

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»

Институт физики, технологии и экономики
Кафедра технологии и экономики

**Формы и методы обучения курсантов автошкол вождению
автотранспортных средств**

Квалификационная работа
допущена к защите
Зав.кафедрой технологии и
экономики

Исполнитель:
Богданов Романов Григорьевич
студент группы БТ-51 Z

дата

подпись

подпись

Руководитель ОПОП:

Научный руководитель:
Чикова О.А.,
доктор физико-математических
наук, зав. кафедрой технологии и
экономики

подпись

Екатеринбург 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕТОДИКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЯ.....	8
1.1. Психофизиологические основы деятельности водителя.....	8
1.2. Основы педагогического мастерства инструктора.....	26
1.3. Методы обучения безопасному вождению транспортных средств.....	29
ГЛАВА 2. МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИМ УПРАЖНЕНИЯМ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ НА ЗАКРЫТОЙ ПЛОЩАДКЕ.....	38
2.1. Методика обучения упражнению «Остановка и трогание на подъеме».....	40
2.2. Методика обучения упражнению « Параллельная парковка задним ходом».....	42
2.3. Методика обучения упражнению «Змейка».....	44
2.4. Методика обучения упражнению «Въезд бокс».....	45
2.5. Методика обучения упражнению «Разворот».....	46
ГЛАВА 3. ОПЫТНО-ПОИСКОВАЯ РАБОТА И АНАЛИЗ ЕЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	47
3.1. Содержание и условия проведения опытно-поисковой работы	47
3.2 Методы оценки результатов обучения вождению автомобиля	48
3.3 Результаты опытно-поисковой работы и их анализ	66
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	69
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	70

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время большую актуальность приобретают вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

Состояние безопасности дорожного движения во многом обусловлено психологическими особенностями водителей, отличающихся достаточно высоким уровнем активности на дороге и выступающих в момент управления транспортным средством элементом системы «человек - техника - среда». Поэтому важной задачей является исследование психологии водителей как одной из категорий участников дорожного движения и характера ее влияния на обеспечение безопасности дорожного движения.

Одной из существенных психологических особенностей, влияющих на безопасность дорожного движения, считается психофизиологическое состояние водителя, а наиболее опасным состоянием, в котором совершаются дорожно-транспортные происшествия с тяжелыми последствиями, является опьянение.

Уместно сослаться на исследования, осуществляемые специалистами в области автотранспортной психологии, согласно которым люди довольно объективно оценивают угрозу своего опьянения, а вот влияние уровня опьянения на их функциональные возможности они определяют гораздо хуже. М.А. Котик обращает внимание на то, что значительная часть дорожных происшествий оказывается связанной с легким опьянением водителей. В данном состоянии реальный функциональный потенциал водителя несколько снижается, но он этого не ощущает, а, наоборот, за счет тонизирующего воздействия небольшой дозы алкоголя у него возникает дополнительная активизация нервной системы и оценка своих возможностей существенно возрастает.

Как отмечается в литературе, рискованное поведение зависит от ситуации деятельности и личностных качеств человека. Риск характеризуется возможностью выбора между менее или более опасными вариантами поведения; при этом учитывается степень обоснованности (оправданности) или необоснованности (неоправданности) принятия решения личностью о рискованном поведении.

Подчеркнем, что в последние годы ученые и практики активно обсуждают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, предлагают системный и поэтапный подход к их решению, однако анализ материалов конференций и международных форумов показывает, что психолого-педагогические вопросы не находят должного отражения в этих обсуждениях и в конкретной реальности.

Один из таких вопросов связан с насущностью подготовки водителей.

Следует сказать, что, на мой взгляд, увеличение продолжительности обучения практическому вождению в автошколах обосновано с психолого-педагогической точки зрения, так как формирование умений и навыков взрослого человека требует большего времени и применения методики обучения, учитывающей закономерности его психического развития.

Данное высказывание подтверждаются суждениями, представленными в научной литературе. Так, Б.А. Шевкиев указывает на значимость экстремальной составляющей в профессии «водитель», в связи с чем возрастает роль физической и психологической подготовки водителей к предстоящей деятельности, обучения их эффективным способам поведения в профессионально-значимых ситуациях.

Здесь же следует сказать, что важно на государственном уровне осуществлять работу, направленную на повышение правовой грамотности всех участников дорожного движения. Так, существенную роль в этом играет социальная (дорожная) реклама. По мнению специалистов, она сдерживает агрессивность и конкурентность водителей, способствует дисциплине и

формированию правовой культуры, стереотипов правомерного поведения у водителей и пешеходов, исходя при этом из общественных ценностей.

В дополнение к высказанным точкам зрения стоит добавить, что, на мой взгляд, также важна достаточная степень осведомленности участников дорожного движения, в том числе водителей, о психологических закономерностях, проявляющихся в условиях дорожного движения, в частности, о закономерностях функционирования психических познавательных процессов.

Например, полезно знать, что для снижения вероятных отрицательных последствий ослепления водителей при встречном разезде ночью рекомендуется волевым усилием не переносить взгляд на источник света.

В условиях тумана происходит эффект зрительного обмана, который заключается в том, что фактическое расстояние зрительно увеличивается в 2 раза. Так, если до препятствия фактически 25 метров, то водителю кажется, что до него 40-50 метров. Часто именно этот обман и приводит к авариям в условиях тумана. Кроме того, при средней плотности тумана с метеорологическим расстоянием видимости менее 200 метров у водителя наступает эмоциональная перегрузка, которая вызвана не только малым расстоянием видимости, но и отсутствием информации о дорожной обстановке и условиях движения.

Оформленные представления об этих закономерностях и умение учесть их в дорожных ситуациях являются, по моему мнению, субъективным условием повышения безопасности дорожного движения (наряду с необходимыми качествами психики и личности - внимательностью, устойчивостью к стрессовым воздействиям, уважительностью и т.д.).

Рассматриваемые вопросы о подготовке водителей находятся в стадии обсуждения и пристального внимания со стороны ученых и практиков. Так, остро стоит потребность в разработке трудограмм профессиональных водителей, их типологий и классификаций, в более глубоком изучении нуждаются закономерности формирования индивидуальных стилей

управления транспортным средством, научного обоснования и внедрения требуют современные методики и технологии обучения вождению, повышения квалификации опытных водителей. Не менее актуально формирование коммуникативной и правовой грамотности всех участников дорожного движения, а также нейтрализация воздействий отрицательных физических дорожно-ситуативных факторов. Решение обозначенных проблем возможно при реализации комплексного и межотраслевого подхода, призвано создать условия для повышения безопасности дорожного движения.

Цель исследования - разработать комплекс практических занятий по вождению автомобиля в различных условиях, для улучшения качества обучения.

Объект исследования – процесс обучения технологии вождения автомобиля.

Предмет исследования - методы организации эффективного взаимодействия «инструктор – учащийся» при обучении технологии вождения автомобиля.

Гипотеза исследования:

Если в процессе практического обучения вождению автомобиля осуществлять субъект – субъектные отношения, создавать ситуацию успеха и стимулировать активность курсантов, то эффективность обучающего взаимодействия повысится.

В соответствии с целью исследования и его гипотезой были поставлены и решались следующие задачи:

1. Провести анализ психолого-педагогической и научно-методической литературы по проблеме обучающего взаимодействия в процессе практического обучения вождению автомобиля.

2. Предложить пути повышения обучающего взаимодействия в процессе обучения.

3. Реализация теории эффективного взаимодействия в процессе обучения технологии

Практическая значимость исследования:

1. Разработать пути повышения эффективности обучающего взаимодействия в процессе практического обучения технологии вождения автомобиля.

2. Проверить результативность этих путей и условий путем проведения опытно-поисковой работы.

3. Составить и апробировать различные методики проведения практических занятий по вождению автомобиля.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕТОДИКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЯ

1.1. Психофизиологические основы деятельности водителя

1.1.1. Профессиональная надежность водителя

Современный уровень развития машин, которые обеспечивают производство потребительской продукции, предполагает наличие человека-оператора. Человек, управляющий техникой, является наиболее важным звеном в системе управления. Это привело к формированию понятия «система-человек–машина» (СЧМ). Под СЧМ понимается система, включающая в себя человека-оператора и машину, посредством которой осуществляется трудовая деятельность [8, с.123].

Водителя автомобиля рассматривают как оператора сложной системы. Однако следует отметить особенности его операторской деятельности. Так, например, летчик в полете до 90% информации получает в закодированном виде от различных приборов. Водитель большую часть информации (до 95%) получает от автомобиля, дороги, окружающей среды движения и лишь небольшую часть от контрольно-измерительных приборов. Летчик может использовать автопилот и периодически ослаблять режим внимания. Водитель не имеет такой возможности, так как отвлечение внимания даже на 1-2 с, как правило, приводит к возникновению аварийной ситуации. Эффективность работы системы зависит от надежности оператора, в нашем случае – водителя.

Различают психологическую и физиологическую надежность.

Психологическая надежность – соответствие психологических качеств (свойств) личности требованиям выполняемой деятельности. Физиологическая надежность – соответствие физических данных и состояния здоровья.

Человек в системе управления является наиболее важным и одновременно менее надежным звеном. Человек легко отвлекается, быстро утомляется и проявляет эмоции. Поэтому частота отказов по вине человека

составляет от 20 – 95 %, что влечет за собой большую угрозу безопасности движения.

Надежность водителя – это его способность безошибочно управлять транспортным средством в любых дорожных условиях в течение всего рабочего времени. Надежность водителя оценивается профессиональной пригодностью, подготовленностью, высокой работоспособностью, а также состоянием транспортного средства, дороги, среды [10, с.95].

Профессиональная пригодность водителя включает: пригодность по состоянию здоровья и психическую пригодность. Психическая пригодность характеризуется особенностью протекания познавательных и эмоционально-волевых психических процессов, физиологической основой которых является деятельность коры головного мозга.

Подготовленность водителя – уровень его профессиональных знаний, умений и навыков, которые приобретаются в процессе обучения и последующей профессиональной деятельности.

Хорошая подготовка предполагает широкий диапазон умений, доведенных до автоматизма, что обеспечивает правильные и своевременные действия в критических дорожных ситуациях. Кроме того, профессионализм определяется и степенью сформированности психофизиологических свойств, которые обеспечат надежность работы в любых условиях (воля, самообладание, смелость, решительность, быстрая сообразительность, скорость восприятия и реакции и т.д.)

Недостаточная подготовленность является наиболее частой причиной ошибок в управлении [10, с.102].

Поэтому задачей педагога является совершенствование подготовки водителей и повышение их профессионального мастерства в течение всего периода их работы. Высокая работоспособность – состояние человека, позволяющее ему выполнять работу с высокой производительностью и с высокими качественными показателями в течение определенного времени.

Высокая работоспособность – необходимое условие безопасности движения, а ее снижение ведет к грубым ошибкам и ДТП.

Работоспособность снижается после приема алкоголя, наркотиков, при заболевании, утомлении, отрицательных эмоциональных состояниях (стресс, аффект, угнетенность и т. п.). Безопасность управления самоходными машинами во многом зависит от способности водителя принимать и обрабатывать информацию. Органы чувств водителя в процессе управления машиной каждую секунду воспринимают на порядок больший объем информации, чем объем памяти жесткого диска компьютера.

При восприятии, обработке информации и ее реализации в деятельности водителей различают пять этапов: прием информации, переработка информации, принятие решений, выполнение решений и контроль за выполненными действиями. В период приема информации происходит активное обнаружение, выделение и восприятие нужных сигналов из окружающей среды, т.е. идет поиск необходимой информации для обеспечения безопасности управления из ее большого потока. Кроме того, у водителя в этот период вырабатываются навыки избирательного восприятия наиболее важной в данный момент информации [15, с.85].

Переработка информации происходит путем опознания, оценки и сопоставления поступающей информации, что позволяет составить целостное представление о состоянии самоходной машины, ее положении на маршруте движения, правильности выполнения рабочих операций.

На данном этапе у водителя формируется способность к прогнозированию – предвидение изменений рабочей обстановки и выполнение действий, упреждающих возможность возникновения отказа. В период обучения инструктор обязан многократно объяснять учащемуся алгоритм поведения в критических ситуациях. Учащийся должен проигрывать различные ситуации, многократно мысленно повторять действия, так чтобы информация перешла в личностное знание обучаемого. Всегда следует помнить, что знание не есть опыт, но без знания опыта точно

нет. Принятие решения происходит исходя из оценки ситуации. Если решение однозначное, то выбора не происходит. При наличии нескольких вариантов решений водитель выбирает оптимальный, однако время принятия решения увеличивается. Для того чтобы сократить время принятия решения, необходимо сформировать на этапе обучения как можно больше моделей поведения в критических ситуациях.

Быстрота и правильность принятия решения зависит от профессионального опыта, психофизиологических качеств и состояния водителя.

У большинства женщин прогнозирование развито хуже, так как уровень пространственной ориентации ниже, чем у мужчин. Им сложнее правильно оценить скорость и расстояние в пространстве, особенно на большой скорости. Поэтому время на прогнозирование увеличивается. Это обстоятельство следует учитывать при обучении женщин. После принятия решения водителем с помощью органов управления автомобиля осуществляется его реализация (выполнение решения). Выполнение принятого решения обеспечивается рабочим движением, которое состоит из двух фаз: поисковой и исполнительной [28, с.109].

Поисковая фаза подразумевает устремление руки или ноги из рабочего положения к определенному рычагу или педали.

Исполнительная фаза – собственно действие.

Скорость и точность действий зависит от степени автоматизации двигательных навыков и от длительности сенсомоторной реакции. При недостаточной автоматизации поисковые действия выполняются сознательно и при контроле зрения, что увеличивает время их исполнения.

Вероятность отказа или аварийной ситуации в данном случае повышается. Контроль за действием осуществляется с помощью обратной связи, представляющей собой осведомительную информацию о результатах управляющих действий. Информацию водитель получает от бортовых приборов и указателей, изменений в положении и динамике транспортного

средства, его соотношения с подвижными и неподвижными объектами, напряжения мышц и амплитуды движений, положения рычагов, педалей, шума, вибрации и т.п.

Вся эта информация по каналам обратной связи поступает к органам чувств и после ее переработки является основой для оценки изменяющейся обстановки. Этапы принятия и реализации решения могут сливаться либо сочетаться друг с другом, особенно если водитель действует в быстром темпе.

