

АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

СОГЛАСОВАНО

Начальник УГИБДД УМВД России
по Курской области
полковник полиции

_____ А.В. Нарыков

ПРИНЯТО

на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»

Директор

_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии
11442 «Водитель автомобиля»**

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

Льгов, 2014

Оглавление

1. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.....	3
2. ОРГАНИЗАЦИОННО - ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ.....	4
3. ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ.....	7
4. СИСТЕМА ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ.....	9
5. УЧЕБНЫЙ ПЛАН.....	10
6. КАЛЕНДАРНЫЙ УЧЕБНЫЙ ГРАФИК.....	12
7. РАБОЧИЕ ПРОГРАММЫ УЧЕБНЫХ ПРЕДМЕТОВ.....	17
7.1. БАЗОВЫЙ ЦИКЛ.....	17
7.1.1. Рабочая программа по предмету «Основы законодательства в сфере дорожного движения».....	18
7.1.2. Рабочая программа по предмету «Психофизиологические основы деятельности водителя».....	25
7.1.3. Рабочая программа по предмету «Основы управления транспортными средствами».....	28
7.1.4. Рабочая программа по предмету «Первая помощь при дорожно- транспортном происшествии».....	32
7.2. СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЦИКЛ.....	37
7.2.1. Рабочая программа по предмету «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объект управления».....	38
7.2.2. Рабочая программа по предмету «Основы управления транспортными средствами категории «В».....	44
7.2.3. Рабочая программа по предмету «Вождение транспортных средств категории «В» (для транспортных средств с механической трансмиссией).....	47
7.3. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ЦИКЛ.....	52
7.3.1. Рабочая программа по предмету «Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом».....	53
7.3.2. Рабочая программа по предмету «Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом».....	56
8. ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (проведение промежуточной и итоговой аттестации, документация по текущему контролю посещаемости и успеваемости).....	59
9. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ...60	
Список использованной литературы и нормативно- правовых актов.....	86
Перечень учебного оборудования для реализации программы.....	87

1. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Образовательная программа профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В» (далее – программа) разработана в соответствии с Примерными программами профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», утвержденными Приказом Минобрнауки России от 26.12.2013г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2014г. № 33026), требованиями Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196 - ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), Федерального Закона от 29.12.2012г. № 373 - ФЗ «Об образовании в Российской Федерации от 01.11.2013г. № 980 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013г. № 45, ст.5816), Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального обучения, утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 18.04.2013г. № 292 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 15.05.2013г. регистрационный № 28395), с изменением внесенным приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 21.08.2013г. № 977 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 17.09.2013г. регистрационный № 29969).

Содержание программы представлено пояснительной запиской, учебным планом, рабочими программами учебных предметов, планируемыми результатами освоения программы, условиями реализации программы, системой оценки результатов освоения программы, учебно-методическими материалами, обеспечивающими реализацию программы.

Учебный план содержит перечень учебных предметов базового, специального и профессионального циклов с указанием времени, отводимого на освоение учебных предметов, включая время, отводимое на теоретические и практические занятия.

Базовый цикл включает учебные предметы:

- «Основы законодательства в сфере дорожного движения»;
- «Психофизиологические основы деятельности водителя»;
- «Основы управления транспортными средствами»;
- «Основы пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом»;
- «Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии».

Специальный цикл включает учебные предметы:

- «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления»;
- «Основы управления транспортными средствами категории «В»;
- «Вождение транспортных средств категории «В» (с механической трансмиссией / с автоматической трансмиссией)».

Профессиональный цикл включает учебные предметы:

- «Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом»;

«Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом».

Рабочие программы учебных предметов раскрывают рекомендуемую последовательность изучения разделов и тем, а также распределение учебных часов по разделам и темам.

Успешное освоение учебных предметов базового цикла даёт возможность продолжить обучение по учебным предметам специального и профессионального циклов.

Учебные предметы базового цикла не изучаются при наличии права на управление транспортным средством любой категории или подкатегории (по желанию обучающегося).

Условия реализации программы содержат организационно-педагогические, кадровые, информационно-методические и материально-технические требования. Учебно-методические материалы обеспечивают реализацию программы.

Программа предусматривает достаточный для формирования, закрепления и развития практических навыков и компетенций объем практики.

2. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

2.1. Организационно-педагогические условия реализации программы должны обеспечивать реализацию программы в полном объеме, соответствие качества подготовки обучающихся установленным требованиям, соответствие применяемых форм, средств, методов обучения и воспитания возрастным, психофизическим особенностям, склонностям, способностям, интересам и потребностям обучающихся.

Для определения соответствия применяемых форм, средств, методов обучения и воспитания возрастным, психофизическим особенностям и способностям обучающихся организация, осуществляющая образовательную деятельность, проводит тестирование обучающихся с помощью соответствующих специалистов или с использованием аппаратно-программного комплекса (АПК) тестирования и развития психофизиологических качеств водителя.

Теоретическое обучение проводится в оборудованных учебных кабинетах с использованием учебно-материальной базы, соответствующей установленным требованиям.

Наполняемость учебной группы не должна превышать 28-30 человек.

Продолжительность учебного часа теоретических и практических занятий должна составлять 1 академический час (45 минут). Продолжительность учебного часа практического обучения вождению должна составлять 1 астрономический час (60 минут).

Расчетная формула для определения общего числа учебных кабинетов для теоретического обучения:

$$\Pi = \frac{P_{гр} * n}{0,75 * \Phi_{пом}} ;$$

где Π – число необходимых помещений;

$P_{гр}$ – расчетное учебное время полного курса теоретического обучения на одну группу, в часах;

n – общее число групп;

0,75 – постоянный коэффициент (загрузка учебного кабинета принимается равной 75 %);

$\Phi_{пом}$ – фонд времени использования помещения в часах.

Обучение вождению проводится вне сетки учебного времени мастером производственного обучения индивидуально с каждым обучающимся в соответствии с графиком очередности обучения вождению.

Обучение вождению состоит из первоначального обучения вождению и обучения практическому вождению на учебных маршрутах в условиях дорожного движения.

Первоначальное обучение вождению транспортных средств должно проводиться на закрытых площадках или автодромах.

К обучению практическому вождению в условиях дорожного движения допускаются лица, имеющие первоначальные навыки управления транспортным средством, представившие медицинскую справку установленного образца и знающие требования Правил дорожного движения.

Обучение практическому вождению в условиях дорожного движения проводится на учебных маршрутах, утверждаемых организацией, осуществляющей образовательную деятельность.

На занятии по вождению обучающий (мастер производственного обучения) должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории, подкатегории, а также удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, подкатегории.

Транспортное средство, используемое для обучения вождению, должно соответствовать материально-техническим условиям, предусмотренным пунктом 2.4 программы.

2.2. Педагогические работники, реализующие программу профессионального обучения водителей транспортных средств, в том числе преподаватели учебных предметов, мастера производственного обучения, должны удовлетворять квалификационным требованиям, указанным в квалификационных справочниках по соответствующим должностям и (или) профессиональных стандартах.

2.3. Информационно-методические условия реализации программы включают:

- учебный план;
- календарный учебный график;
- рабочие программы учебных предметов;
- методические материалы и разработки;
- расписание занятий.

2.4. Материально-технические условия реализации программы включают:

Аппаратно-программный комплекс тестирования и развития психофизиологических качеств водителя (далее – АПК) должен обеспечивать оценку и возможность повышать уровень психофизиологических качеств, необходимых для безопасного управления транспортным средством (профессионально важных качеств), а также формировать навыки саморегуляции его психоэмоционального состояния в процессе управления транспортным средством. Оценка уровня развития профессионально важных качеств производится при помощи компьютерных психодиагностических методик, реализованных на базе АПК с целью повышения достоверности и снижения субъективности в процессе тестирования.

АПК должны обеспечивать тестирование следующих профессионально важных качеств водителя: психофизиологических (оценка готовности к психофизиологическому тестированию, восприятие пространственных отношений и времени, глазомер, устойчивость, переключаемость и распределение внимания, память, психомоторику, эмоциональную устойчивость, динамику работоспособности, скорость формирования психомоторных навыков, оценка моторной согласованности действий рук); свойств и качеств личности водителя, которые позволят ему безопасно управлять транспортным средством (нервно-психическая устойчивость, свойства темперамента, склонность к риску, конфликтность, монотоностойчивость).

АПК для формирования у водителей навыков саморегуляции психоэмоционального состояния должны предоставлять возможности для обучения саморегуляции при наиболее часто встречающихся состояниях: эмоциональной напряженности, монотонии, утомлении, стрессе и тренировке свойств внимания (концентрации, распределения).

Аппаратно-программный комплекс должен обеспечивать защиту персональных данных.

Тренажеры, используемые в учебном процессе, должны обеспечивать: первоначальное обучение навыкам вождения; отработку правильной посадки водителя в транспортном средстве и пристегивания ремнем безопасности; ознакомление с органами управления, контрольно-измерительными приборами; отработку приемов управления транспортным средством.

Учебные транспортные средства категории «В» должны быть представлены механическими транспортными средствами, зарегистрированными в установленном порядке и прицепами (не менее одного), разрешенная максимальная масса которых не превышает 750 кг, зарегистрированными в установленном порядке.

Расчет количества необходимых механических транспортных средств осуществляется по формуле:

$$N_{тс} = \frac{T \cdot K}{t \cdot 24,5 \cdot 12} + 1;$$

где $N_{тс}$ – количество автотранспортных средств;

T – количество часов вождения в соответствии с учебным планом;

K – количество обучающихся в год;

t – время работы одного учебного транспортного средства равно: 7,2 часа – один мастер производственного обучения на одно учебное транспортное средство, 14,4 часа – два мастера производственного обучения на одно учебное транспортное средство;

24,5 – среднее количество рабочих дней в месяц;

12 – количество рабочих месяцев в году;

1 – количество резервных учебных транспортных средств.

Транспортные средства, используемые для обучения вождению лиц с ограниченными возможностями здоровья, должны быть оборудованы соответствующим ручным или другим предусмотренным для таких лиц управлением.

