия пенализации*

Применение ремней безопасности не обязательно.

На этапе «Классика» участнице предлагается выполнить комплекс из VII фигур, включающих в себя 11 упражнений (нумерация упражнений в данном описании условная, расстановку фигур см. в Приложении 4.2):

Эстафета	1. «Эстафета (снять кольцо)», 2. «Эстафета (повесить кольцо)»,
Змейка	3. «Змейка задним ходом», 4. «Змейка передним ходом»,
Крест	5. «Крест задним ходом», 6. «Крест передним ходом»,
Бокс	7. «Бокс задним ходом», 8. «Бокс передним ходом»,
Стоянка	9. «Стоянка»,
Габаритный коридор	10. «Габаритный коридор»,
Стоп-линия	11. «Стоп-линия».

Все упражнения выполняются в последовательности, определенной схемой прохождения трассы (Приложение 4.2), в соответствии с п. 5.15.2. настоящего положения.

#### **Описание упражнений:**

Фигура «Эстафета» представляет собой стойку (эстафетная стойка) с горизонтальным кронштейном, расположенным

на уровне оконного проема водителя. На кронштейне расположено кольцо. Это упражнение делится на 2 самостоятельных упражнения: 1 – «снять кольцо», 2 – «повесить кольцо» и выполняется без объезда эстафетной стойки – см. схему трассы (Приложение 4.2). Упражнения «Эстафета» (снять кольцо) и «Эстафета» (повесить кольцо) выполняются передним ходом. При выполнении упражнения «Эстафета» (снять кольцо) участница должна снять кольцо с кронштейна и, выполнив ряд других упражнений в соответствии со схемой трассы, вновь повесить его на тот же кронштейн при выполнении упражнения «Эстафета» (повесить кольцо). Если при выполнении упражнения «Эстафета» (снять кольцо) кольцо отсутствует на кронштейне или участница уронила кольцо во время его снятия при выполнении упражнения «Эстафета» (снять кольцо), участница обязана симитировать снятие или надевание кольца на кронштейн путем касания кронштейна рукой. Если же участница уронила кольцо при попытке его повесить, то она без имитации переходит к выполнению других упражнений.

Фигура «Змейка» состоит из пяти ограничителей в виде стоек, установленных по прямой линии с одинаковыми интервалами, между которыми образуются четыре проезда. Участница должна проехать последовательно все проезды, полностью выехав за крайние ограничители. Фигура «Змейка» делится на 2 самостоятельных упражнения: 1 – «Змейка» (передним ходом), 2 – «Змейка» (задним ходом).

При этом согласно Приложению 4.2 при выполнении упражнений «Змейка» (передним ходом) и «Змейка» (задним ходом) **первый и последний ограничители должны оказаться со стороны правого борта автомобиля.**

*Размеры фигуры:*

Для автомобилей группы «мини» Д = 5,20

Для автомобилей группы «миди» Д = 5,83

Для автомобилей группы «макси» Д = 6,60

Фигура «Крест» является упрощенным аналогом фигуры «Круг» и имеет размеры этой фигуры с сохранением правил ее прохождения. Фигура «Крест» состоит из восьми ограничителей в виде стоек, расположенных на условных окружностях таким образом, что они попарно образуют четверо ворот. Фигура «Крест» делится на 2 самостоятельных упражнения: 1 – «Крест» (передним ходом), 2 – «Крест» (задним ходом).

Согласно Приложению 4.2 при выполнении упражнения «Крест» (передним ходом) участница должна провести автомобиль передним ходом по кругу по часовой стрелке через шесть ворот. При выполнении упражнения «Крест» (задним ходом) участница должна провести автомобиль задним ходом по кругу по часовой стрелке через пять ворот.

*Размеры фигуры:*

Для автомобилей группы «мини» R = 6,30 r = 3,40

Для автомобилей группы «миди» R = 6,40 r = 3,20

Для автомобилей группы «макси» R = 6,70 r = 3,10

Фигура «Стоянка» – прямоугольник, обозначенный ограничителями в виде стоек с трех сторон и с открытой широкой въездной стороной, обозначенной на поверхности площадки линией шириной 3 сантиметра. Ширина этой линии откладывается наружу от теоретического размера фигуры. Боковые ограничители устанавливаются через 1 метр от начала выполнения упражнения.