1.1.2. Эмоциональное состояние водителя

Человек не только воспринимает окружающие предметы и явления, но и воздействует на них. У него всегда возникает определенное отношение к ним, выражающееся в тех или иных чувствах и переживаниях.

Эмоции – переживание человеком своего отношения к тому, что он делает или познает, к другим людям, к самому себе. Эмоции играют большую роль в деятельности человека. Они регулируют уровень работоспособности, обеспечивают мобилизацию резервов и в значительной степени определяют эффективность и надежность труда [19, с.85].

Различают положительные и отрицательные эмоции.

Положительные эмоции проявляются, как правило, у водителей, имеющих высокий уровень мастерства, что позволяет им относительно легко управлять транспортным средством и испытывать при этом удовольствие и гордость.

Отрицательные эмоции (страх, неуверенность, сомнение и т.п.) испытывают водители, которые имеют недостаточный опыт или их психологические качества не соответствуют водительской деятельности.

Эмоции весьма разнообразны по своему проявлению и вызвавшим их причинам. В основе низших эмоций лежат чувство самосохранения, половой и пищевой инстинкты. К высшим эмоциям относятся моральные,

интеллектуальные и эстетические чувства, которые формируются под влиянием воспитания.

Среди многообразия эмоциональных состояний можно выделить настроения, аффекты, страсти и стрессы.

Настроение – эмоциональное состояние человека, связанное со слабовыраженными положительными и отрицательными эмоциями и существующее в течение длительного времени. Человек – хозяин своего настроения и должен преодолевать уныние, вялость, печаль и сохранять бодрость даже в неблагоприятных условиях, что имеет значение и для надежности водителя. Аффектами называются интенсивные, бурно протекающие и эмоциональные кратковременные вспышки ярости, отчаяния, ужаса, восторга, характеризующиеся изменением сознания и волевого контроля. Нужно предотвращать возникновение аффектов, они являются показателем несдержанности, неспособности человека к самообладанию, особенно опасны они для водителей во время управления транспортным средством [28, с.84].

Страсть – длительное и устойчивое эмоциональное состояние, отличающееся от настроения силой. Страсть может быть положительной и отрицательной. Например, положительная страсть может быть к музыке, спорту, поэзии, изобретательству.

Отрицательная – к картежной игре, алкоголю, наркотикам, наживе, быстрой езде.

Стресс – состояние психического напряжения, возникающее у человека в трудных условиях под воздействием внешних раздражителей - стрессоров. Наиболее распространенными симптомами стресса служат: учащенное сердцебиение, боль в груди, затрудненность дыхания, расстройство пищеварения, слабость, раздражительность и т. д.

Управление транспортным средством в сложных условиях, дорога с нынешними порядками на ней как раз и провоцирует стрессы, способствующие созданию аварийных ситуаций.

Иногда водители получают сильный стресс непосредственно в своей машине в результате выяснения отношений с кем-нибудь. Отложите разговор до конца рабочего дня. Нужно уходить от ссор, конфликтов, разборок и выяснения отношений. Последствия стрессов могут быть весьма плачевными – от сердечного приступа до тяжелых психических расстройств. А уж управлять автомобилем в таком состоянии чревато серьезными последствиями. Следует всегда помнить следующее выражение: если невозможно изменить обстоятельства – измените к ним собственное отношение.

В салоне лучше всего слушать негромкую музыку или интересную передачу по радио. А если не хочется ни того и ни другого –лучше молчать. Водитель должен научиться управлять своим эмоциональным состоянием путем использования волевых качеств.

Воля – это способность человека контролировать свою деятельность и сознательно направлять ее на достижение поставленной цели. Действия, связанные с преодолением внутренних и внешних препятствий, называются волевыми. Для водителя, который часто попадает в опасные ситуации, это качество особенно значимо.

К волевым качествам относятся: дисциплинированность, решительность, настойчивость, самообладание и др. Воспитание воли достигается ее систематической тренировкой в обыденной повседневной жизни, что дает положительный перенос на поведение и действия в экстремальной обстановке. Необходимо, чтобы водитель ежедневно сознательно контролировал свое поведение, активно преодолевал медлительность, поспешность, нерешительность, гнев, раздражительность, другие свойственные ему отрицательные качества и строго выполнял Правила дорожного движения и правила безопасной работы транспортных средств [28, с.89].

1.1.3. Алкоголь, наркотики и надежность управления транспортным средством

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является наиболее частым и особенно опасным нарушением Правил дорожного движения и Требований по технике безопасности труда. Суровая и печальная статистика свидетельствует о том, что по вине пьяных водителей совершаются 20% ДТП. Согласно статистическим данным до 41% водителей, погибших в автокатастрофах, находились в нетрезвом состоянии.

Каждый десятый погибший пешеход – жертва пьяных водителей. После приема даже небольших доз алкоголя у человека замедляются процессы мышления, нарушается глазомер, снижается способность различать цвета (особенно ухудшается восприятие красного цвета), увеличивается время восстановления зрения после ослепления, нарушается координация движений, их точность, уменьшается мышечная сила, резко увеличивается время реакции. Водителю требуется больше времени для оценки обстановки и принятия решения [29, с.87].

При алкогольном опьянении возникает «туннельное зрение», при котором зрительное внимание сосредоточено лишь в узком конусе центрального поля зрения, и увеличена длительность фиксации взгляда.

Аварийную обстановку чаще всего создают водители в легкой степени опьянения (0,5 - 1,5% алкоголя в крови). В состоянии прекрасного самочувствия и возвышенного настроения человек обычно ощущает прилив сил, пропадает усталость, движения становятся быстрыми, проявляется готовность принять любые решения, которые на практике бывают ошибочными. Водитель не замечает опасности, превышает скорость, опасно маневрирует. Средняя степень опьянения (1,5 - 2,5% алкоголя в крови) характеризуется неправильным восприятием опасности. Замедляется реакция, ухудшается зрение. Недооцениваются скорость движения, дистанция и дорожная обстановка в целом. Водитель, вцепившись в руль, едет в заторможенном или, наоборот, в агрессивном состоянии. Тяжелая

степень опьянения (2,5 - 3% алкоголя в крови) сопровождается неадекватностью поведения. Водитель зачастую не понимает, с кем, куда и зачем едет.

С точки зрения безопасности дорожного движения даже минимальное превышение физиологического содержания алкоголя в крови недопустимо.

За рубежом низший предел допустимого содержания алкоголя в крови водителя принят от 0,1 до 1,2%, в нашей стране допустимый предел – менее 0,3 %, что соответствует физиологической норме содержания алкоголя в крови [33, с.84].

Широко распространено ошибочное мнение об отрезвляющем действии нашатырного спирта, крепкого кофе или чая, холодного душа, кратковременного сна. Никакими отрезвляющими действиями эти методы не обладают. Субъективно человек может почувствовать себя лучше, но объективные нарушения в организме остаются неизменными. Отрезвление наступает только после полного выведения принятого алкоголя из организма, а выводится он медленно. В последнее время опасность на дорогах увеличилась за счет водителей-наркоманов.

На дороге их отличают неуверенное движение в потоке, резкое торможение перед светофором, слабая реакция на опасные моменты и т.д. Исследования показали, что реакция и координация у водителя-наркомана примерно в 2 раза хуже, чем у пьяного.

Не только наркотики, но и психотропные и снотворные медикаменты могут стать причиной дорожно-транспортных происшествий, из-за которых нарушается внимание водителей. Особенно этим злоупотребляют женщины, так как они чаще увлекаются лекарствами, не представляя их побочных эффектов. Так, например, аспирин, анальгин и другие жаропонижающие и болеутоляющие средства, которые нередко принимают водители при простудных заболеваниях и головных болях, вызывают повышенную потливость, слабость, снижают остроту зрения и слуха. Крепкий чай и кофе содержат кофеин, и если эти напитки приняты в больших дозах, то возникает

возбуждение, беспокойство, нарушение памяти, повышение двигательной активности, что может стать причиной поспешных и ошибочных действий. Антибиотики и сульфамидные препараты при длительном употреблении могут нарушить цветоощущение, а димедрол и супрастин вызывают чувство усталости, сонливости и головокружения. Глазные капли, содержащие атропин, расширяют зрачок, что приводит к сужению поля зрения и нарушению глазомера в течение суток [17, с.56].

Отрицательно влияют на состояние и работоспособность и многие другие лекарственные препараты. Для предупреждения отрицательного действия лекарств на состояние и работоспособность водителей необходимо, чтобы они не занимались самолечением, а врачи не назначали им лекарств, снижающих их надежность. Если же врач назначает такое лекарство, то он должен информировать водителя о времени, в течение которого тот не может управлять транспортным средством. Водитель, со своей стороны, должен сам сообщить врачу о характере своей работы и уточнить, когда и как ему следует принимать лекарства, чтобы это не оказало отрицательного влияния на его работоспособность.

1.1.4. Утомление и его влияние на работоспособность водителей

Надежность водителей в значительной степени зависит от их работоспособности. При управлении транспортным средством в состоянии сниженной работоспособности водители допускают ошибки.

Управление самоходными машинами требует значительной нервной перегрузки и усилий, которые провоцируют утомление различной степени – от легкой усталости до сильного переутомления. Усталость усиливается в результате недостаточного отдыха перед работой, плохого освещения, неблагоприятных условий, шума и вибрации в кабине, употребления лекарств и т. д.

Утомление бывает эмоциональное, физическое и умственное. В работе водителя элементы физического труда сочетаются с интенсивной умственной

нагрузкой, протекающей на фоне выраженного эмоционального напряжения. Причем эмоциональное утомление доминирует и является основным фактором, определяющим развитие общего утомления.

Характерным и особенно опасным симптомом утомления является сонливость, иногда приводящая к засыпанию за рулем. Чувствуя сонливость, водитель может бороться со сном, но он должен знать, что засыпание может наступить внезапно. Внезапное засыпание иногда приводит к тому, что сон, который видит водитель, принимается им за реальность. Сонливость водителя может появиться не только при утомлении, но и в монотонной обстановке [4, с.85].

Умственные навыки, которые определяют быстроту оценки рабочей обстановки, необходимую для своевременного принятия соответствующих решений, имеют особенно большое значение в деятельности водителя. Они позволяют без дополнительного обдумывания применять имеющиеся навыки и опыт для выполнения сложных маневров. Умственные навыки имеют большое значение в прогнозировании дорожной и рабочей обстановки. В процессе своей деятельности водитель непрерывно сталкивается с повторением некоторых ситуаций, процесс развития которых более или менее изучен им на базе предыдущего опыта, в процессе подготовки. Эти ситуации становятся для водителя как бы стандартными, он уже прогнозирует дальнейшее развитие событий и принимает соответствующее решение. Чем шире спектр таких навыков у водителя, тем большую безопасность он способен обеспечить.

Правильное и, что очень важно, своевременное решение будет зависеть, с одной стороны, от его умения логически мыслить, а с другой – от знания основ безопасности движения и управления автомобилем во время выполнения рабочих операций, а также от умения применять эти знания на практике.

Моторные навыки являются важными в деятельности водителя. Именно двигательные навыки, доведенные до уровня автоматизма действий,

позволяют водителю выполнять большой объем работы без признаков усталости. С увеличением скорости движения автомобиля сокращается время на выполнение единичного действия. Сознательно и успешно выполнить большое количество действий практически невозможно. Поэтому необходимо довести навыки до уровня автоматизма, физиологической основой которых является динамический стереотип. В результате многократного повторения последовательно и закономерно сменяющих друг друга действий нервные процессы приобретают стереотипный характер, т. е. складываются в определенную систему, которая называется динамическим стереотипом. Динамический стереотип лежит в основе формирования двигательных водительских навыков. Он обеспечивает не только свое временность управляющих действий водителя, но и их адекватность, соответствие быстро меняющейся рабочей обстановке. В этом и выражается динамичность навыков, доведенных до автоматизма при выполнении действий. Важнейшей задачей при формировании таких навыков является объединение отдельных управляющих действий в целостный двигательный акт, подчиненный общей задаче. Так, в некоторых случаях при навыках, доведенных до автоматизма, водитель при появлении препятствий на дороге выполняет одновременно торможение и поворот рулевого колеса как один целостный двигательный акт. Взаимодействие ног водителя при трогании с места – также целостный двигательный акт, состоящий из двух элементарных актов: отпускания педали сцепления и нажатия на педаль газа.

При формировании двигательных навыков различают три этапа [24, с.89].

Первый этап состоит из изучения отдельных элементов движения и объединения отдельных частичных действий в одно целостное действие. Чтобы научиться управлять автомобилем, человек должен узнать и запомнить, какие действия и в какой последовательности он должен производить. В начале первого этапа каждое новое управляющее движение выполняется сознательно и под контролем зрения. Внимание обучаемого

сосредоточено на отдельных собственных движениях, а не на результатах их выполнения. Движения его носят разрозненный характер, он делает много лишних и нецелесообразных движений, излишне напряжен, сильно сжимает рулевое колесо, неточно переключает рычаги управления, быстро утомляется.

На первом этапе формирования двигательного навыка отдельные движения объединяются в целостный двигательный акт, что является выражением формирующегося двигательного стереотипа.

На втором этапе по мере повторения упражнений лишние нецелесообразные движения устраняются, уменьшается напряжение. Движения становятся более точными. Постепенно ослабевает зрительный контроль за ходом выполнения действий и увеличивается роль двигательного контроля. Передача контроля суставно-мышечному чувству двигательного анализатора имеет первостепенное значение при выработке любого двигательного навыка. Например, если вы учитесь печатать на машинке, то на первом этапе ищете глазами каждую букву на клавиатуре. Если вы не будете этого делать, то не сможете напечатать ни одного слова. Опытная же машинистка почти не смотрит на клавиатуру и даже может печатать вслепую. Происходит это потому, что ее движения контролируются не зрением, а ощущениями, возникающими при сокращении мышц и суставов.

То же самое происходит и с начинающим водителем, который на первом этапе формирования двигательного навыка контролирует зрением каждое управляющее действие, а затем, по мере выработки автоматизма навыков, зрительный контроль снимается и все его действия контролируются суставно-мышечным чувством.

На третьем этапе большинство действий выполняются автоматически, т.е. без участия сознания, которое осуществляет только функцию контроля.

На этой стадии формирования навыка вводятся различные усложнения с целью выработки вариативности навыка, т.е. использования навыка различными способами в изменяющихся условиях практической

деятельности. Курсант совершенствуется в езде по плохой дороге, в условиях интенсивного движения транспортных средств, ночью и т.д. Движения при управлении становятся все более уверенными и точными, возрастает осмотрительность, внимание направлено главным образом на внешние раздражители, снижается нервное напряжение, повышается работоспособность [8, с.123].