Механическое транспортное средство, используемое для обучения вождению должно быть оборудовано дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза; зеркалом заднего вида для обучающего; опознавательным знаком «Учебное транспортное средство» в соответствии с пунктом 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 45, ст. 5521; 2000, № 18, ст. 1985; 2001, № 11, ст. 1029; 2002, № 9, ст. 931; № 27, ст. 2693; 2003, № 20, ст. 1899; 2003, № 40, ст. 3891; 2005, № 52, ст. 5733; 2006, № 11, ст. 1179; 2008, № 8, ст. 741; № 17, ст. 1882; 2009, № 2, ст. 233; № 5, ст. 610; 2010, № 9, ст. 976; № 20, ст. 2471; 2011, № 42, ст. 5922; 2012, № 1, ст. 154; № 15, ст. 1780; № 30, ст. 4289; № 47, ст. 6505; 2013, № 5, ст. 371; № 5, ст. 404; № 24, ст. 2999; № 31, ст. 4218; № 41, ст. 5194).

3. ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ

В результате освоения программы обучающиеся должны знать:

- Правила дорожного движения, основы законодательства в сфере дорожного движения;
- правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- основы безопасного управления транспортными средствами;
- цели и задачи управления системами «водитель – автомобиль – дорога и «водитель – автомобиль»;
- особенности наблюдения за дорожной обстановкой;
- способы контроля безопасной дистанции и бокового интервала;
- порядок вызова аварийных и спасательных служб;

- основы обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов;
- основы обеспечения детской пассажирской безопасности;
- проблемы, связанные с нарушением правил дорожного движения водителями транспортных средств и их последствиями;
- правовые аспекты (права, обязанности и ответственность) оказания первой помощи;
- современные рекомендации по оказанию первой помощи;
- методики и последовательность действий по оказанию первой помощи;
- состав аптечки первой помощи (автомобильной) и правила использования ее компонентов.

В результате освоения программы обучающиеся должны уметь:

- безопасно и эффективно управлять транспортным средством (составом транспортных средств) в различных условиях движения;
- соблюдать Правила дорожного движения при управлении транспортным средством (составом транспортных средств);
- управлять своим эмоциональным состоянием;
- конструктивно разрешать противоречия и конфликты, возникающие в дорожном движении;
- выполнять ежедневное техническое обслуживание транспортного средства (состава транспортных средств);
- устранять мелкие неисправности в процессе эксплуатации транспортного средства (состава транспортных средств);
- обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, их перевозку, либо прием, размещение и перевозку грузов;
- выбирать безопасную скорость, дистанцию и интервал в различных условиях движения;
- информировать других участников движения о намерении изменить скорость и траекторию движения транспортного средства, подавать предупредительные сигналы рукой;
- использовать зеркала заднего вида при маневрировании;
- прогнозировать и предотвращать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций в процессе управления транспортным средством (составом транспортных средств);
- своевременно принимать правильные решения и уверенно действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях;
- выполнять мероприятия по оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии;
- совершенствовать свои навыки управления транспортным средством (составом транспортных средств).

4. СИСТЕМА ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ

Осуществление текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся, установление их форм, периодичности и порядка проведения относится к компетенции организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Профессиональная подготовка завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена. Квалификационный экзамен включает в себя практическую квалификационную работу и проверку теоретических знаний. Лица, получившие по итогам промежуточной аттестации неудовлетворительную оценку, к сдаче квалификационного экзамена не допускаются.

К проведению квалификационного экзамена привлекаются представители работодателей, их объединений.

Проверка теоретических знаний при проведении квалификационного экзамена проводится по предметам:

«Основы законодательства в сфере дорожного движения»;

«Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления»;

«Основы управления транспортными средствами категории «В»;

«Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом»;

«Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом».

Промежуточная аттестация и проверка теоретических знаний при проведении квалификационного экзамена проводятся с использованием материалов, утверждаемых руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Практическая квалификационная работа при проведении квалификационного экзамена состоит из двух этапов. На первом этапе проверяются первоначальные навыки управления транспортным средством категории «В» на закрытой площадке или автодроме. На втором этапе осуществляется проверка навыков управления транспортным средством категории «В» в условиях дорожного движения.

Результаты квалификационного экзамена оформляются протоколом.

По результатам квалификационного экзамена выдается свидетельство о профессии водителя.

Индивидуальный учет результатов освоения обучающимися образовательных программ, а также хранение в архивах информации об этих результатах осуществляются организацией, осуществляющей образовательную деятельность на бумажных и (или) электронных носителях.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии
11442 «Водитель автомобиля»**

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

5. УЧЕБНЫЙ ПЛАН

Льгов, 2014

УЧЕБНЫЙ ПЛАН

Таблица 1

Учебные предметы	Количество часов		
	Всего	В том числе	
		Теоретические занятия	Практические занятия
Учебные предметы базового цикла			
Основы законодательства в сфере дорожного движения	42	30	12
Психофизиологические основы деятельности водителя	12	8	4
Основы управления транспортными средствами	14	12	2
Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии	16	8	8
Учебные предметы специального цикла			
Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления	20	18	2
Основы управления транспортными средствами категории «В»	12	8	4
Вождение транспортных средств категории «В» (с механической трансмиссией) ¹	56	-	56
Учебные предметы профессионального цикла			
Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом	8	8	-
Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом	6	6	-
Квалификационный экзамен			
Квалификационный экзамен	4	2	2
Итого	190	100	90

¹ Вождение проводится вне сетки учебного времени. По окончании обучения вождению на транспортном средстве с механической трансмиссией обучающийся допускается к сдаче квалификационного экзамена на транспортном средстве с механической трансмиссией.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностях служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

6. КАЛЕНДАРНЫЙ УЧЕБНЫЙ ГРАФИК

Льгов, 2014

№ п/п	Дни занятий														
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1		<u>2.3.2</u> 2		<u>2.3.3</u> 1		<u>2.4</u> 1		<u>2.5.1</u> 2		<u>2.5.2</u> 2		<u>2.5.3</u> 2 практ		<u>2.6.1</u> 2	<u>2.6.2</u> 2 практ
2	<u>4</u> 2		<u>5.1</u> 2 практ		<u>5.2</u> 2 практ										
3	<u>4.1</u> 2		<u>4.2</u> 2 практ			<u>5</u> 2	<u>6</u> 2								
4		<u>3.1</u> 2			<u>3.2</u> 2 практ			<u>4.1</u> 2	<u>4.2</u> 2 практ		<u>4.3</u> 2 практ				
5				<u>5</u> 2			<u>6</u> 2		<u>7</u> 2			<u>8.1</u> 1		<u>8.2</u> 1	
6										<u>3.1</u> 2	<u>3.2</u> 2 практ				
7															
8													<u>1</u> 2		<u>2</u> 1
9															
10															
11	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	2	3	3

№ п/п	Дни занятий									
	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1	<u>2.7</u> 2		<u>2.8.1</u> 2		<u>2.8.2</u> 2 практ	<u>2.8.3</u> 2 практ	<u>2.9.1</u> 2		<u>2.9.2</u> 2 практ	<u>2.9.3</u> 2 практ
2										
3										
4										
5	<u>9.1</u> 1		<u>9.2</u> 1	<u>10</u> 2 практ						
6										
7										
8		<u>3.1</u> 2		<u>3.2</u> 1				<u>4</u> 2		
9										
10										
11	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2

№ п/п	Дни занятий					
	37	38	39	40	41	42
1		<u>2.10</u> 2	<u>2.11</u> 1	<u>2.12</u> 1		Квалификационный Экзамен - 2 часа
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						Квалификационный экзамен - 2 часа
9	<u>1</u> 2		<u>2</u> 1	<u>3</u> 1	<u>4</u> 2	
10						
11	2	2	2	2	2	4

7. РАБОЧИЕ ПРОГРАММЫ УЧЕБНЫХ ПРЕДМЕТОВ

7.1 БАЗОВЫЙ ЦИКЛ

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.1.1. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Основы законодательства в сфере
дорожного движения»**

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 2

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
Раздел 1. Законодательство в сфере дорожного движения				
1.1	Законодательство, определяющее правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения и регулирующие отношения в сфере взаимодействия общества и природы	1	1	-
1.2	Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения и регулирующие отношения в сфере взаимодействия общества и природы			
1.2.1	Основные задачи и принципы Уголовного кодекса Российской Федерации. Понятие и виды преступлений и наказаний	1	1	-
1.2.2	Ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения	2	2	-
	Итого по разделу	4	4	-
Раздел 2. Правила дорожного движения				
2.1	Общие положения, основные понятия и термины, используемые в Правилах дорожного движения	2	2	-
2.2	Обязанности участников дорожного движения	2	2	-
2.3	Дорожные знаки			
2.3.1	Значения дорожных знаков. Предупреждающие знаки. Знаки приоритета	2	2	-
2.3.2	Запрещающие знаки. Знаки особых предписаний	2	2	-
2.3.3	Информационные знаки, знаки сервиса, знаки дополнительной информации (таблички)	1	1	-
2.4	Дорожная разметка	1	1	-
2.5	Порядок движения и расположение транспортных средств на проезжей части			
2.5.1	Предупредительные сигналы. Начало движения, маневрирование на проезжей части. Скорость движения	2	2	-
2.5.2	Порядок движения задним ходом. Обгон, встречный разъезд	2	2	-
2.5.3	<i>Практическое занятие по теме 2.5 Предупредительные сигналы. Маневрирование на проезжей части. Обгон, встречный разъезд</i>	2	-	2
2.6	Остановка и стоянка транспортных средств			
2.6.1	Остановка и стоянка. Последствия несоблюдения правил остановки и стоянки	2	2	-
2.6.2	<i>Практические занятия по теме 2.6. Остановка и стоянка</i>	2	-	2
2.7	Регулирование дорожного движения	2	2	-
2.8	Проезд перекрестков			
2.8.1	Регулируемые и нерегулируемые перекрестки. Проезд перекрестков	2	2	-

2.8.2	<i>Практические занятия по теме 2.8. Проезд регулируемых перекрестков</i>	2	-	2
2.8.3	<i>Практическое занятие по теме 2.8. Проезд нерегулируемых перекрестков</i>	2	-	2
2.9	<i>Проезд пешеходных переходов. Мест остановок маршрутных транспортных средств и железнодорожных переездов</i>			
2.9.1	<i>Проезд пешеходных переходов. Мест остановок маршрутных транспортных средств и железнодорожных переездов</i>	2	2	-
2.9.2	<i>Практическое занятие по теме 2.9. Проезд пешеходных переходов и мест остановки маршрутных транспортных средств</i>	2	-	2
2.9.3	<i>Практическое занятие по теме 2.9. Проезд пешеходных переходов, проезд ж/д переездов</i>	2	-	2
2.10	<i>Порядок использования внешних световых приборов и звуковых сигналов</i>	2	2	-
2.11	<i>Буксировка транспортных средств, перевозка людей и грузов</i>	1	1	-
2.12	<i>Требование к оборудованию и техническому состоянию транспортных средств</i>	1	1	-
	Итого по разделу 2	38	26	12
	Итого	42	30	12

Программа учебного предмета «Основы законодательства в сфере дорожного движения»

Раздел 1. Законодательства в сфере дорожного движения.

