

# За автошколы возьмутся всерьез

Ужесточение требований к подготовке водителей может привести к подорожанию обучения

Городские автошколы в ближайшие месяцы снова проверят на прочность (проблему качества подготовки водителей в нашем городе «ВП» поднимал еще полгода назад). А в Территориальном управлении ГИБДД уже есть план комплексной проверки автошкол. Эту новость нам сообщили в отделе пропаганды ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленобласти. Как будут проводиться школы водителей и что их ждет в обозримом будущем, выяснял наш корреспондент.

## ПРОВЕРКИ ПРИВОДЯТ К ЗАКРЫТИЮ

Еще в конце ноября, когда состоялось заседание Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при губернаторе, многие руководители автошкол высказывали опасения, что вскоре им придется закрыться. Опасения не были беспочвенными — Валентина Матвиенко поручила транспортному и образовательному комитетам проверить деятельность автошкол, многие из которых, по ее словам, «вернулись в «лавочки, где получают права».

Прошедшая в декабре комплексная проверка питерских автошкол, в которой участвовали и сотрудники дорожной инспекции, практически не освещалась в местной прессе. Результаты проверки на днях озвучил начальник отдела технического надзора и экзаменационно-регистрационной работы УГИБДД Виктор Пичугин. По его данным, после введения в сентябре дополнительно элемента «площадка» 32 автошколы из 147 либо сами закрылись, либо были закрыты проверяющими органами.

Однако тотальные проверки автошкол продолжатся и в этом году. Как сообщили «Вечернему Петербургу» в отделе пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД, уже имеется план комплексной проверки оставшихся автошкол, которая будет проводиться совместно с образовательным комитетом. Но, как пояснил специалист отдела Валерий Карпов, к закрытию автошкол дорожные инспекторы имеют опосредованное отношение. По его словам, замечания специалистов Госавтоинспекции носят рекомендательный характер, а все решения о лицензировании автошкол — равно как и их отзывы — принимаются в городском комитете по образованию.



Прежде чем красоваться за рулем, неплохо бы научиться водить машину.

## ШКОЛА ДОЛЖНА ОТВЕЧАТЬ ЗА СВОИХ ВЫПУСКНИКОВ

О том, что во многих автошколах царит полный хаос, говорили и писалось не раз.

Главные проблемы, по мнению специалистов, — коррупция и халатность инструкторов. Как говорят сами сотрудники ГИБДД, водитель, прошедший курс обучения в автошколе, должен быть готов к интенсивному движению в условиях мегаполиса. Но ни для кого не секрет, что инструкторам автошкол (подавляющее большинство которых являются частными заведениями) в принципе все равно, как будут ездить их ученики после получения прав. По мнению руководства питерского Управления ГИБДД, это происходит во многом потому, что сегодня отсутствует ответственность автошкол за некачественную подготовку водителей, создающих аварийные ситуации на дорогах. По мнению специалистов, если водитель в течение года регулярно становится виновником ДТП, обучавшая его автошкола должна автоматически попадать в поле зрения надзирающих органов.

Между тем в перечень требова-

ний по материально-технической базе автошкол может попасть и наличие собственного автоматизированного автодрома — такого, как уже действует в Челябинске. Но введение этой нормы может привести к значительному удорожанию обучения будущих водителей. По крайней мере такой вариант не исключает Дмитрий Троян, председатель Петербургского отделения Всероссийского общества автомобилистов (ВОА).

«Разговоры о новой площадке

после массового закрытия их осталось в городе более сотни, и если все школы будут пользоваться лишь одной площадкой, процесс обучения просто замрет!»

По мнению председателя Северо-Западной региональной ассоциации автошкол Владимира Якименко, автоматизированные площадки городу все же нужны. По его расчетам, 7 — 8 таких автодромов для нашего города было бы достаточно. «Строительство автоматизированных площадок

— действительно недешевое удовольствие, — признает Якименко. — Но это — оправданная цена, если речь идет о безопасности водителей и пешеходов. Ведь с компьютеризацией процесса обучения значительно повышается и его качество».

По мнению Владимира Якименко, корень зла лежит в безразличии многих руководителей автошкол к улучшению школьной материально-технической базы. «Ни один бизнесмен не станет вкладывать лишнюю копейку в свой товар, если его и так берут», — привел железный аргумент г-н Якименко. А обучение и сдача на права — это своего рода тоже товар, пользующийся сегодня особым спросом, — если вспомнить поголовную автомобилизацию населения.

## КАК РАСПОЗНАТЬ ХОРОШУЮ АВТОШКОЛУ?

(Советы Северо-Западной региональной ассоциации автошкол)

1. Убедитесь в том, что автошкола имеет лицензию, выданную городским комитетом по образованию (копия лицензии должна быть и в учебной части школы).
2. Автошкола должна иметь собственную площадку для подготовки водителей.
3. Количество часов практического обучения должно быть не меньше тридцати (15 занятий по 2 часа).
4. Учебная машина должна быть оборудована дополнительными педалями газа и тормоза, дополнительным зеркалом заднего вида, а также значком с буквой «У» (учебная).

**Единственный в России автоматизированный автодром корейского производства есть только в Челябинске. Автодром представляет собой площадку, оборудованную датчиками и видеоканерами. Водитель, сдающий экзамен, находится в автомобиле без инспектора ГИБДД, тот наблюдает за тестом по монитору видеоканеры. Общую оценку испытываемому выставляет компьютер. Стоимость такого автодрома оценивается в 1,5 — 2 млн. долларов.**

Другой аспект проблемы — в устаревшей нормативной базе подготовки водителей, не пересмотрившейся с конца 90-х годов. Последний раз этот государственный стандарт по профессиональной подготовке водителей принимался в 1999 году, срок его действия истек в 2004-м. «Сейчас у нас нет единого государственного стандарта, — отмечает начальник отдела аккредитации и лицензирования образовательных учреждений комитета по образованию Татьяна Искренко.

В настоящее время специалисты образовательного комитета совместно с Региональной ассоциацией автошкол готовят свои предложения по совершенствованию материально-технической базы в городских автошколах. Но прежде чем попасть к столичным законодателям, «единый региональный стандарт» (так его успели окрестить в местных СМИ) должен получить одобрение экспертного методического совета при образовательном комитете Петербурга.

В общем, за качественную подготовку водителей решили взяться на самом высоком уровне. И городские автошколы, судя по всему, ждет не одна серьезная проверка. Вот только не отразилось бы ужесточение требований на кошельках будущих водителей.