Динамический стереотип к концу третьего периода сформирован, большинство операций по управлению выполняется автоматически, но под контролем сознания.

Однако до профессионального мастерства еще далеко. Навыки вождения совершенствуются на протяжении всей водительской деятельности, для их совершенствования нет предела. Вместе с навыками в процессе практической деятельности у водителей формируется умение, которое характеризует степень подготовленности к выполнению своих обязанностей.

С опытом вырабатывается индивидуальная манера управления транспортным средством, развивается умение выбирать способы действий с учетом изменяющихся условий движения, возникает уверенное ориентирование в сложной обстановке, т.е. все, что называют мастерством вождения, к чему водитель подготавливается содержанием и наведением всего учебно-воспитательного процесса. Мастерство предполагает умение сознательно и своевременно пользоваться действиями, доведенными до автоматизма, и, если нужно, сознательно контролировать их.

Именно шаблонные действия водителей в некоторых случаях могут быть причинами тяжелых ДТП. Навыки формируются в процессе отработки правильности выполнения упражнений и их неоднократного повторения.

Однако не всякое повторение действий может привести к положительному результату. Продуктивность навыка зависит от объективных и субъективных факторов.

Для того чтобы повторные действия формировали навык, необходимо выполнить ряд условий [8, с.123].

Первое условие – обучаемый должен уяснить цель и значение выработанного навыка и активно стремиться овладеть им. Активность, настойчивость и трудолюбие обучаемых имеют большое значение для скорости формирования автоматизма навыков управления автомобилем в различных дорожных условиях.

Второе условие – обучаемый должен знать результат каждого действия, допущенные при этом недостатки и ошибки. При повторении этого действия его усилия должны быть направлены на устранение ошибок. Отсутствие информации о результатах выполненных действий значительно затрудняет формирование двигательных навыков. Если обучаемый не получает информацию о результатах выполненных им в процессе тренировки действий, то процесс формирования навыков резко замедляется.

Поэтому задачей мастера производственного обучения является предельная внимательность, умение своевременно подсказать обучаемому его ошибки, недостатки и пути их устранения после выполнения каждого упражнения.

Необходимо также стимулировать активность обучаемых в анализе своих действий для того, чтобы они, исходя из оценок инструктора, сами научились правильно оценивать уровень своей подготовленности.

Умение видеть свои достижения и недостатки и активно преодолевать их – важнейшее условие успешного обучения будущих водителей и совершенствования их водительского мастерства.

Третье условие – предъявляемые к курсанту требования должны соответствовать его психофизиологическим и физическим возможностям. Например, если у обучаемого слабый тип нервной системы, то он не в состоянии выполнять длительные тренировки. Такой курсант быстрее утомляется, начинает нервничать, совершать ошибки, у него падает интерес к

занятиям. Подготовка водителей должна строиться с учетом его психики по двум стратегическим линиям [12, с.74].

Первая линия – обучение водителя с сильной нервной системой должно быть направлено на развитие способностей к маневрированию, скоростному рулению и выполнению других более сложных элементов. В этом случае срок обучения может быть сокращен до требуемого минимума.

Вторая стратегическая линия заключается в том, что она предполагает компенсирующий характер обучения: развивается и тренируется то, что от природы развито слабо и может привести к неблагоприятным последствиям в дорожной ситуации. В этом случае срок обучения может быть увеличен от минимума на величину, определяемую индивидуальными особенностями обучаемого. Неправильный выбор стратегии делает обучение недостаточно эффективным.

Четвертое условие - оптимальное распределения упражнений по времени, т. е. планирование тренировок. Здесь не должно быть шаблона. Нередко мастер инструктор не знает индивидуальных особенностей и возможностей обучаемых, между ними отсутствует взаимопонимание. Это затрудняет обучение и снижает уровень подготовки. При обучении практическому вождению в пределах отведенного учебного времени следует особое внимание уделять тем вопросам, которые имеют отношение к безопасности дорожного движения, а также самым трудным для данного обучаемого элементам вождения. При формировании сложного навыка возможна временная задержка в его развитии. Причинами этого могут быть утомление, понижение интереса к упражнению, снижение активности обучаемого и ослабление внимания.

Установлена определенная зависимость формирования навыка от времени упражнений (рисунок 1).

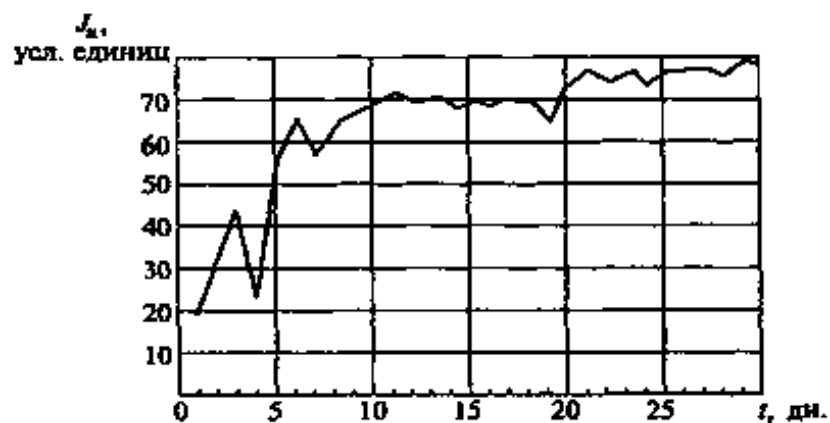


Рисунок 1. Кривая зависимости формирования сенсомоторного навыка от времени упражнений

Наиболее успешно навыки развиваются в начале обучения. В этот период кривая формирования навыка круто идет вверх. Далее подъем замедляется, становится на длительное время незначительным и даже приостанавливается, что на кривой отражается в виде плато — отрезка, идущего почти горизонтально. Причиной такой задержки нередко бывает несоответствие усвоенных приемов высоким требованиям, которые предъявляются по мере формирования навыка, а также использование обучаемыми новых приемов выполнения упражнения. Затем, когда обучаемый справится с возникшими затруднениями, опять начинается медленный подъем [18, с.84].

Новые навыки могут формироваться на основании ранее приобретенных, причем старые навыки могут облегчать процесс формирования новых или тормозить его. Влияние ранее усвоенных навыков на процесс обучения называют переносом. Перенос может быть положительным или отрицательным.

Положительный перенос навыков может быть при наличии ряда тождественных элементов у старых и новых навыков.

Отрицательный перенос — это затруднение формирования новых навыков из-за наличия старых. Например, в Швеции при переходе на правостороннее движение резко увеличилось количество ДТП.

При переводе водителя на транспортное средство другого типа или марки необходимо учитывать конструктивные особенности кабины и органов управления, а также динамические характеристики нового транспортного средства. Отрицательный перенос навыков при управлении, особенно в первые дни, может резко отразиться на качестве управления и надежности водителя.

Если водитель этого не знает, то он недостаточно контролирует свои действия, в результате чего допускает грубые ошибки. Если он об этом и знает, то в условиях дефицита времени происходит срабатывание так называемого вредного автоматизма. Водитель автоматически выполняет управляющие действия в соответствии с расположением кнопок, рычагов, тумблеров и т.д. на старой машине без учета изменений в их расположении на новой [19, с.87].

Примерами вредного переноса сенсорного навыка могут быть ошибки, возникающие у водителей вследствие нарушения глазомера при переходе с легкового автомобиля на грузовой, трактор, комбайн, и наоборот. Причиной нарушения глазомера в таких случаях является изменение расстояния от глаз водителя до дорожного покрытия.

Чтобы избежать ошибок, связанных с отрицательным переносом навыков, необходимо детально знакомить водителей со всеми особенностями и различиями между старой и новой машинами, а также выделить время для переучивания и приобретения новых навыков. Переучивание должно проводиться под контролем мастера-инструктора или опытного водителя-наставника.

Навыкам свойственна изменчивость. Если тренировка прекращается, то навыки разрушаются (деавтоматизируются). Разрушение навыка не означает полной утраты человеком возможности выполнять выработанные ранее и доведенные до автоматизма действия, но качество их выполнения в той или иной степени снижается. Разрушение особенно сказывается на сложных и

плохо закрепленных навыках. Больше всего нарушается время выполнения управляющих действий.

После перерыва в тренировках водитель выполняет действия то быстрее, то медленнее по сравнению с требуемой продолжительностью. Между тем именно своевременность действий водителя нередко имеет решающее значение для безопасности управления и эффективности работы.

Для поддержания необходимого уровня выработанных в процессе обучения навыков и их дальнейшего совершенствования необходима регулярная тренировка.

Следует отметить, что процесса разрушения навыков водители не замечают. Это является одной из причин более частого попадания в ДТП водителей-непрофессионалов, у которых уровень выработанных навыков управления автомобилем из-за нерегулярности тренировок нередко оказывается сниженным. У водителей-профессионалов снижение качества выработанных навыков может произойти лишь при длительных перерывах в работе (болезнь, временная смена профессии, лишение права на управление и т.д.).

1.2. Основы педагогического мастерства инструктора

1.2.1. Личностные качества инструктора

Главным критерием профессиональной деятельности инструктора является качество полученных учащимися навыков практического вождения автомобилей. В связи с этим необходимо предъявлять высокие требования не только к уровню водительского мастерства инструктора, но и к его моральным качествам и педагогическим способностям. В соответствии с требованиями «Примерных программ подготовки водителей транспортных средств» лица, вновь поступающие на работу в образовательные учреждения на должность инструктора, обязаны пройти обучение по программе курса «Педагогические основы деятельности мастера производственного обучения по подготовке водителей транспортных средств» с получением удостоверения установленного образца.

1.2.2. Организация работы инструкторов в период обучения

На занятиях по практическому вождению автомобиля инструктор должен иметь: удостоверение водителя, документ на право обучения вождению, график очередности обучения вождению, схему учебного маршрута, согласованную с Госавтоинспекцией. К выполнению упражнений по вождению автомобиля допускаются учащиеся, изучившие Правила дорожного движения.

Учебное занятие начинается с контрольного осмотра автомобиля учащимся под руководством инструктора и проведения операций по ежедневному техническому обслуживанию.

После подготовки автомобиля к движению инструктор обязан ознакомить учащегося с планом проведения занятия. При этом план занятия, последовательность выполнения упражнений, время для отработки конкретных упражнений на автодроме и в условиях реального дорожного движения устанавливаются инструктором индивидуально для каждого учащегося с учетом ранее приобретенных навыков. В процессе выполнения упражнений инструктор обязан обращать внимание учащегося на допущенные ошибки, проводить их разбор после остановки транспортного средства, назначать в случае необходимости повторное выполнение упражнений [34, с.119].

Инструктору следует иметь в виду, что волнение, присущее большинству учащихся в процессе выполнения упражнений на автодроме, и особенно в условиях реального дорожного движения, требует многократного повторения одних и тех же действий для их усвоения. Поэтому необходимо спокойно относиться к тому, что часть информации, полученная учащимися на предыдущих занятиях, забывается, и требуется повторение пройденного материала.

При выполнении упражнений особое внимание инструктор должен уделять воспитанию у учащихся серьезного отношения к выполнению требований безопасности, высокой дисциплинированности, чувства

ответственности и уважительного отношения к другим участникам дорожного движения.

Вопросы безопасности являются стержневой основой методики обучения вождению. Она направлена против шаблона в управлении автомобилем. Учащиеся должны быстро, на ходу перестраиваться в зависимости от меняющихся условий дорожного движения. Требуя от учащихся действовать по обстановке, инструктор приучает их выбирать в каждом конкретном случае оптимальное решение: в одном случае это будет маневр скоростью, в другом – изменение направления, в третьем – маневр скоростью и направлением.

Во время движения инструктор должен избегать подробных объяснений, заменяя их краткими направляющими указаниями, своевременным предупреждением в случае необходимости о снижении скорости, приближении к светофору, дорожному знаку, автобусной остановке [34, с.139].

В процессе обучения от учащегося требуется беспрекословное и точное выполнение указаний инструктора, так как малейшее уклонение от них может привести к тяжелым последствиям.

По окончании занятия инструктор подводит итог, еще раз анализирует ошибки, в случае необходимости дает задание учащемуся по более глубокому изучению отдельных положений Правил дорожного движения, заполняет путевой лист и карточку по учету практического вождения.

1.2.3. Взаимоотношения между инструктором и учащимся

Качество полученных в процессе обучения навыков по практическому вождению автомобиля во многом зависит от взаимоотношений между инструктором и учащимся. Инструктор в процессе обучения обязан учитывать не только установленные требования, но и возрастные и индивидуальные особенности учащегося. Нужно понимать, что одинакового педагогического подхода ко всем учащимся быть не может. Одни подвижны,

сообразительны, с быстрой реакцией, другие, наоборот, отличаются замедленной реакцией, малосообразительны. Одни обладают хорошей памятью, устойчивым вниманием, другие, наоборот, бывают рассеянны, несобранны. Часть учащихся обладает хорошей зрительной памятью, другие – слуховой. Не секрет, что, например, концентрация внимания учащихся на допущенных ошибках у одних вызывает чувство благодарности и желание устранить погрешности, а у других – раздражение и чувство растерянности. Или, например, одних вполне устраивает, когда инструктор в процессе движения постоянно подсказывает, как действовать в той или иной ситуации, а другие рассчитывают на то, что им будет предоставлена возможность действовать максимально самостоятельно. Все эти особенности инструктор оценивает в процессе личного общения, по поведению учащегося, его поступкам, отношению к занятиям [33, с.49].

Исходя из этого, инструктор обязан выстраивать взаимоотношения с учащимся таким образом, чтобы отношения были доверительными, уважительными и приводили к достижению поставленной цели.

1.3. Методы обучения безопасному вождению транспортных средств

1.3.1. Дистанция

«Езда в городе с интенсивным движением представляет для водителя большие трудности, чем в других условиях...» — это цитата из довоенного пособия по вождению автомобиля. Это утверждение приобрело еще большую актуальность сегодня, когда к плотному городскому движению добавились еще и нескончаемые пробки.

Ежесекундно меняющаяся ситуация и огромный поток информации требуют повышенного внимания. Потеря контроля над ситуацией даже на доли секунды приводит к аварийной ситуации.