Законодательство, определяющее правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения и регулирующие отношения в сфере взаимодействия общества и природы: общие положения; права и обязанности граждан, общественных и иных организаций в области охраны окружающей среды; ответственность за нарушение законодательства в области охраны окружающей среды.

Законодательство, устанавливающее ответственность за нарушения в сфере дорожного движения: задачи и принципы Уголовного кодекса Российской Федерации; понятие преступления и виды преступлений; понятие и цели наказания, виды наказаний; экологические преступления; ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; задачи и принципы законодательства об административных правонарушениях; административное правонарушение и административная ответственность; административное наказание; назначение административного наказания; административные правонарушения в области охраны окружающей среды и природопользования; административные правонарушения в области дорожного движения; административные правонарушения против порядка управления; исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях; размеры штрафов за административные правонарушения; гражданское законодательство; возникновение гражданских прав и обязанностей, осуществление и защита гражданских прав; объекты гражданских прав; право собственности и другие

вещные права; аренда транспортных средств; страхование; обязательства вследствие причинения вреда; возмещение вреда лицом, застраховавшим свою ответственность; ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих; ответственность при отсутствии вины причинителя вреда; общие положения; условия и порядок осуществления обязательного страхования; компенсационные выплаты.

Раздел 2. Правила дорожного движения.

Общие положения, основные понятия и термины, используемые в Правилах дорожного движения: значение Правил дорожного движения в обеспечении порядка и безопасности дорожного движения; структура Правил дорожного движения; дорожное движение; дорога и ее элементы; пешеходные переходы, их виды и обозначения с помощью дорожных знаков и дорожной разметки; прилегающие территории: порядок въезда, выезда и движения по прилегающим к дороге территориям; порядок движения в жилых зонах; автомагистрали, порядок движения различных видов транспортных средств по автомагистралям; запрещения, вводимые на автомагистралях; перекрестки, виды перекрестков в зависимости от способа организации движения; определение приоритета в движении; железнодорожные переезды и их разновидности; участники дорожного движения; лица, наделенные полномочиями по регулированию дорожного движения; виды транспортных средств; организованная транспортная колонна; ограниченная видимость, участки дорог с ограниченной видимостью; опасность для движения; дорожно-транспортное происшествие; перестроение, опережение, обгон, остановка и стоянка транспортных средств; темное время суток, недостаточная видимость; меры безопасности, предпринимаемые водителями транспортных средств, при движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости; населенный пункт: обозначение населенных пунктов с помощью дорожных знаков; различия в порядке движения по населенным пунктам в зависимости от их обозначения.

Обязанности участников дорожного движения: общие обязанности водителей; документы, которые водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам полиции; обязанности водителя по обеспечению исправного технического состояния транспортного средства; порядок прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и медицинского освидетельствования на состояние опьянения; порядок предоставления транспортных средств должностным лицам; обязанности водителей, причастных к дорожно-транспортному происшествию; запретительные требования, предъявляемые к водителям; права и обязанности водителей транспортных средств, движущихся с включенным проблесковым маячком синего цвета (маячками синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом; обязанности других водителей по обеспечению беспрепятственного проезда указанных транспортных средств и сопровождаемых ими транспортных средств; обязанности пешеходов и пассажиров по обеспечению безопасности дорожного движения.

Дорожные знаки: значение дорожных знаков в общей системе организации дорожного движения; классификация дорожных знаков; основной, предварительный, дублирующий, повторный знак; временные дорожные знаки;

требования к расстановке знаков; назначение предупреждающих знаков; порядок установки предупреждающих знаков различной конфигурации; название и значение предупреждающих знаков; действия водителя при приближении к опасному участку дороги, обозначенному соответствующим предупреждающим знаком; назначение знаков приоритета; название, значение и порядок их установки; действия водителей в соответствии с требованиями знаков приоритета; назначение запрещающих знаков; название, значение и порядок их установки; распространение действия запрещающих знаков на различные виды транспортных средств; действия водителей в соответствии с требованиями запрещающих знаков; зона действия запрещающих знаков; название, значение и порядок установки предписывающих знаков; распространение действия предписывающих знаков на различные виды транспортных средств; действия водителей в соответствии с требованиями предписывающих знаков; назначение знаков особых предписаний; название, значение и порядок их установки; особенности движения по участкам дорог, обозначенным знаками особых предписаний; назначение информационных знаков; название, значение и порядок их установки; действия водителей в соответствии с требованиями информационных знаков; назначение знаков сервиса; название, значение и порядок установки знаков сервиса; назначение знаков дополнительной информации (табличек); название и взаимодействие их с другими знаками; действия водителей с учетом требований знаков дополнительной информации.

Дорожная разметка и ее характеристики: значение разметки в общей системе организации дорожного движения, классификация разметки; назначение и виды горизонтальной разметки; постоянная и временная разметка; цвет и условия применения каждого вида горизонтальной разметки; действия водителей в соответствии с ее требованиями; взаимодействие горизонтальной разметки с дорожными знаками; назначение вертикальной разметки; цвет и условия применения вертикальной разметки.

Порядок движения и расположение транспортных средств на проезжей части: предупредительные сигналы; виды и назначение сигналов; правила подачи сигналов световыми указателями поворотов и рукой; начало движения, перестроение; повороты направо, налево и разворот; поворот налево и разворот на проезжей части с трамвайными путями; движение задним ходом; случаи, когда водители должны уступать дорогу транспортным средствам, приближающимся справа; движение по дорогам с полосой разгона и торможения; средства организации дорожного движения, дающие водителю информацию о количестве полос движения; определение количества полос движения при отсутствии данных средств; порядок движения транспортных средств по дорогам с различной шириной проезжей части; порядок движения тихоходных транспортных средств; движение безрельсовых транспортных средств по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью; движение транспортных средств по обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам; выбор дистанции, интервалов и скорости в различных условиях движения; допустимые значения скорости движения для различных видов транспортных средств и условий перевозки; обгон, опережение; объезд препятствия и встречный разъезд; действия

водителей перед началом обгона и при обгоне; места, где обгон запрещен; опережение транспортных средств при проезде пешеходных переходов; объезд препятствия; встречный разъезд на узких участках дорог; встречный разъезд на подъемах и спусках; приоритет маршрутных транспортных средств; пересечение трамвайных путей вне перекрестка; порядок движения по дороге с выделенной полосой для маршрутных транспортных средств и транспортных средств, используемых в качестве легкового такси; правила поведения водителей в случаях, когда троллейбус или автобус начинает движение от обозначенного места остановки; учебная езда; требования к обучающему, обучаемому и механическому транспортному средству, на котором проводится обучение; дороги и места, где запрещается учебная езда; дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных; ответственность водителей за нарушения порядка движения и расположения транспортных средств на проезжей части. Решение ситуационных задач.

Остановка и стоянка транспортных средств: порядок остановки и стоянки; способы постановки транспортных средств на стоянку; длительная стоянка вне населенных пунктов; остановка и стоянка на автомагистралях; места, где остановка и стоянка запрещены; остановка и стоянка в жилых зонах; вынужденная остановка; действия водителей при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, а также на автомагистралях и железнодорожных переездах; правила применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки при вынужденной остановке транспортного средства; меры, предпринимаемые водителем после остановки транспортного средства; ответственность водителей транспортных средств за нарушения правил остановки и стоянки. Решение ситуационных задач.

Регулирование дорожного движения: средства регулирования дорожного движения; значения сигналов светофора, действия водителей и пешеходов в соответствии с этими сигналами; реверсивные светофоры; светофоры для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе; светофоры для регулирования движения через железнодорожные переезды; значение сигналов регулировщика для безрельсовых транспортных средств, трамваев и пешеходов; порядок остановки при сигналах светофора или регулировщика, запрещающих движение; действия водителей и пешеходов в случаях, когда указания регулировщика противоречат сигналам светофора, дорожным знакам и разметке.

Проезд перекрестков: общие правила проезда перекрестков; преимущества трамвая на перекрестке; регулируемые перекрестки; правила проезда регулируемых перекрестков; порядок движения по перекрестку, регулируемому светофором с дополнительными секциями; нерегулируемые перекрестки; правила проезда нерегулируемых перекрестков равнозначных и неравнозначных дорог; очередность проезда перекрестка неравнозначных дорог, когда главная дорога меняет направление; действия водителя в случае, если он не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег) и при отсутствии знаков приоритета; ответственность водителей за нарушения правил проезда перекрестков. Решение ситуационных задач.

Проезд пешеходных переходов, мест остановок маршрутных транспортных средств и железнодорожных переездов: правила проезда нерегулируемых пешеходных переходов; правила проезда регулируемых пешеходных переходов; действия водителей при появлении на проезжей части слепых пешеходов; правила проезда мест остановок маршрутных транспортных средств; действия водителя транспортного средства, имеющего опознавательные знаки «Перевозка детей» при посадке детей в транспортное средство и высадке из него, а также водителей, приближающихся к такому транспортному средству; правила проезда железнодорожных переездов; места остановки транспортных средств при запрещении движения через переезд; запрещения, действующие на железнодорожном переезде; случаи, требующие согласования условий движения через переезд с начальником дистанции пути железной дороги; ответственность водителей за нарушения правил проезда пешеходных переходов, мест остановок маршрутных транспортных средств и железнодорожных переездов. Решение ситуационных задач.