Упражнение «Стоянка» (задним ходом) выполняется задним ходом правым бортом автомобиля и имитирует парал-

тельную парковку автомобиля. Участница должна через открытую сторону фигуры поставить автомобиль в образовавшийся прямоугольник таким образом, чтобы в момент последней остановки (фиксации) автомобиля ни одна из его деталей (кроме зеркала) не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль из фигуры, не задев ограничителей.

*Размеры фигуры:*

Для автомобилей группы «мини» Ш = 1,90 Д = 5,60

Для автомобилей группы «миди» Ш = 2,20 Д = 6,25

Для автомобилей группы «макси» Ш = 2,50 Д = 7,10

Фигура «Бокс» – прямоугольник, обозначенный ограничителями в виде стоек с трех сторон и с открытой узкой въездной стороной, обозначенной на поверхности площадки линией шириной 3 сантиметра. Ширина этой линии откладывается наружу от теоретического размера фигуры. Разметка параметров фигуры «Бокс» начинается с въездной стороны.

Упражнение имитирует въезд в гараж. Упражнение «Бокс» делится на 2 самостоятельных упражнения: 1 – «Бокс» (передним ходом), 2 – «Бокс» (задним ходом). Участница, двигаясь передним или задним ходом, должна установить автомобиль в фигуру таким образом, чтобы в момент его последней фиксации проекция хотя бы одной из его деталей не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль из фигуры, не задев ограничителей.

*Размеры фигуры:*

Для автомобилей группы «мини» Ш = 1,90 Д = 4,50

Для автомобилей группы «миди» Ш = 2,16 Д = 5,00

Для автомобилей группы «макси» Ш = 2,40 Д = 6,20

Фигура «Габаритный коридор (ворота)» состоит из двух пар ограничителей в виде стоек с поворотными консолями, установленными горизонтальной частью (консолями) на высоте наибольшей габаритной ширины автомобиля.

При выполнении упражнения «Габаритный коридор» (передним ходом) участница должна, двигаясь передним ходом, проехать через фигуру, не задев ограничителей.

*Размеры фигуры:*

Для автомобилей группы «мини» Ш = 1,65 Д = 2,42

Для автомобилей группы «миди» Ш = 1,85 Д = 2,42

Для автомобилей группы «макси» Ш = 2,00 Д = 2,42

Фигура «Стоп-линия» состоит из двух линий: первая линия (узкая) длиной 3 метра и шириной 3 сантиметра наносится на поверхность площадки. Через 1 метр после узкой линии по ходу движения автомобиля на поверхность площадки параллельно первой линии наносится вторая линия (широкая) длиной 3 метра и шириной 15 сантиметров (непосредственно стоп-линия). На двух концах широкой линии устанавливаются по одному ограничителю в виде стоек или конусов. Расстояние между узкой и широкой линиями является зоной запрещения остановки.

Согласно Приложению 4.2 упражнение «Стоп-линия» (передним ходом) является заключительным, выполняется передним ходом. Участница должна, двигаясь безостановочно в зоне запрещения остановки, установить автомобиль на стоп-линии (широкой) таким образом, чтобы оба передних колеса находились в контакте с ней. Остановкой считается блокировка передних колес. Если после блокировки колес автомобиль за счет «юз» достиг стоп-линии и колеса имеют контакт с ней, упражнение считается выполненным. Временем финиша явля-

ется тот момент, когда передние колеса автомобиля пересекают вертикальную плоскость, проходящую через узкую линию фигуры, ограничивающую зону запрещения остановки, на которой расположены лазерные датчики системы телеметрии, при условии, что участница находится в автомобиле. Участница после фиксации финиша продолжает вести автомобиль для выполнения упражнения «Стоп-линия». После остановки автомобиля участница не должна убирать ногу с педали тормоза до разрешения судьи на финише.