На городских улицах водитель должен уметь замечать и анализировать большое количество информации. Начинающие водители чувствуют себя на городских улицах неуютно из-за неумения отсеять важнейшую информацию

от второстепенной при ее явном избытке. У хорошего водителя всегда отличное периферийное зрение. Он видит потенциально опасных пешеходов на краю тротуара, даже если они скрыты припаркованными вдоль тротуара автомобилями. Он знает, что из-за остановившегося на остановке автобуса или троллейбуса на проезжую часть могут выскочить дети, и обязательно снизит скорость у остановок общественного транспорта.

Начинающему водителю необходимо научиться предвидеть развитие дорожной ситуации. Для этого нужно приучить себя постоянно моделировать аварийные ситуации в своем воображении. Например, проезжая остановку общественного транспорта, нужно представить, что из-за остановившегося автобуса неожиданно появляется пешеход. Что вы будете делать? Или, начиная движение на разрешающий сигнал светофора, представьте, что кто-то из водителей пытается закончить проезд перекрестка по пересекаемой дороге на желтый или даже на красный сигнал светофора. А что если движущийся впереди автомобиль резко затормозит или остановится из-за технической неисправности? Хватит ли у вас места и времени, чтобы избежать столкновения? Проигрывая в голове подобные ситуации, вы научитесь всегда оставлять достаточно места для маневра [35, с.42].

Очень важно соблюдать дистанцию до впереди идущего автомобиля. Многие водители сокращают дистанцию, чтобы между ними не могли вклиниться другие автомобили. Относитесь к этому спокойно. Даже если это произойдет, вы потеряете всего несколько секунд времени. Если же будете двигаться вплотную за кем-либо, вы лишите себя обзорности, возможности выполнить маневр объезда или экстренного торможения.

С увеличением скорости дистанция должна возрастать. Существует формула определения дистанции: она должна составлять половину значения скорости. При движении в городских условиях эта величина может быть уменьшена до 0,3 от значения скорости при соблюдении скоростного режима в населенном пункте.

Однако эти цифры всего лишь рекомендация, которую не всегда возможно соблюдать. Представьте себе, что двигаясь в населенном пункте со скоростью 60 км/ч вы будете держать дистанцию 30 м. Свободное место впереди вашего автомобиля будет немедленно занято другим водителем и дистанция до него резко сократится. Если вы снова увеличите дистанцию, все повторится. Поэтому, безусловно, водитель должен учитывать интенсивность транспортного потока.

Транспортный поток является в определенной степени саморегулируемой системой. С увеличением плотности транспортного потока его средняя скорость снижается, а значит, уменьшается и дистанция между автомобилями. Именно равномерное распределение транспортных средств в потоке способствует максимальной стабильности системы и безопасности дорожного движения. Если же отдельный участник дорожного движения из лучших побуждений попытается увеличить дистанцию, за его спиной плотность потока увеличивается, а впереди – падает: система становится нестабильной. Напряжение возрастает, обгоны следуют друг за другом, безопасность движения снижается.

Очень важно соблюдать дистанцию не только при движении с постоянной скоростью, но и при разгоне, а главное, при торможении.

Преднамеренную остановку лучше делать следующим образом: плавно погасить скорость метров за 20-30 до предполагаемого места остановки или до остановившегося впереди транспортного средства и медленно подкатиться к месту остановки. Этот прием позволит избежать наезда сзади идущего автомобиля, так как у его водителя достаточно времени, чтобы среагировать на ваше торможение заранее. Если вы останавливаетесь за другим автомобилем, не подкатывайтесь к нему вплотную, а лишь до тех пор, пока из поля вашего зрения не исчезнет точка контакта задних колес впереди идущего автомобиля с дорогой. В этом случае у вас остается возможность объехать впереди стоящий автомобиль, если он по каким-либо

причинам не двинется с места, что позволит обеспечить независимость от действий других водителей.

Очень многое в обеспечении безопасности дорожного движения зависит от культуры поведения участников дорожного движения. Не пытайтесь проучить кого-либо на дороге. Многие водители совершают аварии, доказывая свою правоту с единственной целью наказать обидчика.

Глупо выглядит водитель, который пытается догнать подрезавший его автомобиль с одной единственной целью – обернуться и покрутить у виска пальцем.

1.3.2. Обгон

Обгон – маневр опасный, но необходимый. Наиболее тяжелые дорожно-транспортные происшествия, как правило, связаны с нарушением правил выполнения обгона. Обгон практически всегда приходится проводить форсированно [35, с.49].

Чаще всего обгон начинается с выезда из занимаемого ряда из-за медленно движущегося впереди автомобиля. В этом случае и обгоняющий вынужден какое-то время двигаться с малой скоростью. Если водитель начнет обгон только с нажатия на педаль газа, то его автомобиль будет очень медленно набирать скорость, достаточно долго догонять, а затем медленно обгонять. Такой обгон получается затяжным и потому очень опасным.

Если в такой ситуации быстро переключить коробку передач на ступень ниже и тем самым перевести двигатель в режим большего числа оборотов, то он получает значительный прирост мощности для разгона. При этом также появляется возможность эффективно работать педалью газа, чтобы реализовать эту мощность. Такой обгон проходит значительно быстрее.

Принимая решение о том, стоит ли переключать передачу перед обгоном или нет, следует также учитывать скорость вашего автомобиля в начальной фазе маневра. Если она мала, то от перехода на пониженную

передачу получается значительный выигрыш. Если же скорость такова, что двигатель работает на повышенных оборотах в области эффективного воздействия педали газа, а спешки при обгоне не требуется, то переключаться нет необходимости.

Важнейшее значение при выполнении обгона имеет правильная оценка дорожной обстановки. Обгон может производиться с выездом или без выезда на полосу встречного движения. Правила дорожного движения требуют от водителя еще до начала выполнения маневра убедиться, что полоса, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии. Достаточно распространенной является ошибка, когда водитель из-за движущегося впереди крупногабаритного транспортного средства не видит дорожную обстановку на соседней полосе, но поскольку эта полоса является попутной, предполагает, что сможет оценить ситуацию уже после перестроения. Такая манера обгона может быть безопасной лишь в том случае, если транспортный поток движется без сбоев. Однако после перестроения на соседнюю полосу водитель может неожиданно увидеть препятствие на дороге (от выбоины до стоящего из-за неисправности автомобиля), и столкновение в этом случае становится практически неизбежным.

Еще более опасным является обгон с выездом на полосу встречного движения. По данным статистики, тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (количество погибших в 100 ДТП), связанных с выездом на полосу встречного движения, в 8-10 раз выше, чем при других происшествиях.

Безусловно, навыки безопасного выполнения обгона можно приобрести лишь с опытом, поэтому начинающим водителям следует рекомендовать выполнять указанный маневр лишь в тех случаях, когда это действительно необходимо. Если же есть хоть малейшие сомнения в том, что скорость вашего автомобиля и дорожная обстановка позволяют выполнить обгон безопасно, следует от него отказаться. Необходимо помнить, что в процессе

обгона от выезда из занимаемого ряда и до его завершения никто из участников дорожного движения не обязан уступать вам дорогу, даже в тех случаях, когда вы попадаете в критическую ситуацию.

Обгон можно совершить, лишь убедившись в том, что:

- он целесообразен;
- выполнение обгона не повлечет превышения установленного предела скорости;
- на этой участке дороги обгон не запрещен Правилами дорожного движения;
- вас не обгоняют и не собираются обгонять;
- автомобиль впереди вас не намерен перестраиваться или поворачивать;
- расстояние до встречного автомобиля достаточно для безопасного выполнения обгона;
- при завершении обгона вы сможете, не создавая помех, вернуться на ранее занимаемую полосу
- намерение совершить обгон понятно другим водителям.

Не следует:

- перед началом обгона излишне уменьшать дистанцию до впереди идущего автомобиля, особенно если это крупногабаритное транспортное средство;
- выполнять обгон с выездом на полосу встречного движения вслед за выполняющим обгон автомобилем;
- выполнять по полосе встречного движения обгон нескольких автомобилей, если дистанция между ними не позволяет вернуться в свой ряд в случае опасного сближения со встречным автомобилем;
- обгонять автомобиль, намерения водителя которого до конца неясны.

1.3.3. Маневрирование

Выезжая на городские улицы, водитель как бы закладывает в свой мозг программу действий в той или иной ситуации. Однако при интенсивном движении придется действовать на подсознательном уровне, то есть руки и ноги должны действовать быстрее, чем вы успеете об этом подумать. На обдумывание ситуации в большинстве случаев просто нет времени [35, с.61].

Прежде всего нужно помнить, что ваш автомобиль следует за вашим взглядом. Для этого совсем не обязательно стремиться постоянно вытягивать шею, чтобы видеть и направлять капот своего автомобиля.

Не следует также фиксировать свой взгляд на впереди идущем автомобиле или на проезжей части, стараясь направить его по центру дороги или между движущимися автомобилями. Научиться водить машину, значит научиться правильно вести свой взгляд в том направлении, куда вы намерены ехать. Тогда ваши руки на подсознательном уровне будут поворачивать рулевое колесо в нужном месте и на нужный угол, чтобы автомобиль следовал за вашим взглядом.

Будьте осторожны при разъездах. Представьте, что дорога имеет по одной полосе для движения в каждом направлении, а впереди на вашей полосе остановился автомобиль. Если в этот момент вас кто-то обгоняет или приближается встречный автомобиль, не пытайтесь маневрировать, снижайте скорость вплоть до остановки. При этом не нужно вплотную прижиматься к стоящему автомобилю, так как сложно будет начать движение.

Ошибочно также желание начинающего водителя повторять действия впереди идущего автомобиля. Такой водитель испытывает растерянность и может попасть в неприятную ситуацию как только впереди идущий автомобиль свернет с дороги либо проедет через перекресток в момент включения запрещающего сигнала светофора.

Научиться маневрировать в потоке – это не значит постоянно перестраиваться из ряда в ряд, пытаясь двигаться быстрее других водителей. Научиться маневрировать – это значит по необходимости свободно менять полосу движения перед поворотом, остановкой, при обгоне и т.д.

Для этого водителю необходимо научиться:

- точно определять скорость автомобилей вокруг и уметь сопоставлять ее со скоростью собственного автомобиля;
- чувствовать дистанцию и боковой интервал;
- уметь прогнозировать действия других водителей в динамике транспортного потока.

Многие водители, чтобы объехать препятствие, сначала притормаживают, а затем, увидев свободное окно на соседней полосе, пытаются перестроиться, одновременно увеличивая скорость. Правильнее и более безопасно будет, если вы займете свободное окно, заблаговременно оценив обстановку и, главное, двигаясь со скоростью потока. Иными словами, перестроение должно происходить не на торможении, а при движении с прежней скоростью или на ускорении. Это тем более очевидно, если вы представите, что двигались по левой полосе, а затем намерены перестроиться вправо для поворота. Неужели вы остановитесь на левой полосе и будете дожидаться, пока справа появится свободное место. Даже если свободное место на соседней полосе и появится, вы не успеете его занять, так как для разгона вам требуется достаточно много времени. Кроме того, вы своими действиями создадите препятствие для движения по полосе со всеми вытекающими последствиями.

Как же действовать правильно? Во-первых, не нужно постоянно вертеть головой, наблюдая за дорожной обстановкой. Скорее всего, вы приедете в бампер впереди идущего автомобиля. Ситуацию на дороге и скорость автомобилей вы должны научиться оценивать по зеркалам заднего вида. Лишь приняв решение о перестроении, правильно и даже необходимо коротким поворотом головы проверить действительное положение автомобилей, а самое главное, убедиться, что нет автомобилей в так называемой мертвой зоне на уровне задней стойки, которая не видна ни в зеркало заднего вида в салоне, ни в наружные зеркала заднего вида.

Учитесь не задерживать взгляд на зеркалах заднего вида, он должен быть молниеносным, а затем все внимание на дорогу и снова быстрый взгляд в зеркало для контроля. При таком способе вы научитесь на уровне подсознания чувствовать скорость других автомобилей.

При движении по дороге старайтесь придерживаться середины полосы. Однако из-за действий других участников движения (умышленных и неумышленных) это не всегда удастся. У новичков часто возникает проблема с точностью руления, когда автомобиль движется зигзагами.

Чтобы избежать этого, необходимо действовать на опережение. Предположим, автомобиль едет правее, чем вам хотелось бы. Вы поворачиваете руль чуть-чуть левее, чтобы подправить траекторию, но машина уже едет влево слишком сильно. Чтобы этого не происходило, нужно действовать на опережение. Повернув рулевое колесо влево, не надо ждать реакции машины, а сразу же возвращать его в нейтральное положение. При правильном рулении ни вы, ни пассажиры не должны ощущать подруливания.

2. МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИМ УПРАЖНЕНИЯМ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ НА ЗАКРЫТОЙ ПЛОЩАДКЕ

Техника управления транспортным средством – это выверенные, логические действия водителя, которые обеспечивают безопасное движение на дороге и решают поставленные задачи, возникающие в процессе езды. Поэтому в процессе обучения очень важно уделить должное время и внимание отработки навыкам, приемам вождения. Ликвидировать пробелы знаний, довести до совершенства механику движений [34, с.34].

Процесс и результат обучения полностью зависит от того, какие методы применяются инструктором. Вождение автомобиля – один из сложных жизненных процессов, так как необходимо одновременно следить за несколькими системами, не упуская ни одну из вида.

В процессе движения, в салоне автомобиля необходимо контролировать:

1. Управление рулем.
2. Нажатие педали газа.
3. Нажатие педали сцепления.
4. Своевременное воздействие на педаль тормоза.
5. Переключение передач.
6. Своевременное включение и выключение сигнала поворота.

Всегда необходимо помнить о том, что транспортное средство – предмет повышенной опасности! Поэтому необходимо осуществлять поэтапное обучение. Обучение вождению на первом и втором этапах необходимо осуществлять на специальном автодроме или на оборудованной, закрытой площадке.

Этапы обучения вождению автомобилем:

1. Освоение и совершенствование технических навыков. Тренировка действий, которые совершаются за рулем. Необходимо научиться прекрасно взаимодействовать с двигателем автомобиля, сцеплением, коробкой передач,

тормозами и рулем. Для освоения каждого составляющего транспортного средства, должны быть разработаны специальные упражнения. Ученику должна быть понятна логика и последовательность совершаемых действий. Без освоения первого этапа невозможно дальнейшее обучение.