Порядок использования внешних световых приборов и звуковых сигналов: правила использования внешних световых приборов в различных условиях движения; действия водителя при ослеплении; обозначение транспортного средства при остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости; обозначение движущегося транспортного средства в светлое время суток; порядок использования противотуманных фар и задних противотуманных фонарей; использование фары-искателя, фары-прожектора и знака автопоезда; порядок применения звуковых сигналов в различных условиях движения.

Буксировка транспортных средств, перевозка людей и грузов: условия и порядок буксировки механических транспортных средств на гибкой сцепке, жесткой сцепке и методом частичной погрузки; перевозка людей в буксируемых и буксирующих транспортных средствах; случаи, когда буксировка запрещена; требование к перевозке людей в грузовом автомобиле; обязанности водителя перед началом движения; дополнительные требования при перевозке детей; случаи, когда запрещается перевозка людей; правила размещения и закрепления груза на транспортном средстве; перевозка грузов, выступающих за габариты транспортного средства; обозначение перевозимого груза; случаи, требующие согласования условий движения транспортных средств с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция).

Требования к оборудованию и техническому состоянию транспортных средств: общие требования; порядок прохождения технического осмотра; неисправности и условия, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортных средств; типы регистрационных знаков, применяемые для различных групп транспортных средств; требования к установке государственных регистрационных знаков на транспортных средствах; опознавательные знаки транспортных средств.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.1.2. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Психофизиологические основы
деятельности водителя»**

Льгов, 2014

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 3

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	Теоретические занятия	Практические занятия
1	Познавательные функции, системы восприятия и психомоторные навыки	2	2	-
2	Этические основы деятельности водителя	2	2	-
3	Основы эффективного общения	2	2	-
4	Эмоциональные состояния и профилактика конфликтов	2	2	-
5	Саморегуляция и профилактика конфликтов (психологический практикум)			
5.1	<i>Практическое занятие. Решение ситуационных задач по оценке психического состояния, поведения, профилактике конфликтов и общению в условиях конфликта. Психологический практикум</i>	2	-	2
5.2	<i>Практическое занятие. Оценка собственного состояния</i>	2	-	2
	Итого	12	8	4

Познавательные функции, системы восприятия и психомоторные навыки: понятие о познавательных функциях (внимание, восприятие, память, мышление); внимание и его свойства (устойчивость, концентрация, распределение, переключение, объем); причины отвлечения внимания во время управления транспортным средством; способность сохранять внимание при наличии отвлекающих факторов; монотония; влияние усталости и сонливости на свойства внимания; способы профилактики усталости; виды информации; выбор необходимой информации в процессе управления транспортным средством; информационная перегрузка; системы восприятия и их значение в деятельности водителя; опасности, связанные с неправильным восприятием дорожной обстановки; зрительная система; поле зрения, острота зрения и зона видимости; периферическое и центральное зрение; факторы, влияющие на уменьшение поля зрения водителя; другие системы восприятия (слуховая система, вестибулярная система, суставно-мышечное чувство, интероцепция) и их значение в деятельности водителя; влияние скорости движения транспортного средства, алкоголя, медикаментов и эмоциональных состояний водителя на восприятие дорожной обстановки; память; виды памяти и их значение для накопления профессионального опыта; мышление; анализ и синтез как основные процессы мышления; оперативное мышление и прогнозирование; навыки распознавания опасных ситуаций; принятие решения в различных дорожных ситуациях; важность принятия правильного решения на дороге; формирование психомоторных навыков управления автомобилем; влияние возрастных и гендерных различий на формирование психомоторных навыков; простая и сложная сенсомоторные реакции, реакция в опасной зоне; факторы, влияющие на быстроту реакции.

Этические основы деятельности водителя: цели обучения управлению транспортным средством; мотивация в жизни и на дороге; мотивация достижения успеха и избегания неудач; склонность к рискованному поведению на дороге; формирование привычек; ценности человека, группы и водителя; свойства личности и темперамент; влияние темперамента на стиль вождения; негативное социальное научение; понятие социального давления; влияние рекламы, прессы и киноиндустрии на поведение водителя; ложное чувство безопасности; влияние социальной роли и социального окружения на стиль вождения; способы нейтрализации социального давления в процессе управления транспортным средством; представление об этике и этических нормах; этические нормы водителя; ответственность водителя за безопасность на дороге; взаимоотношения водителя с другими участниками дорожного движения; уязвимые участники дорожного движения, требующие особого внимания (пешеходы, велосипедисты, дети, пожилые люди, инвалиды); причины предоставления преимущества на дороге транспортным средствам, оборудованным специальными световыми и звуковыми сигналами; особенности поведения водителей и пешеходов в жилых зонах и в местах парковки.

Основы эффективного общения: понятие общения, его функции, этапы общения; стороны общения, их общая характеристика; () характеристика вербальных и невербальных средств общения; основные «эффекты» в восприятии других людей; виды общения (деловое, личное); качества человека, важные для общения; стили общения; барьеры в межличностном общении, причины и условия их формирования; общение в условиях конфликта; особенности эффективного общения; правила, повышающие эффективность общения.

Эмоциональные состояния и профилактика конфликтов: эмоции и поведение водителя; эмоциональные состояния (гнев, тревога, страх, эйфория, стресс, фрустрация); изменение восприятия дорожной ситуации и поведения в различных эмоциональных состояниях; управление поведением на дороге; экстренные меры реагирования; способы саморегуляции эмоциональных состояний; конфликтные ситуации и конфликты на дороге; причины агрессии и враждебности у водителей и других участников дорожного движения; тип мышления, приводящий к агрессивному поведению; изменение поведения водителя после употребления алкоголя и медикаментов; влияние плохого самочувствия на поведение водителя; профилактика конфликтов; правила взаимодействия с агрессивным водителем.

Саморегуляция и профилактика конфликтов: приобретение практического опыта оценки собственного психического состояния и поведения, опыта саморегуляции, а также первичных навыков профилактики конфликтов; решение ситуационных задач по оценке психического состояния, поведения, профилактике конфликтов и общению в условиях конфликта. Психологический практикум.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.1.3. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА
по учебному предмету «Основы управления
транспортными средствами»

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 4

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1	Дорожное движение	2	2	-
2	Профессиональная надежность водителя	2	2	-
3	Влияние свойств транспортного средства на эффективность и безопасность управления	2	2	-
4	Дорожные условия и безопасность движения			
4.1	Дорожные условия и безопасность движения	2	2	-
4.2	<i>Практическое занятие. Оценка дорожной ситуации и прогнозирование изменения дорожной ситуации. Использование ремней безопасности и детского удерживающего устройства</i>	2	-	2
5	Принципы эффективного и безопасного управления транспортным средством	2	2	-
6	Обеспечение безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения	2	2	-
Итого		14	12	2

Дорожное движение: дорожное движение как система управления водитель-автомобиль-дорога (ВАД); показатели качества функционирования системы ВАД; понятие о дорожно-транспортном происшествии (ДТП); виды дорожно-транспортных происшествий; причины возникновения дорожно-транспортных происшествий; анализ безопасности дорожного движения (БДД) в России; система водитель-автомобиль (ВА); цели и задачи управления транспортным средством; различие целей и задач управления транспортным средством при участии в спортивных соревнованиях, и при участии в дорожном движении; элементы системы водитель-автомобиль; показатели качества управления транспортным средством: эффективность и безопасность; безаварийность как условие достижения цели управления транспортным средством; классификация автомобильных дорог; транспортный поток; средняя скорость; интенсивность движения и плотность транспортного потока; пропускная способность дороги; средняя скорость и плотность транспортного потока; соответствующие пропускной способности дороги; причины возникновения заторов.

Профессиональная надежность водителя: понятие о надежности водителя; анализ деятельности водителя; информация, необходимая водителю для управления транспортным средством; обработка информации; сравнение текущей информации с безопасными значениями; сформированными в памяти водителя, в процессе обучения и накопления опыта; штатные и нештатные ситуации; снижение надежности водителя при неожиданном возникновении нештатной ситуации;

влияние прогноза возникновения нештатной ситуации, стажа и возраста водителя на время его реакции; влияние скорости движения транспортного средства на размеры поля зрения и концентрацию внимания; влияние личностных качеств водителя на надежность управления транспортным средством; влияние утомления на надежность водителя; зависимость надежности водителя от продолжительности управления автомобилем; режим труда и отдыха водителя; зависимость надежности водителя от различных видов недомоганий, продолжительности нетрудоспособности в течение года, различных видов заболеваний, курения и степени опьянения; мотивы безопасного и эффективного управления транспортным средством.

Влияние свойств транспортного средства на эффективность и безопасность управления: силы, действующие на транспортное средство в различных условиях движения; уравнение тягового баланса; сила сцепления колес с дорогой; понятие о коэффициенте сцепления; изменение коэффициента сцепления в зависимости от погодных условий, режимов движения транспортного средства, состояния шин и дорожного покрытия; условие движения без буксования колес; свойства эластичного колеса; круг силы сцепления; влияние величины продольной реакции на поперечную реакцию; деформации автошины при разгоне, торможении, действии боковой силы; угол увода; гидроскольжение и аквапланирование шины; силы и моменты, действующие на транспортное средство при торможении и при криволинейном движении; скоростные и тормозные свойства, поворачиваемость транспортного средств; устойчивость продольного и бокового движения транспортного средства; условия потери устойчивости бокового движения транспортного средства при разгоне, торможении и повороте; устойчивость против опрокидывания; резервы устойчивости транспортного средства; управляемость продольным и боковым движением транспортного средства; влияние технического состояния систем управления подвески и шин на управляемость. Решение ситуационных задач.

