

ный вокзал, принимающий поезда из Парижа и Брюсселя. В результате реконструкции, старинное здание вокзала и другая вокзальная инфраструктура, привокзальная площадь и прилегающие территории, превратились в многофункциональный ТПК с ресторанами, магазинами, фермерским рынком и пятизвездочным отелем, связаны с шестью линиями лондонского метрополитена и железнодорожным вокзалом Кингз-Кросс.

Что касается российского опыта формирования и развития ТПУ, то в одном только городе Москве количество ТПУ составит около 270 (без учета ТПУ центра города, расположенных внутри кольцевой линии Московского метрополитена). Основу сети ТПУ Москвы в пределах МКАД составляет инфраструктура Московского метрополитена (станции), Московской и Октябрьской железных дорог и автодорожной сети Москвы, а сети ТПУ Московской области – инфраструктура Московской и Октябрьской железных дорог и автодорожная сеть Подмосковья. Сеть ТПУ Московской области представляет собой узлы, работающие на взаимодействии железной дороги и наземных видов пассажирского транспорта (в основном автотранспорт).

Ввиду того, что в Республике Беларусь не так много городов-мегаполисов с населением более 1 млн жителей, опыт создания ТПУ мал, по сравнению со странами, указанными выше.

Эффективность пассажирских транспортных систем ТПУ неодинакова для различных условий и технологий транспортного обслуживания жителей крупных городов и городских агломераций. В этой связи становится актуальной разработка стройной и однозначной классификации ТПУ, позволяющей наиболее эффективно планировать перспективу развития их пассажирских транспортных систем.

УДК 377.3

ФОРМИРОВАНИЕ НАВЫКОВ УПРАВЛЕНИЯ ПОЖАРНЫМ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЕМ ПОСРЕДСТВОМ ДИНАМИЧЕСКОГО АВТОТРЕНАЖЕРА

Д. С. ДЕНИСЕНКО, Д. М. КОВШАР

*Филиал «Институт профессионального образования» Университета гражданской защиты
МЧС Беларуси, г. Гомель*

В настоящее время наиболее востребованная должность в органах и подразделениях по чрезвычайным ситуациям – водитель пожарного автомобиля. Допуск к управлению техническими средствами получают водители, прошедшие первоначальную подготовку, при необходимости, стажировку, и прошедшие соответствующие испытания. Подготовленность водителя – важнейший фактор его уверенности на дороге. Система подготовки водителей управления пожарной аварийно-спасательной техники должна обеспечивать достаточную тренировку обучаемых для выработки умений и навыков, гарантирующих уверенную работу водителей при следовании к месту чрезвычайных ситуаций, а также управление автомобилем в любых дорожных и погодных условиях, учитывая скорость передвижения с использованием световой и звуковой сигнализации.

Качество профессиональной подготовки водителей в большей степени зависит не только от пригодности и профессиональной ориентации человека к конкретному виду трудовой деятельности, но и от оснащенности учебных учреждений.

Учитывая специфику деятельности водителей пожарной аварийно-спасательной техники, водители должны не только знать соответствующую конструкцию базового шасси автомобиля, но и иметь практическую подготовку вождения, учитывая скорость передвижения, большие габариты автомобиля, массу автомобиля, которая зависит от количества перевозимого оборудования и огнегасящих веществ, что напрямую влияет на его тормозной путь.

В настоящее время в университете гражданской защиты МЧС Республики Беларусь разработан и внедрен в процесс обучения динамический автотренажер управления пожарной аварийно-спасательной техникой. Данный тренажер призван обеспечить безопасность на современных дорогах путем совершенствования системы обучения вождению.

Динамический автотренажер управления пожарной аварийно-спасательной техникой представляет собой современный аппаратно-программный комплекс, который предназначен для первоначального обучения водителей безопасному управлению специальным грузовым автомобилем МАЗ, оборудованным системой подачи специальных звуковых и световых сигналов, а также для совер-

шенствования и коррекции имеющихся навыков управления автомобилем у опытных водителей. Тренажер предназначен для проведения подготовки без расхода ГСМ и износа ресурса автомобиля и представляет собой полноценную однорядную кабину автомобиля МАЗ, в которой функционируют все задействованные в программе органы управления. Кабина установлена на системе динамической подвижности (рисунок 1).

Рабочим местом обучаемого служит макет кабины водителя со всеми расположенными органами управления. Реальная обстановка кабины вместе с шумами и вибрациями от работающих агрегатов создает фон для выработки правильных рабочих приемов, возникающие при этом динамические нагрузки иногда достаточно близки по своей величине, направлению и продолжительности действия к реальным. Компьютерная программа позволяет модулировать различные условия вождения, такие как дорожные, погодные условия, плотность дорожного потока, состояние дорожного покрытия, смена дня и ночи. В симуляторе контролируются правила проезда перекрестков, использование указателей поворотов и световых приборов, перестроение во время движения автомобиля, превышение скоростного режима, невыполнение требований дорожных знаков и сигналов светофора, выезд на встречную полосу, правила обгона и опережения попутно движущихся автомобилей, правила маневрирования и движения задним ходом, правила остановки и стоянки автомобиля, пересечение дорожной разметки. Современные технологии позволяют формировать определенные навыки водителей спецтранспорта на динамическом тренажере, который состоит из двух основных частей: рабочего места обучаемого и системы воспроизведения окружающей обстановки.



Рисунок 1 – Динамический автотренажер управления пожарной аварийно-спасательной техникой

На начальном этапе обучения, занятия на таком тренажере позволят обучающемуся приобрести навыки и умения при управлении спецтранспортом при любой сложившейся дорожной обстановке. Что позволит обучающимся, перед тем как пересесть на реальный пожарный автомобиль, привыкнуть к органам управления, его габаритам, поведению автомобиля на дороге, а также закрепить такие качества, как оперативное мышление и стрессоустойчивость.

А главное, необходимо широкое распространение и внедрение в учебный процесс специальных тренажеров, а точнее тренажерных комплексов, что, безусловно, повысит эффективность учебного процесса в качественной подготовке водителей и сделает обучение более безопасным.

Список литературы

1 Об утверждении правил организации технической службы в ОПЧС Республики Беларусь : приказ МЧС Респ. Беларусь от 22.12.2009 № 162 (в ред. приказа МЧС Респ. Беларусь от 30.12.2016 № 329) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://web.ucp.by/file/Doc/28.pdf><https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21600345&p1=1>. – Дата доступа : 06.09.2022.

2 Иларионов, В. А. Водитель и автомобиль / В. А. Иларионов, М. В. Кошелев, В. М. Мишурич. – М. : Транспорт, 1985. – 275 с.

3 Коротков, Э. М. Качество образования: формирование, факторы и оценка, управление / Э. М. Коротков. – М. : ГГУ, 2002 – 84 с.

УДК 656.2

НОВЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ: ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЛИЧНОСТИ

Л. А. ДИДРИХ

*Оренбургский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение
Оренбургского института путей сообщения – филиала Самарского государственного
университета путей сообщения, Российская Федерация*

В основе биометрических разработок лежит измерение уникальных, присущих человеку индивидуальных характеристик. Применяются различные биометрические системы безопасности, где необходима потребность верификации личности.