2. Положение транспортного средства на дороге и умение управлять им. Необходимо научиться своевременно реагировать на происходящее, и грамотно контролировать траекторию движения автомобиля. На этом этапе должно произойти полноценное освоение технической стороны процесса вождения. Действия нужно выполнять четко, взаимодействуя со всей системой транспортного средства. Представлять с автомобилем единое целое.

3. Освоить навыки взаимодействия на дороге с другими участниками движения. Научиться составлять прогнозы относительно траектории движения, анализировать окружающую обстановку.

Результат успешного прохождения трех этапов должен заключаться в свободном владении транспортным средством и правильном, логически обоснованном поведении на дороге. Цель которого – это обеспечение безопасного движения!

На начальном этапе лучше все свои действия проговаривать вслух, чтобы понимать последовательность и логику. Конечно, главная роль в процессе обучения отводится именно инструктору. Он должен не только объяснять технику, но и находить ошибки ученика, вовремя указывать на них и помогать в исправлении. Оценка инструктора – качество обучения ученика!

Конечно, в процессе обучения возникают трудности, связанные с вождением в городе. Главное научиться спокойно преодолевать их, реагировать правильно, подключая холодную выдержку и терпение.

Ученик должен обязательно следовать всем правилам дорожного движения, контролировать рекомендуемую скорость, соблюдать дистанцию, вовремя производить все действия и маневры, с учетом и анализом

окружающей обстановки. И только тогда возможно безопасное и уверенное управление транспортным средством.

Рассмотрим методику выполнения упражнений на закрытой площадке (автодроме).

2.1. Методика обучения упражнению «Остановка и трогание на подъеме»

Для выполнения упражнения нужно сделать следующее: тронуться с места от линии «старт», въехать на подъем и остановиться перед линией «стоп», зафиксировать автомобиль в неподвижном состоянии рабочим и стояночным тормозом (рис 2). Затем тронуться с места, не допуская отката автомобиля назад, на величину, превышающую контрольный интервал (0,2 - 0,3 м) и остановиться перед линией «стоп».

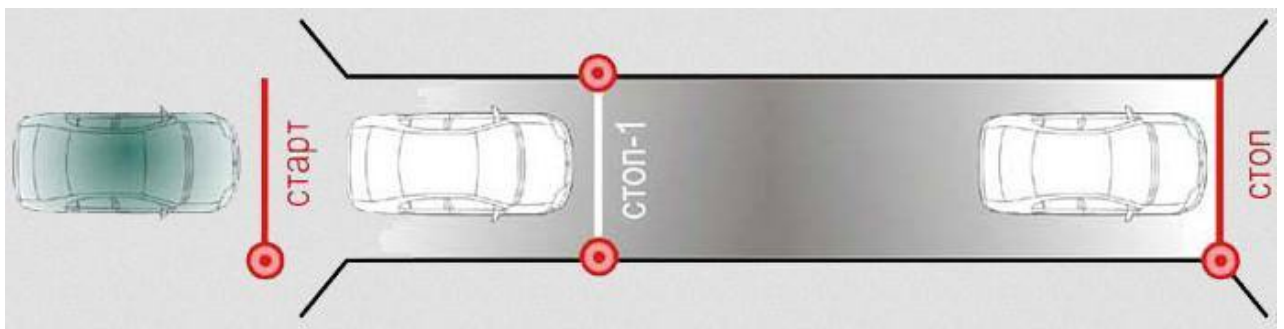


Рисунок 2. Выполнение остановки и трогания на подъеме

Занимаем исходное положение у линии «старт», включив первую передачу, въезжаем на наклонный участок и останавливаемся у линии «стоп», не переезжая ее, но так, чтобы все колеса автомобиля находились на наклонном участке. Выключаем сцепление (нажимаем на педаль сцепления) и останавливаемся. Не отпуская педали тормоза и сцепления, ставим автомобиль на стояночный тормоз (ручник). Готовимся снять автомобиль с ручника, для чего, потянув рычаг немного вверх, нажимаем на его кнопку и, не отпуская кнопки, удерживаем рычаг стояночного тормоза в верхнем положении. Убираем ногу с педали рабочего тормоза и плавно нажимаем на педаль газа, контролируя число оборотов двигателя по тахометру так, чтобы они поднялись до 1,5 – 2 тыс. оборотов в мин. Фиксируем правую ногу на

педали газа, (т.е. больше не нажимаем, но и не отпускаем), начинаем плавно отпускать педаль сцепления, стрелка тахометра должна при этом опуститься примерно до 1 тыс. оборотов в мин. Фиксируем ногу на педали сцепления (переднеприводный автомобиль при этом как бы присядет), отпускаем ручник и одновременно плавно нажимаем на педаль газа, вновь доводя количество оборотов двигателя до 1,5 – 2 тыс. оборотов в мин. Двигаемся до следующей линии «стоп». Выключаем сцепление, выключаем передачу (переводим рычаг переключения коробки передач в нейтральное положение) и ставим автомобиль на стояночный тормоз.

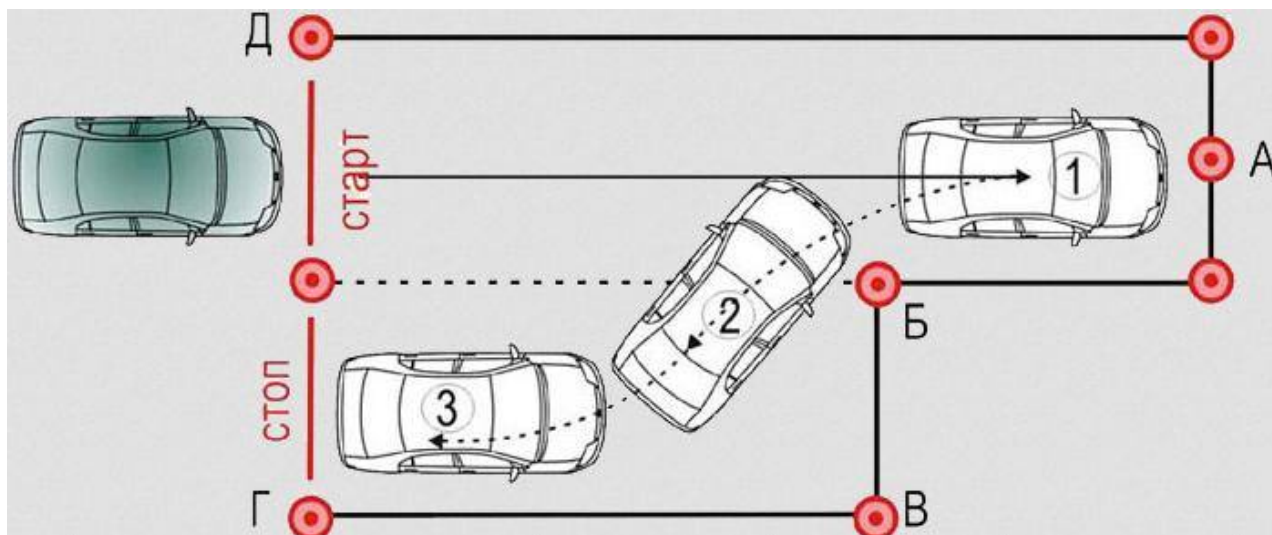
Необходимо учитывать, что, начиная движение на подъеме, нажимать на педаль газа нужно несколько сильнее, чем на горизонтальном участке, чтобы автомобиль смог преодолеть силу сопротивления подъему.

2.2. Методика обучения упражнению «Параллельная парковка задним ходом»

Для выполнения упражнения нужно сделать следующее: тронуться с места от линии «старт», въехать в зону стоянки по заданной траектории и остановиться в зоне стоянки перед линией «стоп». После остановки автомобиль должен полностью оказаться в зоне стоянки, ограниченной стойками и прерывистой линией разметки [34, с.49].

Рисунок 3. Выполнение параллельной парковки задним ходом

Занимаем исходное положение у линии «старт», включив первую передачу, движемся до стойки «А», по возможности ближе к правой границе коридора (в этом случае при выполнении правого поворота переднее левое крыло вашего автомобиля не выйдет за пределы габаритного коридора). Нажимаем на педаль сцепления, останавливаемся, затем, включив передачу заднего хода, начинаем движение назад и движемся по прямой до тех пор, пока заднее правое колесо вашего автомобиля не поравняется со стойкой «Б»



(вы будете видеть эту стойку через последнее боковое окно с правой стороны). Продолжаем медленное движение назад, одновременно поворачивая рулевое колесо вправо практически до отказа, и как только в левое боковое зеркало увидим стойку «Г» (в реальной дорожной обстановке это переднее правое крыло стоящего сзади автомобиля), возвращаем руль в положение, соответствующее прямолинейному движению, одновременно

наблюдая за правым передним крылом автомобиля, как только оно минует стойку «Б» (в реальной дорожной обстановке – это левое заднее крыло стоящего впереди автомобиля), поворачиваем руль влево практически до упора и продолжая движение назад, выравниваем автомобиль параллельно линии «Б»-«Д». Выключаем передачу и ставим автомобиль на стояночный тормоз.

2.3. Методика обучения упражнению «Змейка»

Для выполнения упражнения необходимо сделать следующее: начать движение от линии «старт», проехать по заданной траектории и остановиться перед линией «стоп» [34, с.56].

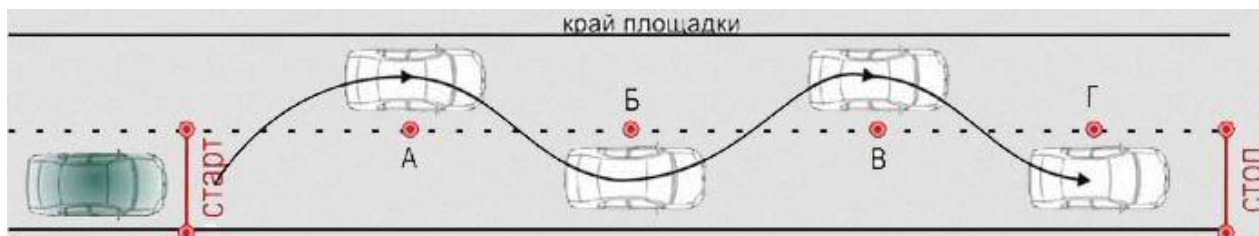


Рисунок 4. Выполнение змейки

Занимаем исходную позицию у линии «старт», включив первую передачу, начинаем движение. Миновав линию «старт», интенсивно поворачиваем рулевое колесо влево и, как только правое переднее колесо перешло воображаемую линию между стойкой «А» и стойкой «Б», начинаем поворачивать рулевое колесо вправо, стараясь поставить автомобиль параллельно линии стоек. Как только правое зеркало поравнялось со стойкой «Б», интенсивно поворачиваем рулевое колесо вправо. При пересечении левым передним колесом воображаемой линии между стойками «Б» и «В» выравниваем траекторию движения параллельно линии стоек. Таким же образом минуем остальные стойки и останавливаемся у линии «стоп». Выключаем передачу и ставим автомобиль на стояночный тормоз.

2.4. Методика обучения упражнению «Въезд в бокс»

Для выполнения упражнения необходимо сделать следующее: начать движение от линии «старт», въехать в бокс по заданной траектории, остановиться у линии «стоп» [34, с.59].

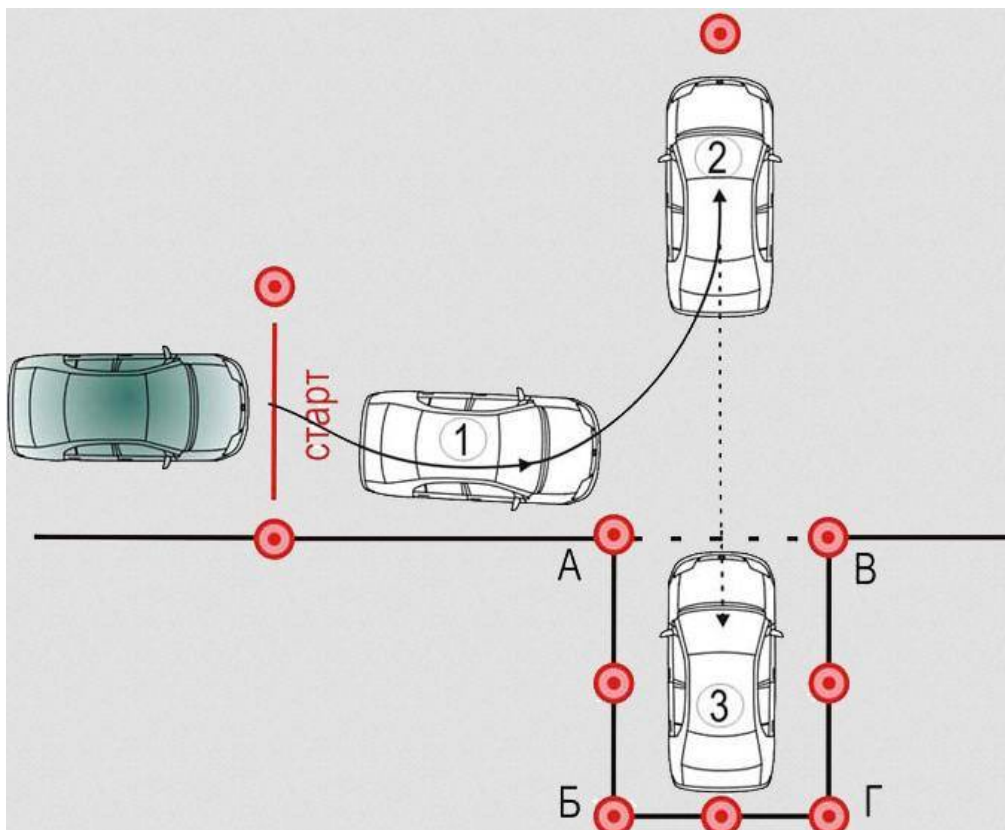


Рисунок 5. Выполнение въезда в бокс

Занимаем исходное положение у линии «старт», включаем первую передачу и начинаем движение в направлении стойки «А». В тот момент, когда переднее правое колесо поравняется с этой стойкой, продолжая медленно двигаться, интенсивно поворачиваем рулевое колесо влево до момента, пока в боковых зеркалах не появятся стойки «А» и «В», поворачиваем рулевое колесо вправо, добиваясь прямолинейного положения автомобиля. Нажав на педаль сцепления, останавливаемся, включаем передачу заднего хода и, контролируя движение по зеркалам или обернувшись назад, медленно двигаемся назад, ориентируясь по каждой паре стоек, таким образом, чтобы автомобиль был примерно посередине, до момента, пока стойки «А» и «В» не окажутся чуть впереди автомобиля. Выключаем передачу и ставим автомобиль на стояночный тормоз.