Дорожные условия и безопасность движения: динамический габарит транспортного средства; опасное пространство, возникающее вокруг транспортного средства при движении; изменение размеров и формы опасного пространства при изменении скорости и траектории движения транспортного средства; понятие о тормозном и остановочном пути; зависимость расстояния, пройденного транспортным средством за время реакции водителя и время срабатывания тормозного привода, от скорости движения транспортного средства, его технического состояния, а также состояния дорожного покрытия; безопасная дистанция в секундах и метрах; способы контроля безопасной дистанции; безопасный боковой интервал; резервы управления скоростью, ускорением, дистанцией и боковым интервалом; условия безопасного управления; дорожные условия и прогнозирование изменения дорожной ситуации; выбор скорости, ускорения, дистанции и бокового интервала с учетом геометрических параметров дороги и условий движения; влияние плотности транспортного потока на вероятность и тип ДТП; зависимость безопасной дистанции от категорий транспортных средств в паре «ведущий – ведомый»; безопасные условия обгона

(опережения); повышение риска ДТП при увеличении отклонения скорости транспортного средства от средней скорости транспортного потока; повышение вероятности возникновения ДТП при увеличении неравномерности движения транспортного средства в транспортном потоке. Решение ситуационных задач.

Принципы эффективного и безопасного управления транспортным средством: влияние опыта, приобретаемого водителем, на уровень аварийности в дорожном движении; наиболее опасный период накопления водителем опыта; условия безопасного управления транспортным средством; регулирование скорости движения транспортного средства с учетом плотности транспортного потока; показатели эффективности управления транспортным средством; зависимость средней скорости транспортного средства от его максимальной скорости в транспортных потоках различной плотности; снижение эксплуатационного расхода топлива – действенный способ повышения эффективности управления транспортным средством; безопасное и эффективное управления транспортным средством; проблема экологической безопасности; принципы экономичного управления транспортным средством; факторы, влияющие на эксплуатационный расход топлива.

Обеспечение безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: безопасность пассажиров транспортных средств; результаты исследований, позволяющие утверждать о необходимости и эффективности использования ремней безопасности; опасные последствия срабатывания подушек безопасности для непристегнутых водителя и пассажиров транспортных средств; использование ремней безопасности; детская пассажирская безопасность; назначение, правила подбора и установки детских удерживающих устройств; необходимость использования детских удерживающих устройств при перевозке детей до 12-летнего возраста; подушки безопасности для пешеходов и велосипедистов; световозвращающие элементы их типы и эффективность использования; особенности проезда нерегулируемых пешеходных переходов, расположенных вблизи детских учреждений; обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов при движении в жилых зонах.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.1.4. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Первая помощь при дорожно-
транспортном происшествии»**

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 5

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1	Организационно-правовые аспекты оказания первой помощи	2	2	-
2	Оказание первой помощи при отсутствии сознания, остановке дыхания и кровообращения			
2.1	Основные признаки жизни у пострадавшего; причины нарушения дыхания и кровообращения при ДТП; способы проверки сознания, дыхания. Кровообращения у пострадавшего. Особенности СЛР у детей; нарушение проходимости верхних дыхательных путей в сознании, без сознания; особенности оказания первой помощи тучному пострадавшему. Беременной женщине и ребенку	2	2	-
2.2	<i>Практическое занятие по теме 2</i>	2	-	2
3	Оказание первой помощи при наружных кровотечениях и травмах			
3.1	Оказание помощи при кровопотере и травмах	2	2	-
3.2	<i>Практическое занятие по теме 3.</i>	2	-	2
4.	Оказание первой помощи при прочих состояниях, транспортировка пострадавших в дорожно-транспортном происшествии			
4.1	Первая помощь при неотложных состояниях, термических и химических ожогах, обморожениях, отравлениях, политравмах	2	2	-
4.2	<i>Практическое занятие № 1 по теме 4</i>	2	-	2
4.3	<i>Практическое занятие № 2 по теме 4</i>	2	-	2
	Итого	16	8	8

Организационно-правовые аспекты оказания первой помощи: понятие о видах ДТП, структуре и особенностях дорожно-транспортного травматизма; организация и виды помощи пострадавшим в ДТП; нормативно-правовая база, определяющая права, обязанности и ответственность при оказании первой помощи; особенности оказания помощи детям, определяемые законодательно; понятие «первая помощь»; перечень состояний, при которых оказывается первая помощь; перечень мероприятий по ее оказанию; основные правила вызова скорой медицинской помощи, других специальных служб, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь; соблюдение правил личной безопасности при оказании первой помощи; простейшие меры профилактики инфекционных заболеваний,

передающихся с кровью и биологическими жидкостями человека; современные наборы средств и устройств для оказания первой помощи (аптечка первой помощи (автомобильная), аптечка для оказания первой помощи работникам); основные компоненты, их назначение; общая последовательность действий на месте происшествия с наличием пострадавших; основные факторы, угрожающие жизни и здоровью при оказании первой помощи, пути их устранения; извлечение и перемещение пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии.

Оказание первой помощи при отсутствии сознания, остановке дыхания и кровообращения: основные признаки жизни у пострадавшего; причины нарушения дыхания и кровообращения при дорожно-транспортном происшествии; способы проверки сознания, дыхания, кровообращения у пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии; особенности сердечно-легочной реанимации (СЛР) у пострадавших в дорожно-транспортном происшествии; современный алгоритм проведения сердечно-легочной реанимации (СЛР); техника проведения искусственного дыхания и закрытого массажа сердца; ошибки и осложнения, возникающие при выполнении реанимационных мероприятий; прекращение СЛР; мероприятия, выполняемые после прекращения СЛР; особенности СЛР у детей; порядок оказания первой помощи при частичном и полном нарушении проходимости верхних дыхательных путей, вызванном инородным телом у пострадавших в сознании, без сознания; особенности оказания первой помощи тучному пострадавшему, беременной женщине и ребёнку.

Практическое занятие: оценка обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия; отработка вызова скорой медицинской помощи, других специальных служб, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь; отработка навыков определения сознания у пострадавшего; отработка приёмов восстановления проходимости верхних дыхательных путей; оценка признаков жизни у пострадавшего; отработка приёмов искусственного дыхания «рот ко рту», «рот к носу», с применением устройств для искусственного дыхания; отработка приёмов закрытого массажа сердца; выполнение алгоритма сердечно-легочной реанимации; отработка приёма перевода пострадавшего в устойчивое боковое положение; отработка приёмов удаления инородного тела из верхних дыхательных путей пострадавшего; экстренное извлечение пострадавшего из автомобиля или труднодоступного места, отработка основных приёмов (пострадавший в сознании, пострадавший без сознания); оказание первой помощи без извлечения пострадавшего; отработка приёма снятия мотоциклетного (велосипедного) шлема и других защитных приспособлений с пострадавшего.

Оказание первой помощи при наружных кровотечениях и травмах: цель и порядок выполнения обзорного осмотра пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии; наиболее часто встречающиеся повреждения при дорожно-транспортном происшествии; особенности состояний пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии, признаки кровотечения; понятия «кровотечение», «острая кровопотеря»; признаки различных видов наружного кровотечения (артериального, венозного, капиллярного, смешанного); способы временной остановки наружного кровотечения: пальцевое прижатие артерии, наложение жгута,

максимальное сгибание конечности в суставе, прямое давление на рану, наложение давящей повязки; оказание первой помощи при носовом кровотечении; понятие о травматическом шоке; причины и признаки, особенности травматического шока у пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии; мероприятия, предупреждающие развитие травматического шока; цель и последовательность подробного осмотра пострадавшего; основные состояния, с которыми может столкнуться участник оказания первой помощи; травмы головы; оказание первой помощи; особенности ранений волосистой части головы; особенности оказания первой помощи при травмах глаза и носа; травмы шеи, оказание первой помощи; остановка наружного кровотечения при травмах шеи; фиксация шейного отдела позвоночника (вручную, подручными средствами, с использованием медицинских изделий); травмы груди, оказание первой помощи; основные проявления травмы груди; особенности наложения повязок при травме груди; наложение окклюзионной (герметизирующей) повязки; особенности наложения повязки на рану груди с инородным телом; травмы живота и таза, основные проявления; оказание первой помощи; закрытая травма живота с признаками внутреннего кровотечения; оказание первой помощи; особенности наложения повязок на рану при выпадении органов брюшной полости, при наличии инородного тела в ране; травмы конечностей, оказание первой помощи; понятие «иммобилизация»; способы иммобилизации при травме конечностей; травмы позвоночника, оказание первой помощи.

Практическое занятие: отработка проведения обзорного осмотра пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии с травматическими повреждениями; проведение подробного осмотра пострадавшего; остановка наружного кровотечения при ранении головы, шеи, груди, живота, таза и конечностей с помощью пальцевого прижатия артерий (сонной, подключичной, подмышечной, плечевой, бедренной); наложение табельного и импровизированного кровоостанавливающего жгута (жгута-закрутки, ремня); максимальное сгибание конечности в суставе, прямое давление на рану, наложение давящей повязки; отработка наложения окклюзионной (герметизирующей) повязки при ранении грудной клетки; наложение повязок при наличии инородного предмета в ране живота, груди, конечностей; отработка приёмов первой помощи при переломах; иммобилизация (подручными средствами, аутоиммобилизация, с использованием медицинских изделий); отработка приемов фиксации шейного отдела позвоночника.

Оказание первой помощи при прочих состояниях, транспортировка пострадавших в дорожно-транспортном происшествии: цель и принципы придания пострадавшим оптимальных положений тела; оптимальные положения тела пострадавшего с травмами груди, живота, таза, конечностей, с потерей сознания, с признаками кровопотери; приёмы переноски пострадавших на руках одним, двумя и более участниками оказания первой помощи; приемы переноски пострадавших с травмами головы, шеи, груди, живота, таза, конечностей и позвоночника; способы контроля состояния пострадавшего, находящегося в сознании, без сознания; влияние экстремальной ситуации на психоэмоциональное состояние пострадавшего и участника оказания первой помощи; простые приемы психологической поддержки;

принципы передачи пострадавшего бригаде скорой медицинской помощи, другим специальным службам, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь; виды ожогов при дорожно-транспортном происшествии, их признаки; понятие о поверхностных и глубоких ожогах; ожог верхних дыхательных путей, основные проявления; оказание первой помощи; перегревание, факторы, способствующие его развитию; основные проявления, оказание первой помощи; холодовая травма, ее виды; основные проявления переохлаждения (гипотермии), отморожения, оказание первой помощи; отравления при дорожно-транспортном происшествии; пути попадания ядов в организм; признаки острого отравления; оказание первой помощи при попадании отравляющих веществ в организм через дыхательные пути, пищеварительный тракт, через кожу.

