

СЛАГАЕМЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ: опыт, традиции, инновации

Старунь Виктор Степанович,

мастер производственного обучения,

Петерс Андрей Иванович,

мастер производственного обучения,

Санкт-Петербургское государственное бюджетное профессиональное

образовательное учреждение «Пожарно-спасательный колледж

«Санкт-Петербургский центр подготовки спасателей»,

г. Санкт-Петербург

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕПОДГОТОВКОЙ ВОДИТЕЛЕЙ КАТЕГОРИИ «В» НА КАТЕГОРИЮ «С»

Аннотация. В данной статье рассмотрены проблемы, возникающие в процессе обучения по программе переподготовки водителей с категории «В» на категорию «С».

Ключевые слова: водитель, категория «В», категория «С», переподготовка, мастер производственного обучения, грузовой автомобиль.

Есть два пути получения категории, позволяющей управлять грузовыми автомобилями, это обучение с «нуля», или же переподготовка с категории «В». Именно, присутствие этой категории у обучаемого, как не странно, вызывает, в некоторых случаях, серьёзные проблемы в процессе обучения. С этими проблемами, разумеется, сталкиваются и мастера производственного обучения по вождению процессе своей работы.

Успешная работа водителя, во многом, зависит от правильного развития его психомоторики, собственно, это и является основной из задач при проведении занятий по практическому вождению. Пониманию, важности психомоторики для водителя, может способствовать приведённая ниже схема.

СЛАГАЕМЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ: опыт, традиции, инновации

Действие водителя определяет в буквально смысле, всё: здоровье участников дорожного движения, включая, самого водителя, сохранность дорожной инфраструктуры и самого автомобиля. Актуальность данной статьи обусловлена тем, что у имеющих уже категорию «В» водителей двигательная психомоторика «заточена» под легковой автомобиль.



Схема 1. Психомоторика

Это проявляется следующим образом.

Менее комфортное, с точки зрения обучаемого, по сравнению с легковым автомобилем, рабочее место водителя (есть с чем сравнивать).

Качественные и количественные характеристики воздействий на органы управления грузового и легкового автомобилей серьезно отличаются.

Расположение зеркал совершенно другое, а среднее зеркало, в которое во время движения на легковом автомобиле, необходимо непрерывно периодически бросать взгляды, на грузовом автомобиле несёт в себе крайне мало ин-

СЛАГАЕМЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ: опыт, традиции, инновации

формации, а в ряде случаев и вовсе отсутствует. Поэтому крайне важно переучить новичка бросать взгляды в правильном направлении, а это очень непросто, особенно в первое время вождения и вероятность возникновения аварийных ситуаций, ни чуть, не ниже, чем у начинающих водителей. Кроме того, при маневрировании на ограниченной территории водитель грузового автомобиля вынужден ориентироваться в основном только по зеркалам, хотя привычка в легковом просто оборачиваться, поэтому в первое время обучающийся, глядя в зеркало крутит руль при движении назад «не в ту» сторону.

Следует отметить и наличие, так называемых, «слепых зон» у грузовых автомобилей к которым, также необходимо привыкнуть (рисунок 1). Эти зоны не совпадают со слепыми зонами легковых автомобилей поэтому, по привычке, бросив взгляд в зеркало и не увидев опасности, начинающий водитель грузового автомобиля интуитивно уверен, что ничто не препятствует выполнению маневра, а это может быть роковой ошибкой.



Рисунок 1. Слепые зоны грузовых автомобилей

Особо, хочется поговорить о смысле выражения «попал в стойку». По отношению к пешеходу это смертельная опасность. Заключается эта опасность в следующем: подъезжающий к пешеходному переходу водитель в первона-

СЛАГАЕМЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ: опыт, традиции, инновации

чальный момент не видит идущего по пешеходному переходу человека, так как его заслоняет боковая стойка кабины, на фоне которой пешеход и не виден, если бы водитель стоял, то пешеход незамедлительно был бы им обнаружен, появившись из-за стойки кабины, но не видя, переходящего человека водитель, хоть, даже и медленно, но едет, а пешеход идет, в результате пешеход так и остаётся за стойкой и обнаруживается водителем только в последний момент неожиданно, появившись перед водителем. Для водителя эта ситуация выглядит: «мне бросились под колёса». Одним из способов преодоления данных трудностей является выполнение боковых смещений корпуса тела водителя, вытягивание шеи, можно, даже слегка привстать за рулем; абсолютно точно всё это позволит обнаружить «невидимого» пешехода.

На первоначальном этапе, вызывает проблемы и ощущения габаритов автомобиля, что может привести к ДТП или повреждению машины. Например, в Правилах говорится, что при выполнении левого поворота водитель автомобиля должен перед началом выполнения манёвра принять по возможности максимально влево; реализация этого на грузовом и легковом автомобилях будет выглядеть совершенно по-разному: легковой – должен сместиться в сторону бордюра таким образом, чтобы велосипедист, или самокатчик, если таковые сыщутся, не смогли бы «пролезть» в промежуток между автомобилем и тротуаром, обочиной, так как в противном случае водитель автомобиля должен будет их пропускать; если же учащийся на грузовом автомобиле начнёт действовать по такому сценарию, то совершенно точно, при выполнении поворота, либо частично заедет на тротуар, обочину, заденет бордюр, либо, «протянув» машину вылезет из своей полосы, поэтому, водитель грузовика должен при повороте несколько сместиться вправо а во-время поворота внимательно по зеркалам следить за выносом левой задней части автомобиля, но одновременно с этим контролировать пространство справа от него.

СЛАГАЕМЫЕ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ: опыт, традиции, инновации

Важными являются также выбор скорости, дистанции, бокового интервала и стиля вождения, необходимо обратить внимание на то, что вполне приемлемые параметры для легкового автомобиля, совершенно не допустимы для грузового, хотя, в принципе и могут им быть достигнуты. Так, при движении грузового автомобиля, резкость и быстрота поворота рулевого колеса, вполне приемлемого при движении на легковом автомобиле, приведёт, с высокой степенью вероятности, к дорожно-транспортным происшествиям, а тормозные ускорения – к заносу, срыву, закреплённого груза, его высыпанию и т.д., разумеется, необходимо помнить и тормозном пути, и устойчивости автомобиля на поворотах. Если водитель грузового автомобиля, «на автомате», будет держать дистанцию, как на легковом автомобиле – быть беде. Необходимо постоянно помнить о массе автомобиля.

При проведении занятий, мастерам производственного обучения по вождению необходимо учитывать приведённые выше обстоятельства, связанные с проблемами переобучения водителей с категории «В» на категорию «С».

Список литературы:

1. Безопасность дорожного движения: учебно-методическое обеспечение дополнительного профессионального образования специалистов автомобильного транспорта / под общей ред. О.Н. Съедина // rosavtotransport.ru. URL: https://rosavtotransport.ru/netcat_files/382/558/Bezopasnost_.pdf. – Текст: электронный. – URL: https://rosavtotransport.ru/netcat_files/382/558/Bezopasnost_.pdf/ (дата обращения: 25.05.2022).
2. Как получить «грузовые» права и что делать потом. // auto. ru. Журнал. – Текст: электронный. – URL: <https://mag.auto.ru/article/freightlicensecourses/> (дата обращения: 25.05.2022).