2.5. Методика обучения упражнению «Разворот»

Для выполнения упражнения необходимо сделать следующее: начать движение от линии «старт», развернуться по заданной траектории и остановиться перед линией «стоп» [34, с.62].

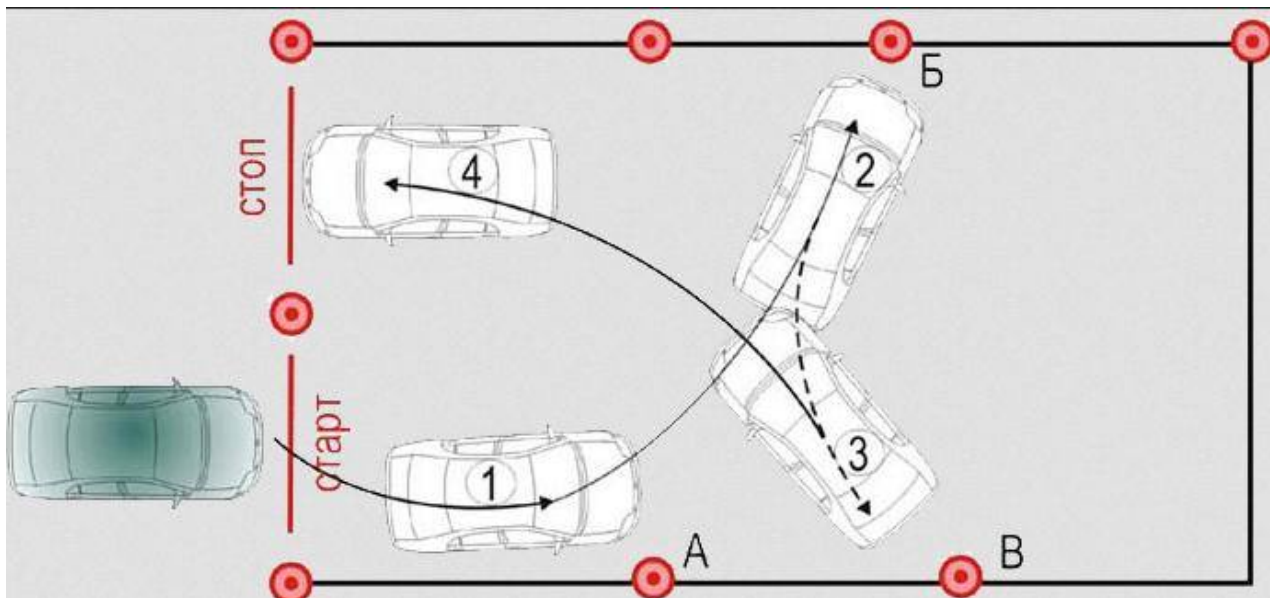


Рисунок 6. Выполнение разворота в ограниченном пространстве

Занимаем исходную позицию у линии «старт», включаем первую передачу и начинаем движение в направлении стойки «А», двигаясь по возможности ближе к правой линии разметки. В тот момент, когда правое переднее колесо окажется на одном уровне со стойкой «А», продолжаем движение, интенсивно поворачивая рулевое колесо влево до упора, направляем автомобиль к стойке «Г». Примерно за 1 метр до нее, нажав на педаль сцепления и притормаживая, начинаем поворачивать руль вправо, останавливаемся около нее. Включив передачу заднего хода и, контролируя движение по зеркалам или обернувшись назад, двигаемся к линии «А»-«Б», продолжая поворачивать рулевое колесо вправо до отказа, останавливаемся около этой линии. Включаем первую передачу, поворачиваем рулевое колесо влево и подъезжаем к линии «стоп». Выключаем передачу и ставим автомобиль на стояночный тормоз.

3. ОПЫТНО-ПОИСКОВАЯ РАБОТА И АНАЛИЗ ЕЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

3.1. Содержание и условия проведения опытно-поисковой работы

Опытно-поисковая работа - один из методов исследования, предполагающий внесение изменений в педагогический процесс только с учетом предварительно полученных позитивных результатов. В ходе и по полученным результатам опытно-поисковой работы можно судить, есть ли смысл вводить изменения в педагогический процесс, будет ли достигнута успешность и получена результативность внесения, например: изменений в содержание изучаемого предмета, практику воспитания ит.п.

Результаты опытно-поисковой работы чаще всего оцениваются по качественным критериям и показателям; уровни достижений в данном случае можно классифицировать как низкий, средний, высокий. При этом следует отметить, что допускается формирование экспериментальных и контрольных групп, проводятся соответствующие измерения и их математическая обработка на уровне сравнения полученных результатов, как правило, в процентах [17, с.22].

В ходе опытно-поисковой работы исследователи получают приближенные результаты, обладающие, тем не менее, достаточно убедительной доказательностью вследствие массового характера результатов исследования. Каждый из приведённых выше методов предполагает наличие экспериментальных и контрольных групп.

Контрольные группы - это группы испытуемых, в которых ничего не меняется в процессе проведения опытно-поисковой, опытно-экспериментальной работы, а также педагогического эксперимента.

Экспериментальные группы - это группы испытуемых, в которых внедряются новое содержание, новые методы, новые методики, технологии, педагогические условия и др.

Опытно-экспериментальная работа - метод внесения преднамеренных изменений в педагогический процесс, рассчитанный на получение образовательного эффекта, с последующей проверкой.

Опытно-экспериментальная работа - это средство проверки гипотезы. Данный метод исследования выступает как разновидность педагогического эксперимента.

В основу опытно-экспериментальной работы положен эксперимент, в котором исследователь не просто провоцирует или создает условия для наблюдения предполагаемых закономерностей, а организует специальный контроль в виде управления переменными, которые оказывают влияние на протекание того или иного процесса.

3.2. Методы оценки результатов обучения вождению автомобиля

После усвоения курсантами правил дорожного движения и получения первоначальных навыков вождения осуществляется переход к вождению с различной интенсивностью движения. На этом этапе обучения включаются такие элементы, как движение по улицам с различной интенсивностью движения и проезд железнодорожных переездов. При отработке этих элементов от учащихся требуется знания по правилам дорожного движения и грамотного их использование в практическом вождении. Выполнение всех перечисленных разделов обучения позволяет готовить водителей, способных к самостоятельной работе после окончания обучения в автошколе.

Разработка занятий по практическому вождению в различных дорожных условиях должно способствовать более качественной подготовке курсантов и успешной сдаче государственного экзамена в ГИБДД.

Урок № 1 «Вождение в темное время суток»

Учебные цели: научить успешному овладению необходимыми дополнительными умениями и навыками управления автомобилем в новых условиях.

Место: на загородных дорогах и в городских условиях.

Метод занятия: рассказ, показ и тренировка.

I. Вводная часть - 5 мин:

Объявляется тема, цель занятия, напоминаются меры безопасности, проверяются знания ПДД.

II. Основная часть:

Задание выполняется на загородных дорогах и в городских условиях. Используются для этого учебные маршруты, на которых ранее отрабатывались упражнения в дневное время. В учебные маршруты обязательно включаются повороты, подъем, спуск и проезд через населенный пункт.

Вождение в темное время суток имеет свои особенности. Это объясняется тем, что ночью видимость ухудшается, а вместе с ней ухудшается необходимая информация о дороге. Водителю приходится пользоваться только тем, что попадает в поле зрения при искусственном освещении.

Перед началом выполнения упражнения следует напомнить учащемуся требования ПДД о пользовании внешними световыми приборами при управлении автомобилем в темное время суток и в условиях недостаточной видимости.

При отработке упражнения по вождению автомобиля в темное время суток на загородных дорогах, следует учить своевременному переключению света с дальнего на ближний, чтобы не ослепить водителя встречного транспортного средства. Это следует делать при встречном транспортном движении на расстоянии не менее 150 метров до транспортного средства, а так же при большом расстоянии, если водитель встречного транспорта сообщает об этом путем переключения светом фар; перед поворотом, на подъемах и спусках. Снова перейти на дальний свет можно непосредственно перед разъездом, если на дороге не окажется другого встречного транспорта.

Необходимо перейти на ближний свет и при движении на близком расстоянии от впереди идущего транспортного средства.

Учащийся должен переключить дальний свет на ближний перед началом обгона, чтобы не ослепить водителя обгоняемой машины и перейти

снова на дальний свет не ранее момента ее опережения. При перестроении автомобиля на первоначальную полосу движения переключить дальний свет на ближний обязан водитель обгоняемого транспортного средства.

При проезде через населенные пункты следует быть всегда в готовности к внезапному появлению на дороге пешеходов и велосипедистов. Если необходимо предупредить других участников движения о своем приближении, необходимо воспользоваться переключением света фар. На остановках включать габаритные огни.

При ослеплении учащийся должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.

III. Заключительная часть – 5:

Подводится итог занятия, объявляются оценки, указываются недостатки и ошибки. Дается задание на самоподготовку.

Урок № 2 «Вождение по дорогам с различной интенсивностью движения».

Учебные цели: научить вождению по дорогам с различной интенсивностью движения

Место: населенный пункт.

Метод занятия: рассказ, показ, тренировка.

I. Вводная часть – 5:

Объявляется тема, цель занятия, напоминаются меры безопасности, проверяются знания ПДД

II. Основная часть:

Задание включает обучению вождению сначала на загородных дорогах и в населенном пункте с небольшим движением транспортных средств, а затем - в условиях большой интенсивности движения. На первых занятиях скорость движения автомобиля не должна превышать 25-30 км/ч. По мере

приобретения учащимся необходимых навыков и умений вождения, скорость движения может быть увеличена до установленной ПДД.

С приобретением достаточных умений **и** навыков необходимо перейти к выработке у подопечного быстрой реакции, инициативы и смекалки, для чего целесообразно по ходу движения подавать неожиданные команды, направленные на практическое усвоение ПДД, например, «Сделать остановку», «Развернуться для движения в обратном направлении», «Повернуть направо» и т.д.

Выезд на улицы населенного пункта.

При его выполнении требуется проявлять большую осторожность и осмотрительность. Если при выезде на проезжую часть необходимо предварительно пересечь тротуар, то перед ним надо приостановиться, чтобы обозначить себя и пропустить пешеходов.

Перед поворотом **направо** потребовать от будущего водителя включить указатель поворота, пропустить транспортные средства,двигающиеся по прилегающей стороне, и при наличии перерыва между машинами тронуться. Перед поворотом **налево** надо убедиться в отсутствии запрещающих знаков или разметки и пропустить транспортные средства, движущиеся в том и другом направлениях.

Движение в транспортном потоке.

Занятия начинаются с вождения по загородным дорогам. Учащийся должен научиться выбирать безопасную скорость, положенные интервалы между машинами и необходимую дистанцию до впереди движущегося транспортного средства с учетом условий движения и складывающейся обстановки.

Обычно дистанция устанавливается в зависимости от скорости движения. Например, при скорости 30 км/ч дистанция должна быть не менее 30 метров, а при скорости 50 км/ч - 50 метров. Дистанция увеличивается на скользкой дороге и в снегопад, при густом тумане, на крутых подъемах и спусках.

Интервал между транспортными средствами выбирается с учетом габаритов автомобиля, ширины проезжей части и качества дороги. При наличии дорожной разметки автомобиль должен находиться строго на ее границах. Наезжать и пересекать прерывистую линию разметки разрешается только при перестроении с одной полосы на другую. Недопустимо чтобы автомобиль находился одновременно на двух полосах.

При отсутствии дорожной разметки и соответствующих знаков проезжая часть должна делиться на две полосы движения мысленно самим водителем с учетом ее ширины. Во время занятий этому следует научить учащегося.

С первого же занятия необходимо добиваться от подопечного умения прогнозировать дорожную ситуацию, тем более, что это делать в условиях небольшого потока транспортных средств гораздо проще чем по загруженной дороге. Для этого нужно обязать учащегося постоянно следить за обстановкой на дороге не только вблизи автомобиля, но и на дальнем расстоянии.

Вождение в транспортном потоке должно осуществляться ближе к правому краю проезжей части. При этом необходимо обращать внимание учащегося на принятие мер предосторожности во время движения вдоль тротуара, где находится много пешеходов.

На крутом уклоне не допускать выключение сцепления, а также резкого торможения при скользком дорожном покрытии. Во время остановок на подъеме или спуске требовать торможение автомобиля стояночным тормозом.

Проезд пешеходных переходов.

В ходе занятия необходимо напомнить, что согласно ПДД п. 14.1 «Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу» и требовать снижения скорости во время подъезда к нему, чтобы в случае необходимости уступить дорогу пешеходу.

На регулируемых пешеходных переходах не следует спешить трогаться, пока пешеходы не закончат переход по проезжей части. При возникновении затора за пешеходным переходом необходимо остановиться перед ним.

Перед началом каждого занятия необходимо предупреждать учащегося, что любой перекресток для водителя является зоной повышенной опасности, т.к. на нем сходятся, маневрируют и разъезжаются по различным направлениям потоки транспортных средств, а проезжую часть пересекают пешеходы.

Отработка любого маневра начинается с приближения к перекрестку. Важно научить будущего водителя умению определить тип перекрестка. Он должен ознакомиться с имеющимися дорожными знаками и разметкой, наличием светофора и регулировщика. После этого занять правильное положение на проезжей части, чтобы продолжить движение в нужном направлении. В зависимости от вида перекрестка и обстановки на нем, будущий водитель обязан: снизить скорость, перейти на пониженную передачу и остановиться (при запрещающем сигнале, приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком, синего цвета и специальным звуковым сигналом, при помехе справа на нерегулируемом перекрестке равнозначных дорог) или увеличить скорость и проехать перекресток (при разрешающем сигнале и отсутствии помехи).

При приближении к перекресткам с круговым движением важно выяснить какая дорога является главной - на кругу или примыкающая к нему, и в соответствии с этим определить, кто обязан уступить дорогу для движения. Необходимо напомнить о его обязанностях, уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток и пешеходам, не закончившим переход. Следует запомнить, что ПДД п. 13.2 «Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей», если образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствия для движения транспортных средств в поперечном направлении.