Практическое занятие: наложение повязок при ожогах различных областей тела; применение местного охлаждения; наложение термоизолирующей повязки при отморожениях; придание оптимального положения тела пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии при: отсутствии сознания, травмах различных областей тела, значительной кровопотере; отработка приемов переноски пострадавших; решение ситуационных задач в режиме реального времени по оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии с различными повреждениями (травмами, потерей сознания, отсутствием признаков и жизни и с другими состояниями, требующими оказания первой помощи).

7.2. СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЦИКЛ

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.2.1. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

по учебному предмету «Устройство и техническое
обслуживание транспортных средств категории «В»
как объектов управления»

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 6

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
Устройство транспортных средств				
1.1	Общее устройство транспортных средств категории «В»	1	1	-
1.2	Кузов автомобиля, рабочее место водителя, системы пассивной безопасности	1	1	-
2	Общее устройство и работа двигателя	2	2	-
3	Общее устройство трансмиссии	2	2	-
4	Назначение и состав ходовой части	2	2	-
5	Общее устройство и принцип работы тормозных систем	2	2	-
6	Общее устройство и принцип работы системы рулевого управления	2	2	-
7	Электронные системы помощи водителю	2	2	-
8.1	Источники и потребители электрической энергии	1	1	-
8.2	Общее устройство прицепов и тягово-сцепных устройств	1	1	-
	Итого по разделу	16	16	-
Техническое обслуживание				
9.1	Система технического обслуживания	1	1	-
9.2	Меры безопасности и защиты окружающей природной среды при эксплуатации транспортного средства	1	1	-
10	Устранение неисправностей ²	2	-	2
	Итого по разделу	4	2	2
	Итого	20	18	2

² Практическое занятие проводится на учебном транспортном средстве.

Раздел 1. Устройство транспортных средств.

Общее устройство транспортных средств категории «В»: назначение и общее устройство транспортных средств категории «В»; назначение, расположение и взаимодействие основных агрегатов, узлов, механизмов и систем; краткие технические характеристики транспортных средств категории «В»; классификация транспортных средств по типу двигателя, общей компоновке и типу кузова.

Кузов автомобиля, рабочее место водителя, системы пассивной безопасности: общее устройство кузова; основные типы кузовов; компоненты кузова; шумоизоляция; остекление; люки; противосолнечные козырьки; замки дверей; стеклоподъемники; сцепное устройство); системы обеспечения комфортных условий для водителя и пассажиров; системы очистки и обогрева стёкол; очистители и омыватели фар головного света; системы регулировки и обогрева зеркал заднего вида; низкозамерзающие жидкости; применяемые в системе стеклоомывателей; рабочее место водителя; назначение и расположение органов управления, контрольно-измерительных приборов, индикаторов, звуковых сигнализаторов, и сигнальных ламп; порядок работы с бортовым компьютером и навигационной системой; системы регулировки взаимного положения сиденья и органов управления автомобилем; системы пассивной безопасности; ремни безопасности (назначение, разновидности и принцип работы); подголовники (назначение и основные виды); система подушек безопасности; конструктивные элементы кузова, снижающие тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий; защита пешеходов; электронное управление системами пассивной безопасности; неисправности элементов кузова и систем пассивной безопасности, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Общее устройство и работа двигателя: разновидности двигателей, применяемых в автомобилестроении; двигатели внутреннего сгорания; электродвигатели; комбинированные двигательные установки; назначение, устройство и принцип работы двигателя внутреннего сгорания; назначение, устройство, принцип работы и основные неисправности кривошипно-шатунного механизма; назначение, устройство, принцип работы и основные неисправности механизма газораспределения; назначение, устройство, принцип работы и основные неисправности системы охлаждения; тепловой режим двигателя и контроль температуры охлаждающей жидкости; виды охлаждающих жидкостей, их состав и эксплуатационные свойства; ограничения по смешиванию различных типов охлаждающих жидкостей; назначение и принцип работы предпускового подогревателя; назначение, устройство, принцип работы и основные неисправности системы смазки двигателя; контроль давления масла; классификация, основные свойства и правила применения моторных масел; ограничения по смешиванию различных типов масел; назначение, устройство, принцип работы и основные неисправности систем питания двигателей различного типа (бензинового, дизельного, работающего на газе); виды и сорта автомобильного топлива; зимние и летние сорта дизельного топлива; электронная система управления двигателем; неисправности двигателя, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Общее устройство трансмиссии: схемы трансмиссии транспортных средств категории «В» с различными приводами; назначение сцепления; общее устройство и принцип работы сцепления; общее устройство и принцип работы гидравлического и механического приводов сцепления; основные неисправности сцепления, их признаки и причины; правила эксплуатации сцепления, обеспечивающие его длительную и надежную работу; назначение, общее устройство и принцип работы коробки переключения передач; понятие о передаточном числе и крутящем моменте; схемы управления механическими коробками переключения передач; основные неисправности механической коробки переключения передач, их признаки и причины; автоматизированные (роботизированные) коробки переключения передач; гидромеханические и бесступенчатые автоматические коробки переключения передач; признаки неисправностей автоматической и автоматизированной (роботизированной) коробки переключения передач; особенности эксплуатации автомобилей с автоматической и автоматизированной (роботизированной) коробками передач; назначение и общее устройство раздаточной коробки; назначение, устройство и работа коробки отбора мощности; устройство механизмов включения раздаточной коробки и коробки отбора мощности; назначение, устройство и работа главной передачи, дифференциала, карданной передачи и приводов управляемых колес; маркировка и правила применения трансмиссионных масел и пластичных смазок.

Назначение и состав ходовой части: назначение и общее устройство ходовой части автомобиля; основные элементы рамы; тягово-сцепное устройство; лебедка; назначение, общее устройство и принцип работы передней и задней подвесок; назначение и работа амортизаторов; неисправности подвесок, влияющие на безопасность движения автомобиля; конструкции автомобильных шин, их устройство и маркировка; летние и зимние автомобильные шины; нормы давления воздуха в шинах; система регулирования давления воздуха в шинах; условия эксплуатации, обеспечивающие надежность автомобильных шин; виды и маркировка дисков колес; крепление колес; влияние углов установки колес на безопасность движения автомобиля и интенсивность износа автомобильных шин; неисправности ходовой части, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Общее устройство и принцип работы тормозных систем: рабочая и стояночная тормозные системы, их назначение, общее устройство и принцип работы; назначение и общее устройство запасной тормозной системы; электромеханический стояночный тормоз; общее устройство тормозной системы с гидравлическим приводом; работа вакуумного усилителя и тормозных механизмов; тормозные жидкости, их виды, состав и правила применения; ограничения по смешиванию различных типов тормозных жидкостей; неисправности тормозных систем, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Общее устройство и принцип работы системы рулевого управления: назначение систем рулевого управления, их разновидности и принципиальные схемы; требования, предъявляемые к рулевому управлению; общее устройство рулевых механизмов и их разновидностей; общее устройство и принцип работы системы

рулевого управления с гидравлическим усилителем; масло, применяемое в гидравлических усилителях рулевого управления; общее устройство и принцип работы системы рулевого управления с электрическим усилителем; система управления электрическим усилителем руля; устройство, работа и основные неисправности шарниров рулевых тяг; неисправности систем рулевого управления, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Электронные системы помощи водителю: системы, улучшающие курсовую устойчивость и управляемость автомобиля; система курсовой устойчивости и ее компоненты (антиблокировочная система тормозов (далее – АБС), антипробуксовочная система, система распределения тормозных усилий, система электронной блокировки дифференциала); дополнительные функции системы курсовой устойчивости; системы – ассистенты водителя (ассистент движения на спуске, ассистент трогания на подъеме, динамический ассистент трогания с места, функция автоматического включения стояночного тормоза, функция просушивания тормозов, ассистент рулевой коррекции, адаптивный круиз-контроль, система сканирования пространства перед автомобилем, ассистент движения по полосе, ассистент смены полосы движения, системы автоматической парковки).

Источники и потребители электрической энергии: аккумуляторные батареи, их назначение, общее устройство и маркировка; правила эксплуатации аккумуляторных батарей; состав электролита и меры безопасности при его приготовлении; назначение, общее устройство и принцип работы генератора; признаки неисправности генератора; назначение, общее устройство и принцип работы стартера; признаки неисправности стартера; назначение системы зажигания; разновидности систем зажигания, их электрические схемы; устройство и принцип работы приборов бесконтактной и микропроцессорной систем зажигания; электронные системы управления микропроцессорной системой зажигания; общее устройство и принцип работы, внешних световых приборов и звуковых сигналов; корректор направления света фар; система активного головного света; ассистент дальнего света; неисправности электрооборудования, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства.

Общее устройство прицепов и тягово-сцепных устройств: классификация прицепов; краткие технические характеристики прицепов категории О1; общее устройство прицепа; электрооборудование прицепа; назначение и устройство узла сцепки; способы фиксации страховочных тросов (цепей); назначение, устройство и разновидности тягово-сцепных устройств тягачей; неисправности, при наличии которых запрещается эксплуатация прицепа.

Раздел 2. Техническое обслуживание.

Система технического обслуживания: сущность и общая характеристика системы технического обслуживания и ремонта транспортных средств; виды и периодичность технического обслуживания автомобилей и прицепов; организации, осуществляющие техническое обслуживание транспортных средств; назначение и содержание сервисной книжки; контрольный осмотр и ежедневное техническое обслуживание автомобиля и прицепа; технический осмотр транспортных средств, его назначение, периодичность и порядок проведения; организации,

осуществляющие технический осмотр транспортных средств; подготовка транспортного средства к техническому осмотру; содержание диагностической карты.

