

УДК 656.091.13

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ОБЪЁМА ПОДГОТОВКИ И ПРОЦЕДУРЫ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКЗАМЕНОВ ДЛЯ КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ В ЕВРОПЕ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А.В. Косолапов, к.т.н., доцент кафедры автомобильных перевозок,
С.В. Гришин, старший преподаватель кафедры автомобильных перевозок,
Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева,
г. Кемерово

В большинстве европейских стран прослеживается довольно чёткое совпадение организации и регулирования национальных систем подготовки кандидатов в водители и приёма квалификационных экзаменов. Их общим ядром является структурированная система допуска водителей к участию в дорожном движении.

В Европе, как правило, органом государственного регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе подготовки кандидатов в водители и приёма экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, является национальное Министерство транспорта или иная специальная государственная организация.

Так, например, в Великобритании [1] подготовкой кандидатов в водители и выдачей прав на управление автомобилем занимается специальная государственная организация DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency). Любой желающий посыпает в эту организацию заполненную анкету и получает по почте временную ученическую лицензию. Она уже позволяет управлять автомобилем, но только при условии, что рядом находится водитель в возрасте не моложе 21 года, имеющий права не менее 3 лет, автомобиль должен иметь опознавательный знак «L» (учебный), и на нём нельзя выезжать на автомагистрали.

Теоретическую часть подготовки кандидат в водители изучает, как правило, самостоятельно. В любом книжном или автомобильном магазине можно купить самые разнообразные учебники и пособия, в том числе и для занятий по компьютерным программам. Сама по себе теоретическая часть подготовки очень объёмная. Она включает в себя и нормы этики для водителей, и советы по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим, и охватывает многие специальные вопросы безопасности дорожного движения.

Когда, по мнению кандидата в водители, теоретическая часть освоена, можно через Интернет выбрать любое подразделение DVLA без привязки к месту проживания, дату и время тестирования. Теоретический экзамен состоит из двух частей: ответы на 50 вопросов (эта часть экзамена считается сдан-

ной, если за 57 минут будет дано 43 правильных ответа) и так называемый «hazard perception» – тест на внимательность и реакцию. На экране компьютера демонстрируются 11 видеороликов, представляющих реальные дорожные ситуации. При появлении внезапной опасности (в виде пешехода, автомобиля и т.д.), надо успеть вовремя среагировать. Если не сдана любая часть теоретического экзамена (ответы на вопросы или «hazard perception»), весь экзамен надо пересдавать заново.

Практический экзамен продолжительностью 45 минут проводится на дорогах общего пользования (как правило, часть экзамена – на городских улицах, и часть – на загородной дороге). Инструктор DVLA, принимающий экзамен, устанавливает определённый маршрут и внимательно следит за всеми действиями испытуемого, начиная от того, в каком порядке он смотрит в боковые и внутреннее зеркала заднего вида при начале движения с места. В ходе тестирования предстоит выполнить несколько манёвров. Это может быть заезд в «гараж», парковка параллельно или перпендикулярно проезжей части, разворот на узкой дороге или трогание с места на подъёме. Все ошибки делятся на мелкие (например, не включение указателя поворота при манёвре или отсутствие взгляда в зеркало заднего вида) и крупные (не пропуск пешехода, проезд на красный сигнал светофора, выезд на полосу встречного движения и т.д.). Допускается не более 12 мелких ошибок и ни одной крупной. В противном случае, необходимо заново сдавать практический экзамен. Ограничений на пересдачу нет.

Во Франции будущий водитель может выбирать из трёх форм подготовки: обучение в автошколе (только теоретическая часть); обучение в автошколе с проведением практических занятий по вождению в сопровождении частного инструктора; индивидуальные занятия [1].

Экзамен (его принимают специалисты из дорожной полиции) состоит из двух частей: теоретической и практической. Первая часть – это 40 вопросов по девяти темам (остановка и парковка, проезд перекрёстков и обгон, движение по улицам, пользование внешними световыми приборами и т.д.). Необходимо за 60 минут правильно ответить на 35 вопросов. Прохождение этого теста даёт право на пять попыток в течение трех лет для сдачи практической части экзамена. Если все пять раз практический экзамен не сдан, то необходимо заново проходить обучение и сдавать теоретическую часть.

Экзамен по управлению автомобилем проходит в присутствии инспектора дорожной полиции и специального государственного служащего. Экзамен длится 35 минут. Он включает в себя вождение в городских условиях и выполнение ряда манёвров. При этом экзаменатор учитывает как крупные ошибки (несоблюдение требований дорожной разметки, дорожных знаков и сигналов светофора и т.д.), так и мелкие, например, невключённый указатель поворота при совершении манёвра или перестроение без контроля «мёртвых» зон и т.п.