Во время движения через перекресток по главной дороге необходимо обращать внимание на принятие мер предосторожности при пересечении с второстепенной дорогой, откуда может внезапно появиться транспортное средство. Вместе с тем, следует напомнить, что преимущественное право проезда сохраняется не только когда осуществляется движение по главной дороге, но и при съезде с нее на второстепенную дорогу.

Для совершения поворота или разворота важно научиться своевременно, осуществлять перестроение и занимать соответствующую полосу движения.

Особое внимание следует обращать на последовательность действий при перестроении. Для этого учащийся должен с помощью зеркал посмотреть назад, убедиться в отсутствии помехи для совершения маневра, затем включить указатель поворота и только после этого начинать перестроение.

Основная цель отработки поворотов - научить технике их выполнения с соблюдением требований безопасности и ПДД.

III. Заключительная часть – 5

Подводится итог занятия, объявляются оценки, указываются недостатки и ошибки. Для перестроения с одной полосы движения на другую учащийся должен:

- с помощью зеркал заднего вида убедиться в отсутствии помех сзади и со стороны полосы, на которую намечено перестроиться;
- включить соответствующий указатель поворота и проехать в прямом направлении не менее 3-5 секунд;
- при отсутствии помех перестроиться на намеченную полосу движения без снижения скорости;
- выключит указатель поворота.

Следует напомнить учащемуся, что ПДД обязывают водителя при перестроении уступать дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. В случае одновременного

перестроения транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.

Начало движения и остановка.

Сначала оно проводится с использованием только правой полосы движения, а после приобретения учащимся необходимых умений и навыков - в сочетании с предварительным перестроением из одной полосы движения на другую. Перед выполнением этого маневра необходимо напомнить учащемуся требования пункта 8.12 ПДД: Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

При отработке приемов трогания с места надо уделить внимание обучению учащегося как действовать в более сложной ситуации, когда автомобиль блокирован спереди и сзади другими машинами и обзор ограничен. В таких случаях водитель должен немного выехать из ряда и только при вторичной оценки возможности безопасного выезда начать движение.

Будущего водителя следует учить выдержке. Так, если при трогании с места сзади подъезжает вереница машин, то указатель поворота следует включать только после их проезда.

При выполнении остановки в загородных условиях необходимо предупредить учащегося, что съезд на обочину без твердого покрытия и особенно с размягченным после дождя грунтом может привести к заносу и даже опрокидыванию автомобиля.

При выполнении остановок в городских условиях, необходимо обращать внимание учащегося на правильную постановку автомобиля у тротуара. Необходимо требовать от учащегося проявлять осторожность при открывании двери во время выхода из автомобиля.

Движение на поворотах.

Отрабатывается на загородных дорогах. Сначала упражнение выполняется на поворотах с незначительным радиусом закругления, а с приобретением необходимых умений и навыков - на зигзагообразных и крутых поворотах.

Перед тем как приступить к выполнению данного упражнения, необходимо предупредить учащегося, что безопасность преодоления поворотов зависит от умения водителя прогнозировать ситуацию, выбирать соответствующую траекторию движения и положенную скорость в зависимости от радиуса поворота, ширины и профиля проезжей части, наличия груза.

Необходимо также объяснить, что на поворотах вследствие действия центробежной силы транспортное средство наклоняется в сторону противоположную закруглению дороги. Эта сила растет с увеличением скорости движения и уменьшением радиуса поворота.

С учетом вышеизложенного повороты водителем должны выполняться в следующей последовательности:

1. На участке до начала левого поворота автомобиль направляется к правой части полосы движения с одновременным притормаживанием и переходом на низшую передачу;
2. Находясь еще на прямолинейном участке, постепенно увеличивает подачу топлива, а при выезде на изгиб дороги плавно поворачивает рулевое колесо в сторону поворота, не уменьшая подачу топлива, что будет способствовать сохранению сцепления колес с дорогой и компенсировать действие боковой силы инерции;
3. Направляет автомобиль по прямой, проходящей вблизи изгиба поворота;
4. Постепенно поворачивает рулевое колесо влево, вправо, направляет автомобиль к правой части полосы движения с одновременным увеличением подачи топлива;

5. При выезде на прямолинейный участок возвращает рулевое колесо в нейтральное положение.

Преодоление подъемов и спусков.

Проводится с учетом постепенного усложнения условий их выполнение. Сначала следует научить преодолевать подъемы небольшой протяженности с разгона на одной из высших передач. Затем перейти к преодолению подъемов большей протяженности на низших передачах без разгона и с таким расчетом, чтобы двигатель имел запас мощности.

При преодолении подъемов необходимо требовать от учащегося соблюдения безопасной дистанции до- впереди движущегося транспортного средства. А во время преодоления крутых подъемов не начинать движения, пока впереди идущий автомобиль не освободит подъем.

При движении на спусках отрабатывать комбинированное торможение двигателем и рабочим тормозом. Не допускать движения на длинных спусках по инерции с выключенным двигателем. На крутом уклоне не допускать выключения сцепления, а также резкого торможения при скользком дорожном покрытии.

Остановки на подъемах и спусках вначале отрабатывать в указываемых мастером местах, в последующем после приобретения соответствующих умений и навыков места для остановки учащийся выбирает самостоятельно.

При возобновлении движения на подъеме и спуске внимание учащегося должно быть обращено на принятие мер предосторожности по отношению к движущимся в попутном направлении транспортным средствам, своевременному включению указателя левого поворота и на согласованные действиями педалями сцепления, не допуская скатывания автомобиля назад.

Проезд пешеходных переходов.

Упражнение направленно на воспитание у будущего водителя чувства уважения по отношению к пешеходу. Особую внимательность и осторожность он должен проявлять при проезде нерегулируемых

пешеходных переходов, так как на них наиболее велика вероятность появления пешеходов.

Водитель обязан уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему на остановке маршрутному транспортному средству или от него, если посадка или высадка производятся на проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.

На нерегулируемых пешеходных переходах не следует спешить начинать движение на разрешающий сигнал светофора, пока пешеходы не закончили переход проезжей части. При возникновении затора, за пешеходным переходом необходимо остановиться перед ним.

Объезд и встречный разъезд.

Это два маневра, которые совершают водители транспортных средств в повседневной работе. Поэтому будущий водитель в процессе обучения должен овладеть ими. Однако трудности, с которыми встречается этот мастер, заключается в том, что места для их выполнения заранее спланировать невозможно.

При обнаружении на дороге препятствия, учащийся должен оценить ситуацию на проезжей части, включить указатель левого поворота, определить траекторию движения; при необходимости снизить скорость и начать объезд.

Следует предупреждать учащегося, что объезжать препятствие нельзя, если этим маневром создается помеха встречному или попутно движущемуся по соседней полосе транспортному средству.

При объезде необходимо обращать внимание на выдерживание интервала, позволяющего без помех открыть дверь на стоящем транспортном средстве. По завершению объезда требовать от учащегося возвращения транспортного средства на ранее занимаемую полосу движения.

Особая осторожность должна быть проявлена во время проезда стоящего на остановках общественного транспорта, когда неожиданно может появиться пешеход, вышедший из автобуса или спешащий на посадку.

Будущему водителю надо напоминать, что в непосредственной близости от встречного транспортного средства нельзя резко тормозить и изменять направление движения, особенно по скользкой и мокрой проезжей части.

Обгон - это самый сложный вид маневра. А так как он выполняется с выездом на полосу встречного движения, то является наиболее опасным. В соответствии с ПДД **Обгон** опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу встречного движения. Отработка данного упражнения включает три периода:

1. **Подготовительный** - учащийся должен убедиться в отсутствии дорожных знаков и разметки, запрещающих обгон.

2. **Исполнительный** - необходимо занять исходное положение, чуть сместившись влево для улучшения обзора впереди.

3. **Заключительный** - поравнявшись с обгоняемым транспортным средством, включить правый показатель поворота и продолжить движение вперед.

Вождение автомобиля по мостам, путепроводам и в тоннелях.

Перед тем как выехать на мост следует обратить внимание на наличие дорожных знаков, оценить ширину проезжей части, снизить скорость движения, увеличить дистанцию до впереди идущего транспортного средства.

При въезде в тоннель необходимо обратить внимание на требования дорожных знаков, светофоров, включить ближний (дальний) свет в фарах. Во время движения в тоннеле надо следить за скоростью движения и не допускать резких маневров. Дистанция между машинами должна быть увеличена.

Движение через железнодорожные пути.

Прежде чем приступить к отработке этого упражнения, необходимо напомнить учащемуся о требованиях соответствующих статей ПДД и появления особой внимательности и осторожности.

Приближаясь к железнодорожному переезду, учащийся должен следить за предупреждающими дорожными знаками. Надо напомнить ему, что за 50 метров до переезда стоянка транспорта запрещена.

Если движение через переезд запрещено, необходимо остановить автомобиль у стоп-линии, у знака «движение без остановки запрещено» или у светофора. Не следует выезжать на переезд, если за ним образовался затор.

Останавливаться на переезде запрещено. При вынужденной остановке принять меры для того, чтобы убрать автомобиль с железнодорожного полотна. Если это сделать невозможно, а к переезду приближается поезд, необходимо приказать пассажирам покинуть автомобиль, а затем уйти самому.

Движение через населенные пункты.

Следует отрабатывать по улицам с небольшим движением транспорта, избегая проезда мимо мест возможного скопления пешеходов на проезжей части. Приближаясь к населенному пункту, учащийся должен внимательно следить за дорожными знаками и указателями и выполнять их требования. Если установлен знак 5.22 «Начало населенного пункта», необходимо снизить скорость до 60 км/ч. При движении по населенному пункту значительно возрастает вероятность появления помех движению и в месте появления пешеходов и домашних животных. Особую опасность представляют дети.

Проезд перекрестков.

Занятие проводится с учетом имеющихся возможностей и городе и с учетом известного правила - идти от простого к сложному. Первоначальные занятия проводятся на четырехстороннем нерегулируемом перекрестке равнозначных дорог, а затем - на нерегулируемом перекрестке неравнозначных дорог и в заключении - на регулируемом перекрестке.

Перед началом каждого занятия необходимо предупреждать учащегося, что любой перекресток для водителя является зоной повышенной опасности, так как на нем сходятся, маневрируют и разъезжаются по различным

направлениям потоки транспортных средств, а проезжую часть пересекают пешеходы.

Отработка любого маневра начинается с приближения к перекрестку. В этот момент важно научить будущего водителя умению определить тип перекрестка. Он должен ознакомиться с имеющимися дорожными знаками, разметкой, светофора или регулировщика. После этого занять правильное расположение на проезжей части, чтобы продолжить движение в правильном направлении.

В зависимости от вида перекрестка и обстановки на нем будущий водитель обязан снизить скорость, перейти на пониженную передачу и остановиться или увеличить скорость и проехать перекресток.

При приближении к дороге с круговым движением, важно определить какая дорога является главной, по кругу или примыкающая к нему, в соответствии с этим определить, кто обязан уступить дорогу для движения.

Необходимо предупреждать учащегося от поспешных действий при включении разрешающего сигнала светофора и напомнить о его обязанностях - уступить дорогу транспортным средствам, совершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход.

Во время движения через перекресток по главной дороге необходимо обращать внимание учащегося на принятие мер предосторожности при пересечении с второстепенной дорогой, откуда может внезапно появиться транспортное средство.

Для совершения поворотов или разворотов важно научить будущего водителя своевременно осуществлять перестроение и занимать соответствующую полосу для движения.

Заключительная часть – 5:

Подводится итог занятия, объявляются оценки, указываются недостатки, ошибки. Ошибками считать: каждое нарушение правил дорожного движения и техники вождения автомобиля. Дается задание для самоподготовки.

Важнейшим фактором, определяющим эффективность педагогического общения, является тип установки педагога. Под установкой имеется в виду готовность реагировать определенным образом в однотипной ситуации. Самому носителю его установки в большинстве случаев представляются абсолютно правильными, поэтому они чрезвычайно устойчивы и с трудом поддаются изменению через внешние воздействия. Консерватизм и ригидность установок усиливаются с возрастом. Исследователи выделяют два типа доминирующих установок преподавателей по отношению к студентам: позитивная и негативная.

Соответственно о наличии позитивной установки можно судить по таким деталям: дольше ждет ответа на вопрос; при затруднении задает наводящие вопросы, поощряет улыбкой, взглядам; при неверном ответе не спешит с оценкой, а старается подкорректировать его; чаще обращается к студенту взглядом в ходе занятия и т. п. Специальные исследования показывают, что «плохие» обучающиеся в четыре раза реже обращаются к педагогу (мастеру), чем «хорошие»; они остро чувствуют необъективность педагога и болезненно переживают ее.

Реализуя свою установку по отношению к «хорошим» и «плохим» обучающимся, педагог без специального намерения оказывает, тем не менее, сильное влияние на студентов, как бы определяя программу их дальнейшего развития.

Наиболее эффективно решать педагогические задачи позволяет демократический стиль, при котором преподаватель учитывает индивидуальные особенности студентов, их личный опыт, специфику их потребностей и возможностей. Преподаватель (мастер), владеющий таким стилем, осознанно ставит задачи перед студентами, не проявляет негативных установок, объективен в оценках, разносторонен и инициативен в контактах. По сути, этот стиль общения можно охарактеризовать как личностный. Выработать его может только человек, имеющий высокий уровень

профессионального самосознания, способный к постоянному самоанализу своего поведения и адекватной самооценке.

Установлению оптимального педагогического общения на занятиях помогает использование следующих коммуникативных приемов:

Приемы профилактики и снятия блокирующих коммуникативных аффектов (коммуникативной заторможенности, неловкости, подавленности, скованности, неуверенности в общении):

- создание на занятии атмосферы защищенности при общении студентов с преподавателями;
- одобрение, поддержка посредством придания ценности самой попытке ответа, самому факту участия в диалоге;
- одобрение практики обращения студентов за помощью к преподавателю или товарищам;
- поощрение устных ответов по собственной инициативе студентов;
- создание щадящих условий при ответе студента с ярко выраженной коммуникативной заторможенностью;
- недопущение действий со стороны отдельных студентов, подавляющих творческую активность товарищей на занятии.

Приемы оказания коммуникативной поддержки в процессе общения:

- оказание своевременной помощи в подборе адекватной лексики, в правильном построении высказываний;
- разъяснение смысла коммуникативных норм в конкретной ситуации общения;
- обучение (прямое и косвенное) коммуникативным приемам, технике выступления и общения;
- подчеркнута позитивная критика (если такая необходима) поведения студента в диалоге с преподавателем;
- демонстрация вербальными и невербальными средствами заинтересованного внимания к студентам, поддержка их стремления к участию в диалоге с преподавателем;

- оперативное предоставление студентам возможности «оправдать нетерпение поднятой руки»;
- предоставление студентам возможности сориентироваться в ситуации, «собраться с мыслями».