Меры безопасности и защиты окружающей природной среды при эксплуатации транспортного средства: меры безопасности при выполнении работ по ежедневному техническому обслуживанию автомобиля; противопожарная безопасность на автозаправочных станциях; меры по защите окружающей природной среды при эксплуатации транспортного средства.

Устранение неисправностей: проверка и доведение до нормы уровня масла в системе смазки двигателя; проверка и доведение до нормы уровня охлаждающей жидкости в системе охлаждения двигателя; проверка и доведение до нормы уровня тормозной жидкости в гидроприводе сцепления и тормозной системы; проверка состояния аккумуляторной батареи; проверка и доведение до нормы давления воздуха в шинах колес; снятие и установка колеса; снятие и установка аккумуляторной батареи; снятие и установка электроламп; снятие и установка плавкого предохранителя.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.2.2. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Основы управления
транспортными средствами категории «В»**

Льгов, 2014

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 7

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1	Приемы управления транспортным средством	2	2	-
2	Управление транспортным средством в штатных ситуациях			
2.1	Приемы управления транспортным средством	2	2	-
2.2	Управление транспортным средством в нештатных ситуациях	2	2	-
2.3	<i>Практическое занятие по теме 2. Решение ситуационных задач</i>	2	-	2
3	Управление транспортным средством в нештатных ситуациях			
3.1	Причины нештатных ситуаций. Действия водителя в нештатных ситуациях	2	2	-
3.2	<i>Практическое занятие по теме 3. Решение ситуационных задач</i>	2	-	2
	Итого	12	8	4

Приемы управления транспортным средством: рабочее место водителя; оптимальная рабочая поза водителя; регулировка положения сиденья и органов управления для принятия оптимальной рабочей позы; регулировка зеркал заднего вида; техника руления, обеспечивающая сохранение обратной связи о положении управляемых колес; силовой и скоростной способы руления; техника выполнения операций с органами управления скоростью, сцеплением, тормозом; правила пользования сцеплением, обеспечивающие его длительную и надежную работу; порядок пуска двигателя в различных температурных условиях; порядок действий органами управления при трогании с места, разгоне с последовательным переключением передач в восходящем порядке, снижении скорости движения с переключением передач в нисходящем порядке, торможении двигателем; выбор оптимальной передачи при различных скоростях движения; способы торможения в штатных и нештатных ситуациях; особенности управления транспортным средством при наличии АБС; особенности управления транспортным средством с автоматической трансмиссией.

Управление транспортным средством в штатных ситуациях: маневрирование в ограниченном пространстве; обеспечение безопасности при движении задним ходом; использование зеркал заднего вида и электронных систем автоматической парковки при маневрировании задним ходом; способы парковки транспортного средства; действия водителя при движении в транспортном потоке; выбор оптимальной скорости, ускорения, дистанции и бокового интервала в транспортном потоке; расположение транспортного средства на проезжей части в различных условиях движения; управление транспортным средством при прохождении поворотов различного радиуса; выбор безопасной скорости и траектории движения; алгоритм действий водителя при выполнении перестроений и объезде препятствий; условия безопасной смены полосы движения; порядок выполнения обгона

и опережения; определение целесообразности обгона и опережения; условия безопасного выполнения обгона и опережения; встречный разъезд; способы выполнения разворота вне перекрестков; остановка на проезжей части дороги и за ее пределами; действия водителей транспортных средств при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена; проезд перекрестков; выбор скорости и траектории движения при проезде перекрестков; опасные ситуации при проезде перекрестков; управление транспортным средством при проезде пешеходных переходов, мест остановок маршрутных транспортных средств, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей; порядок движения в жилых зонах; особенности управления транспортным средством при движении по автомагистралям, а также при въезде на автомагистраль и съезде с них; управление транспортным средством в горной местности, на крутых подъемах и спусках, при движении по опасным участкам дорог (сужение проезжей части, свежееуложенное покрытие дороги, битумные и гравийные покрытия); меры предосторожности при движении по ремонтируемым участкам дорог; ограждения ремонтируемых участков дорог, применяемые предупредительные и световые сигналы; управление транспортным средством при движении в условиях недостаточной видимости (темное время суток, туман, дождь, снегопад); особенности управления транспортным средством при движении по дороге с низким коэффициентом сцепления дорожного покрытия (в гололедицу); пользование зимними дорогами (зимниками); движение по ледовым переправам; движение по бездорожью; управление транспортным средством при движении с прицепом и при буксировке механических транспортных средств; перевозка пассажиров в легковых и грузовых автомобилях; создание условий для безопасной перевозки детей различного возраста; ограничения по перевозке детей в различных транспортных средствах; приспособления для перевозки животных. перевозка грузов в легковых и грузовых автомобилях; оптимальное размещение и крепление перевозимого груза; особенности управления транспортным средством в зависимости от характеристик перевозимого груза. Решение ситуационных задач.

Управление транспортным средством в нештатных ситуациях: понятие о нештатной ситуации; причины возможных нештатных ситуаций; действия органами управления скоростью и тормозом при буксовании и блокировке колес; регулирование скорости в процессе разгона, предотвращающее буксование ведущих колес; действия водителя при блокировке колес в процессе экстренного торможения. объезд препятствия как средство предотвращения наезда; занос и снос транспортного средства, причины их возникновения; действия водителя по предотвращению и прекращению заноса и сноса переднеприводного, заднеприводного и полноприводного транспортного средства; действия водителя с учетом типа привода транспортного средства при превышении безопасной скорости на входе в поворот; действия водителя при угрозе столкновения; действия водителя при отказе рабочего тормоза, усилителя руля, разрыве шины в движении, отрыве рулевых тяг привода рулевого управления; действия водителя при возгорании и падении транспортного средства в воду. Решение ситуационных задач.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.2.3. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Вождение транспортных средств
категории «В» (для транспортных средств
с механической трансмиссией)»**

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 8

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов практического обучения
Первоначальное обучение вождению		
1.	Посадка, ознакомление с органами управления, контрольно-измерительными приборами, действия органами управления ³	2
2.	Пуск двигателя, начало движения, переключение передач в восходящем порядке, переключение передач в нисходящем порядке, остановка, выключение двигателя	2
3.	Начало движения, движение по кольцевому маршруту, остановка в заданном месте с применением различных способов торможения	
3.1	Движение передним ходом по кольцевому маршруту	2
3.2	Остановка в заданном месте с применением различных способов торможения	2
4.	Повороты в движении, разворот для движения в обратном направлении, проезд перекрестка и пешеходного перехода	2
5.	Движение задним ходом	1
6.	Движение в ограниченных проездах, сложное маневрирование	
6.1	Разворот на ограниченном участке с применением заднего хода. Въезд в габаритный дворик	1
6.2	Въезд в ворота, выезд из ворот (передним и задним ходом)	2
6.3	Постановка автомобиля в «бокс» передним и задним ходом с поворотом направо (налево)	2
6.4	Постановка автомобиля на габаритную стоянку	2
7.	Движение с прицепом ⁴	
7.1	Сцепление с прицепом, движение по прямой, расцепление	1
7.2	Движение с прицепом передним и задним ходом с поворотами в различных направлениях	2
7.3	Въезд в «бокс» с прицепом передним и задним ходом из положения с предварительным поворотом направо (налево)	2
	Контрольное занятие № 1	1
	Итого по разделу	24
Обучение вождению в условиях дорожного движения		
8	Вождение по маршрутам с малой интенсивностью движения ⁵	
8.1	Движение в транспортном потоке на улицах города	2
8.2	Проезд обозначенного места остановки общественного транспорта, пешеходных переходов	2
8.3	Отработка приемов парковки	2
8.4	Проезд перекрестков	2
8.5	Перестроение	2
8.6	Проезд нерегулируемых перекрестков равнозначных и неравнозначных дорог в прямом направлении, с поворотом направо, налево, разворотами	2

	для движения в обратном направлении	
9	Вождение по маршрутам с большой интенсивностью движения	
9.1	Движение в транспортном потоке на улицах города	2
9.2	Движение на поворотах с ограниченной видимостью	2
9.3	Проезд обозначенного места остановки общественного транспорта, пешеходных переходов	2
9.4	Проезд перекрестка	2
9.5	Необходимость и целесообразность перестроения	2
9.6	Выезд на перекресток	2
9.7	Выезд на перекресток	2
10	Совершенствование навыков вождения в различных дорожных условиях	
10.1	Совершенствование навыков вождения	2
10.2	Совершенствование навыков вождения	2
10.3	Совершенствование навыков вождения	2
	Итого по разделу	32
	Итого	56

³ Обучение проводится на учебном транспортном средстве и (или) тренажере.

⁴ Для выполнения задания используется прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.

⁵ Для обучения вождению в условиях дорожного движения организацией, осуществляющей образовательную деятельность, утверждаются маршруты, содержащие соответствующие участки дорог.

Раздел 1. Первоначальное обучение вождению включает:

Посадка, действия органами управления: ознакомление с органами управления и контрольно-измерительными приборами учебного транспортного средства, регулировка положения сиденья, органов управления и зеркал заднего вида, пристегивание ремнем безопасности; действия органами управления сцеплением и подачей топлива; взаимодействие органами управления сцеплением и подачей топлива; действия органами управления сцеплением и переключением передач; взаимодействие органами управления сцеплением, переключением передач и подачей топлива при переключении передач в восходящем и нисходящем порядке; действия органами управления рабочим и стояночным тормозами; взаимодействие органами управления подачей топлива и рабочим тормозом; взаимодействие органами управления сцеплением, подачей топлива, переключением передач, рабочим и стояночным тормозами; отработка приемов руления.

Пуск двигателя, начало движения, переключение передач в восходящем порядке, переключение передач в нисходящем порядке, остановка, выключение двигателя: действия при пуске и выключении двигателя; действия при переключении передач в восходящем порядке; действия при переключении передач в нисходящем порядке; действия при остановке; действия при пуске двигателя, начале движения, переключении передач в восходящем порядке, переключении передач в нисходящем порядке, остановке, выключении двигателя.