**Пенализация начисляется за следующие нарушения:**

- по 5 очков:
  - фальстарт;
  - касание, падение, сдвиг ограничителя в фигурах «Бокс», «Стоянка»;
  - касание кронштейна в фигуре «Габаритный коридор»;
  - невыезд за крайние ограничители на фигуре «Змейка».
- по 10 очков:
  - касание, падение, сдвиг ограничителя в фигурах «Змейка», «Крест»;
  - касание элементов фигуры, на которой в данный момент упражнение не выполняется;
  - пропуск одного проезда в фигурах «Змейка», ворот в фигуре «Крест»;
  - падение ограничителя в фигуре «Габаритный коридор», падение кольца или стойки в фигуре «Эстафета».
- по 20 очков:
  - неполный заезд (автомобиль не поставлен в створ) в фигурах «Бокс», «Стоянка»;
  - не снято или не надето кольцо, нет имитации в фигуре «Эстафета»;

- нет контакта колес со стоп-линией;
  - изменение последовательности и правильности выполнения упражнений;
  - проезд по территории фигуры, на которой в данный момент упражнение не должно выполняться;
  - не закрытая на 2 щелчка дверь;
  - преднамеренное открытие дверцы автомобиля при прохождении трассы.
- по 30 очков:
- возобновление движения после финиширования без разрешения судьи.
- по 100 очков:
- игнорирование выполнения любой фигуры.

**Условия исключения участниц из зачета:**

- превышение контрольного времени;
- посторонняя помощь на трассе.

За тренировку в день конкурса на размеченной для соревнований трассе, создание участницей опасности для окружающих и для нее самой, за заправку автомобиля топливом в зоне проведения конкурса и другие нарушения участница может быть исключена из конкурса.

Приложение 4.4

**Порядок начисления баллов на этапах**

ПДД		Классика		Сумма баллов	Место
Место	Баллы	Место	Баллы		
1.	1.	1.	1.	2	1
2.	2.	2.	2.	4	2
3.	3.	3.	3.	6	3
4.	4.	4.	4.	8	4
5.	5.	5.	5.	10	5
6.	6.	6.	6.	12	6
7.	7.	7.	7.	14	7
8.	8.	8.	8.	16	8
9.	9.	9.	9.	18	9
10.	10.	10.	10.	20	10
11.	11.	11.	11.	22	11
12.	12.	12.	12.	24	12
13.	13.	13.	13.	26	13
14.	14.	14.	14.	28	14
15.	15.	15.	15.	30	15
16.	16.	16.	16.	32	16
17.	17.	17.	17.	34	17
18.	18.	18.	18.	36	18
19.	19.	19.	19.	38	19
20.	20.	20.	20.	40	20
21.	21.	21.	21.	42	21
22.	22.	22.	22.	44	22
23.	23.	23.	23.	46	23
24.	24.	24.	24.	48	24
25.	25.	25.	25.	50	25
26.	26.	26.	26.	52	26
27.	27.	27.	27.	54	27
28.	28.	28.	28.	56	28
29.	29.	29.	29.	58	29
30.	30.	30.	30.	60	30
31.	31.	31.	31.	62	31
32.	32.	32.	32.	64	32
33.	33.	33.	33.	66	33
34.	34.	34.	34.	68	34
35.	35.	35.	35.	70	35
36.	36.	36.	36.	72	36
37.	37.	37.	37.	74	37
38.	38.	38.	38.	76	38
39.	39.	39.	39.	78	39
40.*	40.	40.	40.	80	40

\* и т. д. (количество мест зависит от количества участников конкурса).

Ахмадиева Роза Шайхайдаровна  
Бикчантаева Светлана Александровна  
Воронина Евгения Евгеньевна  
Минниханов Рифкат Нургалиевич

ФОРМЫ РАБОТЫ С МОЛОДЕЖЬЮ  
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
НА ДОРОГАХ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

Редактор: *Галиева С. Г.*  
Компьютерная верстка: *Казачихина М.*  
Корректор:

Издательство ГБУ «НЦБЖД»  
420059, г. Казань, ул. Оренбургский тракт, 5

Подписано в печать 01.07.13. Бум. офсетная.

Формат 60×90 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Гарнитура Times.

Печать RISO. Усл. печ. л. 4,13. Тираж экз.

Отпечатано в типографии ГБУ «НЦБЖД».