Целью проведения опытно-поисковой работы является проверка эффективности использования разработанной методики при обучении кандидатов в водители. Для этого будут сформированы четыре группы: две экспериментальные и две контрольные в ООО «Автошкола ЛЮКС» г. Н. Тагил. Эксперимент проводился во время прохождения педагогической практики в период с 1 декабря 2015г. по 31 января 2016г.

Курсантам экспериментальной группы будет дополнительно прочитаны лекции о принципах эффективного и безопасного управления автомобилем, изложенных выше, проведены дополнительные практические занятия. Контрольная группа будет заниматься по действующей Примерной программе подготовки водителей.

На автомобилях, используемых для занятий по вождению будут установлены «Учебные маршрутные компьютеры», которые будут вычислять и оценивать показатели качества управления. В экспериментальной группе обучаемый после каждого занятия будет получать информацию о достигнутых результатах с разбором допущенных им ошибок. В контрольной группе будут только фиксироваться результаты, достигнутые курсантами, которые будут обучаться по принятой в автошколе методике.

Процесс обучения вождению в экспериментальной группе будет завершаться после того, как показатели качества управления достигнут заданного уровня. В контрольной группе продолжительность обучения вождению будет соответствовать требованиям Примерной программы.

Ожидаемые результаты

В результате проведения эксперимента ожидается получить следующие результаты:

1. Сравнить уровни умения, достигнутые в момент завершения обучения кандидатами в водители в экспериментальной и контрольной группах.

2. Определить количество занятий, необходимых для достижения заданного уровня качества управления курсантами экспериментальной группы с учетом их психофизиологических и социально-психологических качеств.

3. Апробировать методику объективной оценки готовности кандидата в водители к участию в дорожном движении, при проведении экзамена в реальных условиях.

3.3. Результаты опытно-поисковой работы и их анализ

Результаты эксперимента представлены в таблицах 1 – 4.

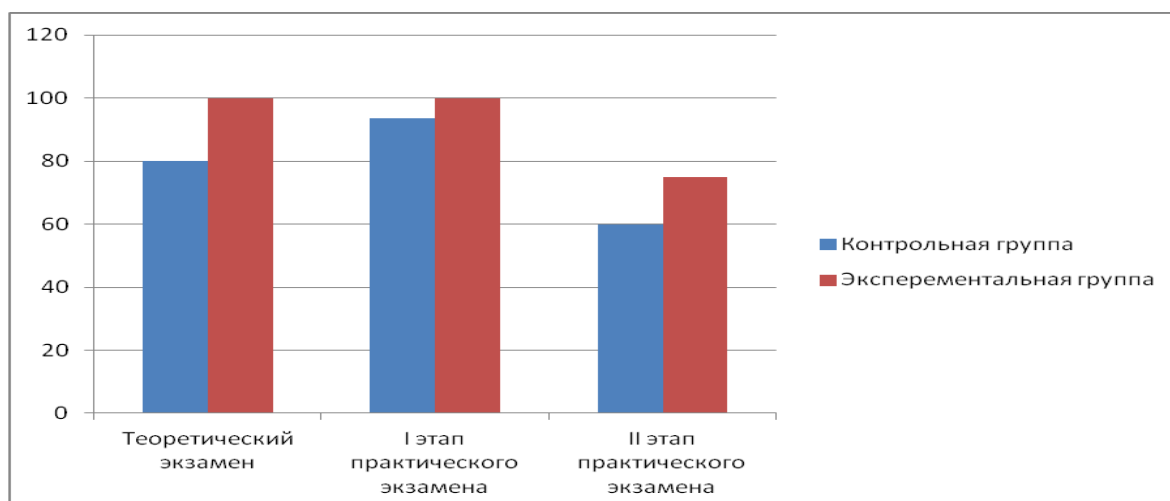
Таблица 1. Результаты контрольной группы № 1 на итоговых испытаниях в автошколе

Этапы контроля	Сдавало	Сдало	Процент сдачи
Теоретический экзамен ПДД	20	16	80%
I этап практического экзамена (автодром)	16	15	93,7%
II этап практического экзамена (Город)	15	9	60%
Итог	51	40	78,4%

Таблица 2. Результаты экспериментальной группы № 1 на итоговых испытаниях в автошколе

Этапы контроля	Сдавало	Сдало	Процент сдачи
Теоретический экзамен ПДД	8	8	100%
I этап практического экзамена (автодром)	8	8	100%
II этап практического экзамена (Город)	8	6	75%
Итог	51	40	78,4%

Результаты сведем в диаграмму:



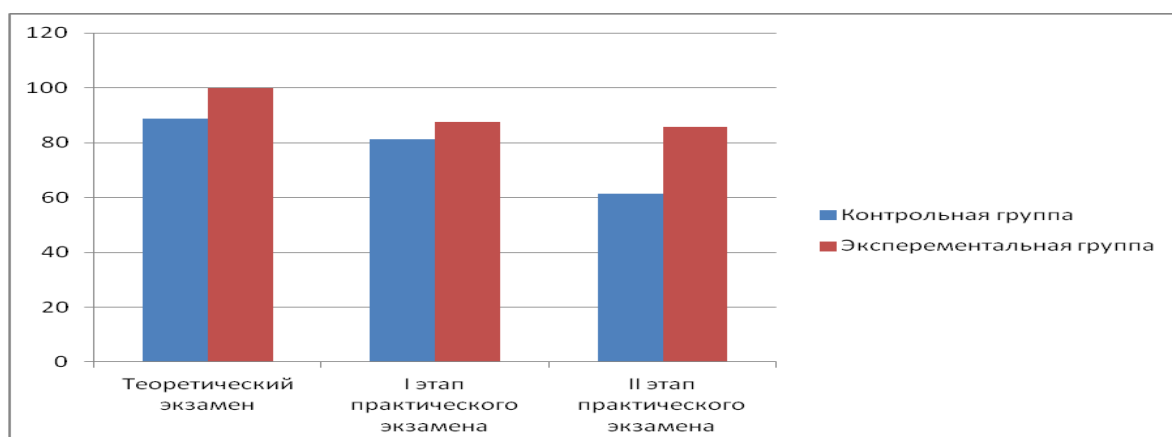
**Таблица 3. Результаты контрольной группы № 2 на итоговых
испытаниях в автошколе**

Этапы контроля	Сдавало	Сдало	Процент сдачи
Теоретический экзамен ПДД	18	16	88,8%
I этап практического экзамена (автодром)	16	13	81,2%
II этап практического экзамена (Город)	13	8	61,5%
Итог	47	37	78,7%

**Таблица 4. Результаты экспериментальной группы № 2 на
итоговых испытаниях в автошколе**

Этапы контроля	Сдавало	Сдало	Процент сдачи
Теоретический экзамен ПДД	8	8	100%
I этап практического экзамена (автодром)	8	7	87,5%
II этап практического экзамена (Город)	7	6	85,7%
Итог	23	21	91,3%

Результаты сведем в диаграмму:



Как видно из результатов курсантов качество сдачи теоретического и обоих практических этапов экзамена, у курсантов экспериментальной группы на много лучше, курсантов контрольной группы. Данные результаты подтверждают гипотезу о том, что если осуществлять субъект – субъектные отношения, создавать ситуацию успеха и стимулировать активность курсантов, то эффективность обучающего взаимодействия повысится. Разработанная методика проведения практических занятий по вождению транспортных средств для курсантов автошкол показала свою эффективность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Одной из основных задач профессиональной подготовки водителей транспортных средств является безопасность профессиональной деятельности будущих водителей. В России в настоящее время профессиональная подготовка водителей транспортных средств не обеспечивает в полной мере усвоение знаний правил дорожного движения, основ безопасного управления транспортным средством, устройства и технического обслуживания автомобиля. Также наблюдается низкая эффективность обучения вождению.

Методика обучения вождению, реализуемая в настоящее время в автошколах, нацелена на освоение отдельных упражнений, а не на обучение вождению в целом. После занятий на автодроме учащемуся сложно адаптироваться к условиям движения на уличной дорожной сети.

В связи со сложившейся ситуацией появилась необходимость внедрить в учебный процесс методики, которые позволят упростить процесс обучения вождению и повысить его эффективность. Суть предложенного метода заключается в том, что учебная программа разбивается на последовательные тематические блоки – ступени. Переход от одного блока к другому, с низшей ступени на высшую, предваряется обязательным зачетом по пройденному материалу.

Подводя итоги проделанной работы можно сделать вывод о том, что разработанная методика должна применяться в автошколах города. Она эффективна в контексте практической подготовки кандидатов водителей транспортных средств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Асмолов А.Г. На пути к развивающему вариативному образованию // Педагогический поиск. - 1997. - № 5. - С.1-2.
2. Бережнова Е.В. Основы учебно-исследовательской деятельности студентов: учебник / Е.В. Бережнова, В.В. Краевский.- М.: «Академия», 2005.- 128с.
3. Бочарова В.Г. Научно-педагогическая концепция взаимодействия школы и других социальных институтов во внешкольном воспитании учащихся // Социально-педагогические проблемы взаимодействия государственных учреждений и общественности во внешкольном воспитании учащихся. - М., 1981. - С.3-14.
4. Горбачев М.Г. Самоучитель безопасного вождения Современный стиль. – М.: Престиж книга, 2006.
5. Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения.: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Горев А.Э., Олещенко Е.М. – М.: Издательский центр «Академия», 2006.
6. Громоковский Г.Б. и другие. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами. – Москва, Рецепт-Холдинг, 2007.
7. Золотарева А. В. Организационно-педагогические условия социального становления детей в многопрофильном учреждении дополнительного образования: Автореф. дис... канд. пед. наук. - Ярославль, 1997.
8. Информационный сборник единых учебных планов и программ подготовки водителей автотранспортных средств (А, В, ВС,Д, Е); Институту развития профессионального образования, Москва, 2012.
9. Кан-Калик В. А. , Учителю о педагогическом общении: кн. для учителя / В. А. Кан-Калик. – М.: Просвещение, 1987.

10. Каликинский Ю.А. Педагогические основы обучения : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Каликинский Ю.А., Кива А.А.- М.: Изд-во Московского гос. ун-та леса, 2005.
11. Коджаспирова, Г. М. Педагогический словарь: для студ. высш. и сред. пед. учеб. заведений / Г. М. Коджаспирова, А. Ю. Коджаспиров. – М.: Издательский центр «Академия», 2000.
12. Козырев, В. А. Высшее образование России в зеркале Болонского процесса: научно-методическое пособие / В. А. Козырев, Н. Л. Шубина. – 2-е изд., доп. – СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2005.
13. Колесникова, И. А. Коммуникативная деятельность педагога: учеб. пособие для студ. высш. пед. учеб. заведений / И. А. Колесникова; под ред. В. А. Сластёнина. – М.: Издательский центр «Академия», 2007.
14. Краевский, В. В. Методология педагогики: новый этап: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / В. В. Краевский, Е. В. Бережнова. – М.: Издательский центр «Академия», 2006.
15. Краевский, В. В. Общие основы педагогики: учеб. пособие для студ. Высш. Учеб. заведений / В. В. Краевский. – М.: Издательский центр «Академия», 2008.
16. Методика обучения практическому вождению транспортных средств и самоходных машин: метод. указания к практ. занятиям/ Новосиб. гос. аграр. ун-т; сост.: Г.М. Крохта, О.Н. Инкина, Н.А. Усатых. – Новосибирск, 2014. – 35 с.
17. Морева Н.А. Современная технология учебного занятия / Н.А. Морева.- М.: Просвещение, 2007.- 158с.
18. Мурашов, А. А. Педагогическая риторика / А. А. Мурашов. – М.: Педагогическое общество России, 2001.
19. Николаев А.Н. Подготовка по вождению кандидатов в водители. – М.: Аник, 2008. – 73 с.

20. Осмоловская, И. М. Словесные методы обучения: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / И. М. Осмоловская. – М.: Издательский центр «Академия», 2008.

21. Организационно-педагогические основы развития учреждений дополнительного образования детей: Учебно-методическое пособие/ Под ред. И.Н. Семенова. - М., 1998.

22. Педагогический энциклопедический словарь / гл. ред. Б. М. Бим-Бад; редкол.: М. М. Безруких, В. А. Болотов, Л. С. Глебова и др. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2008.

23. Педагогика: учеб. пособие для студентов педагогических вузов и педагогических колледжей / под ред. П. И. Пидкасистого. – М.: Педагогическое общество России, 2001.

24. Попова Г.Н. Содержание дополнительного образования: (региональный компонент)// Педагогический поиск. - 1997. - № 5. - С. 3.

25. Правила дорожного движения РФ, Москва: Издательский Дом Третий Рим, 2015.

26. Развитие социально-педагогических функций учреждения дополнительного образования детей: Учебно-методическое пособие/ Под ред. И.Н. Семенова. - М., 1998.

27. Савченко С.В. Авторская методика практического обучения вождению // Автошкола – 2011: материалы XIV Междунар. конф. – М., 2011. – С. 267–272.

28. Сластенин В.А. Общая педагогика: учеб. пособие / В.А. Сластенин, И.Ф. Исаев, Е.Н. Шиянов. Под ред. В.А. Сластенина.- В 2-х ч.-М.: ВЛАДОС, 2003.

29. Смагин А.В. Правовые основы деятельности водителя: Учебник водителя - М: Академия, 2004.

30. Филатова О. Н. Профессиональная подготовка будущих водителей в автошколе: дис. . канд. пед. наук. – Нижний Новгород, 2009. – 165 с.

31. Фомина А.Б. Управление социально-педагогической деятельностью учреждения дополнительного образования: Учебно-методическое пособие. - М., 1994.

32. Фомина А.Б. Учреждение дополнительного образования детей: (Инновационная социально-педагогическая модель): Учебно-методическое пособие. - М., 1996.

33. Цыганков Э.С. 120 приемов контраварийного вождения. – М.: Престиж кника, 2006.

34. Шахмин Ю.И. Основы управления автомобилем и безопасность движения. - М., За рулем- 2006.

35. Шестопалов С.К. Безопасное и экономичное управление автомобилем- Москва: Академия, 2000.