В Германии существует две схемы. Первая схема – это курс в автошколе по единой стандартной программе, утверждённой государством. Вторая – это индивидуальные занятия с частным инструктором [1].

Независимо от схемы обучения экзамены сдаются по единой методике. Знания и навыки кандидатов в водители проверяют независимые экзаменаторы (их обычно два-три на регион), лицензированные местными органами власти. В теоретической части надо за 45 минут ответить на 30 вопросов, допустив не более 2 ошибок. Этот тест разрешено пересдавать пять раз в течение года. Если все попытки оказались неудачными, обучение придётся проходить заново. Практический экзамен тоже длится 45 минут. Независимый экзаменатор выносит решение, исходя из количества и степени тяжести ошибок, которые допустил кандидат.

При отрицательной оценке экзаменуемому назначаются ещё десять часов обучения в автошколе или у частного инструктора, после чего он вновь допускается до экзамена. Количество таких попыток не регламентировано.

В Швеции теоретический экзамен принимается по билетам с помощью автоматизированной компьютерной системы и состоит из 65 вопросов. Для получения положительной оценки в течение 50 минут необходимо ответить правильно не менее чем на 52 вопроса.

Во время практического экзамена в транспортном средстве находятся только экзаменуемый и экзаменатор. Экзамен проводится в условиях реального дорожного движения и длится 45 минут. Ошибки, которые могут быть допущены кандидатом при сдаче практического экзамена, делятся на 2 категории: грубые и негрубые. Если кандидатом допущена хотя бы одна грубая ошибка, экзамен прекращается и выставляется неудовлетворительная оценка.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату в водители выдается временное водительское удостоверение, срок действия которого составляет 2 года. Если в течение этого времени начинающим водителем не было допущено грубых нарушений Правил дорожного движения (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения), в том числе повлекших за собой возникновение дорожно-транспортного происшествия, водительское удостоверение будет заменено на постоянное. В противном случае водитель должен полностью пройти повторное обучение и ещё раз сдать экзамены.

В Российской Федерации разрешается только подготовка в автошколе (50 часов теоретической подготовки и 56 часов практической), включающей изучение Правил дорожного движения и приобретение навыков управления автомобилем [2].

На экзамене по теоретической части кандидат в водители должен за 20 минут ответить на 20 вопросов, допустив не более двух ошибок. За каждый неправильный ответ добавляется ещё пять вопросов. Если тест не сдан, то дается неограниченное количество повторных попыток: первый раз через десять дней, затем каждую неделю. Результаты теоретического экзамена действительны в течение трёх месяцев.

Практическая часть экзамена состоит из движения на специальной площадке (специализированном автодроме, оборудованном аппаратурой, фиксирующей, насколько точно экзаменуемый выполняет то или иное задание), на которой демонстрируются навыки управления в определённых условиях, и движения по реальным городским улицам и дорогам.

Экзамен по вождению принимает сотрудник ГИБДД. На автодроме наблюдая за действиями экзаменуемого со стороны (не возбраняется и присутствие в автомобиле). На городских улицах – сидя рядом в автомобиле. Каждая допущенная ошибка прибавляется штрафных баллов. При получении пяти баллов экзамен считается несданным. В этом случае количество повторных попыток также не регламентируется.

Экзамен по вождению в городских условиях проводится при непосредственном участии сотрудника ГИБДД. Однако принимает решение о том, сдал претендент экзамен или нет, другой инспектор, находящийся в компьютерном центре. Он следит за всем происходящим в автомобиле и за его пределами с помощью видеокамер.

Можно утверждать, что основными отличиями в подходе к обучению кандидатов в водители в европейских странах и в Российской Федерации являются:

1. продолжительность практической части экзамена в Европе значительно больше, чем в России;
2. в ряде европейских стран после сдачи экзаменов выдается временное водительское удостоверение сроком на 2 года. Только по истечении этого срока, если не было серьезных нарушений, выдается постоянное водительское удостоверение;
3. стоимость обучения вождению в Европе гораздо выше, чем в нашей стране;
4. в Европе главным является критерий подготовленности водителя, а в России – количество занятий в автошколе.

Список литературы:

1. Особенности подготовки водителей в России и за рубежом // Клаксон № 21 (485) 2011 г. [Электронный ресурс] // Режим доступа : http://www.klaxon.ru/archivepaper/StatNum.php?ELEMENT_ID=5705
2. Автошколы ждёт очередная дорогостоящая реформа // Клаксон №23 (439) 2009 г/ [Электронный ресурс] // Режим доступа : http://www.klaxon.ru/archivepaper/StatNum.php?ELEMENT_ID=544