Начало движения, движение по кольцевому маршруту, остановка в заданном месте с применением различных способов торможения: начало движения, разгон с переключением передач в восходящем порядке и снижение скорости с переключением передач в нисходящем порядке при движении по кольцевому

маршруту, торможение двигателем, остановка; начало движения, разгон, движение по прямой, остановка в заданном месте с применением плавного торможения; начало движения, разгон, движение по прямой, остановка в заданном месте с применением прерывистого торможения (для транспортных средств, не оборудованных АБС); начало движения, разгон, движение по прямой, остановка в заданном месте с применением ступенчатого торможения (для транспортных средств, не оборудованных АБС); начало движения, разгон, движение по прямой, остановка в заданном месте с применением экстренного торможения.

Повороты в движении, разворот для движения в обратном направлении, проезд перекрестка и пешеходного перехода: начало движения, разгон, движение по прямой, снижение скорости, переход на низшую передачу, включение правого указателя поворота, поворот направо, выключение указателя поворота, разгон; начало движения, разгон, движение по прямой, снижение скорости, переход на низшую передачу, включение левого указателя поворота, поворот налево, выключение указателя поворота, разгон; начало движения, разгон, движение по прямой, выбор места для разворота, снижение скорости, включение правого указателя поворота, остановка, включение левого указателя поворота, разворот без применения заднего хода, разгон; проезд перекрестка и пешеходного перехода.

Движение задним ходом: начало движения вперед, движение по прямой, остановка, осмотр дороги через зеркала заднего вида, включение передачи заднего хода, движение задним ходом по прямой, контролирование траектории и безопасности движения через зеркала заднего вида, остановка; начало движения вперед, движение по прямой, остановка, осмотр дороги через зеркала заднего вида, включение передачи заднего хода, движение задним ходом с поворотами направо и налево, контролирование траектории и безопасности движения через зеркала заднего вида, остановка.

Движение в ограниченных проездах, сложное маневрирование: въезд в ворота с прилегающей и противоположной сторон дороги передним и задним ходом и выезд из ворот передним и задним ходом с поворотами направо и налево; проезд по траектории «змейка» передним и задним ходом; разворот с применением заднего хода в ограниченном по ширине пространстве; движение по габаритному тоннелю передним и задним ходом из положения с предварительным поворотом направо (налево); движение по наклонному участку, остановка на подъеме, начало движения на подъеме, остановка на спуске, начало движения на спуске; постановка на стоянку передним и задним ходом параллельно краю проезжей части; въезд в «бокс» передним и задним ходом из положения с предварительным поворотом направо (налево).

Движение с прицепом: сцепление с прицепом, движение по прямой, расцепление; движение с прицепом передним и задним ходом с поворотами направо и налево; въезд в «бокс» с прицепом передним и задним ходом из положения с предварительным поворотом направо (налево).

Раздел 2. Обучение в условиях дорожного движения.

Вождение по учебным маршрутам: подготовка к началу движения, выезд на дорогу с прилегающей территории, движение в транспортном потоке, на поворотах, подъемах и спусках, остановка и начало движения на различных участках дороги и в местах стоянки; перестроения, повороты, разворот вне перекрестка, опережение, обгон, объезд препятствия и встречный разъезд, движение по мостам и путепроводам, проезд мест остановок маршрутных транспортных средств, пешеходных переходов и железнодорожных переездов; проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков в прямом направлении, с поворотами направо и налево, разворотом для движения в обратном направлении; движение в транспортном потоке вне населенного пункта; движение в темное время суток (в условиях недостаточной видимости).

7.3. ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ЦИКЛ

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.3.1. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Организация и выполнение грузовых
перевозок автомобильным транспортом»**

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 9

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1.	Нормативные правовые акты, определяющие порядок перевозки грузов автомобильным транспортом	2	2	-
2.	Основные показатели работы грузовых автомобилей	1	1	-
3.	Организация грузовых перевозок			
3.1	Организация грузовых перевозок	2	2	-
3.2	Пути снижения себестоимости автомобильных перевозок; междугородные перевозки	1	1	-
4.	Диспетчерское руководство работой подвижного состава	2	2	-
	Итого	8	8	-

Нормативные правовые акты, определяющие порядок перевозки грузов автомобильным транспортом: заключение договора перевозки грузов; предоставление транспортных средств, контейнеров для перевозки грузов; прием груза для перевозки; погрузка грузов в транспортные средства и выгрузка грузов из них; сроки доставки груза; выдача груза; хранение груза в терминале перевозчика; очистка транспортных средств, контейнеров; заключение договора фрахтования транспортного средства для перевозки груза; особенности перевозки отдельных видов грузов; порядок составления актов и оформления претензий; предельно допустимые массы, осевые нагрузки и габариты транспортных средств; формы и порядок заполнения транспортной накладной и заказа-наряда на предоставление транспортного средства.

Основные показатели работы грузовых автомобилей: технико-эксплуатационные показатели работы грузовых автомобилей; повышение грузоподъемности подвижного состава; зависимость производительности труда водителя от грузоподъемности подвижного состава; экономическая эффективность автомобильных перевозок.

Организация грузовых перевозок: централизованные перевозки грузов, эффективность централизованных перевозок; организация перевозок различных видов грузов; принципы организации перевозок массовых навалочных и сыпучих грузов; специализированный подвижной состав; перевозка строительных грузов; способы использования грузовых автомобилей; перевозка грузов по рациональным маршрутам; маятниковый и кольцевой маршруты; челночные перевозки; перевозка грузов по часам графика; сквозное движение, система тяговых плеч; перевозка грузов в контейнерах и пакетами; пути снижения себестоимости автомобильных перевозок; междугородные перевозки.

Диспетчерское руководство работой подвижного состава: диспетчерская система руководства перевозками; порядок и способы взаимодействия с диспетчерской службой автотранспортной организации, в том числе посредством спутниковых систем мониторинга транспортных средств, включая систему ГЛОНАСС; централизованная и децентрализованная системы диспетчерского руководства; контроль за работой подвижного состава на линии; диспетчерское руководство работой грузового автомобиля на линии; формы и технические средства контроля и диспетчерской связи с водителями, работающими на линии, и клиентурой; оформление и сдача путевых листов и товарно-транспортных документов при возвращении с линии; обработка путевых листов; оперативный учет работы водителей; порядок оформления документов при несвоевременном возвращении с линии; нормы расхода топлива и смазочных материалов для автомобилей; мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов, опыт передовых водителей.

Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального образования
«АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»

ПРИНЯТО
на заседании педагогического
Совета АНО ДПО «АВТОШКОЛА ЗА РУЛЕМ»
протокол №1 от 12.08.2014 г.

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор
_____ А.В.Рябыченко
приказ от 12.08.2014 г. № 21

Профессиональное обучение

**Основная программа профессионального
обучения- программа профессиональной подготовки по
профессиям рабочих, должностям служащих (водителей
транспортных средств) по профессии**

11442 «Водитель автомобиля»

Квалификация: 4-8

Категория: «В»

7.3.2. РАБОЧАЯ ПРОГРАММА

**по учебному предмету «Организация и выполнение
пассажирских перевозок автомобильным транспортом»**

Льгов, 2014

Распределение учебных часов по разделам и темам

Таблица 10

№ п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов		
		Всего	В том числе	
			Теоретические занятия	Практические занятия
1.	Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом	2	2	-
2.	Технико-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта	1	1	-
3.	Диспетчерское руководство работой такси на линии	1	1	-
4.	Работа такси на линии	2	2	-
	Итого	6	6	-

Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом: государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта; виды перевозок пассажиров и багажа; заключение договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу; определение маршрута перевозки пассажиров и багажа по заказу; перевозки детей, следующих вместе с пассажиром; перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, предоставляемым для перевозки пассажиров по заказу; отказ от исполнения договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу или изменение такого договора; порядок предъявления претензий к перевозчикам, фрахтовщикам; договор перевозки пассажира; договор фрахтования; ответственность за нарушение обязательств по перевозке; ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира; перевозка пассажиров и багажа легковым такси; прием и оформление заказа; порядок определения маршрута перевозки; порядок перевозки пассажиров легковыми такси; порядок перевозки багажа легковыми такси; плата за пользование легковым такси; документы, подтверждающие оплату пользования легковым такси; предметы, запрещенные к перевозке в легковых такси; оборудование легковых такси, порядок размещения информации.

Технико-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта: количественные показатели (объем перевозок, пассажирооборот, машино-часы работы); качественные показатели (коэффициент технической готовности, коэффициент выпуска на линию); мероприятия по увеличению выпуска подвижного состава на линию; продолжительность нахождения подвижного состава на линии; скорость движения; техническая скорость; эксплуатационная скорость; скорость сообщения; мероприятия по повышению скорости сообщения, среднее расстояние

поездки пассажиров; коэффициент использования пробега; мероприятия по повышению коэффициента использования пробега; среднесуточный пробег; общий пробег; производительность работы пассажирского автотранспорта.

Диспетчерское руководство работой такси на линии: диспетчерская система руководства пассажирскими автомобильными перевозками; порядок и способы взаимодействия с диспетчерской службой автотранспортной организации, в том числе посредством спутниковых систем мониторинга транспортных средств, включая систему ГЛОНАСС; централизованная и децентрализованная системы диспетчерского руководства; средства диспетчерской связи с водителями такси, работающими на линии; организация выпуска подвижного состава на линию; порядок приема подвижного состава на линии; порядок оказания технической помощи на линии; контроль за своевременным возвратом автомобилей в таксопарк.

Работа такси на линии: организация таксомоторных перевозок пассажиров; пути повышения эффективности использования подвижного состава; работа такси в часы «пик»; особенности перевозки пассажиров с детьми и лиц с ограниченными возможностями здоровья; назначение, основные типы и порядок использования таксометров; основные формы первичного учета работы автомобиля; путевой (маршрутный) лист; порядок выдачи и заполнения путевых листов; оформление и сдача путевых листов при возвращении с линии; обработка путевых листов; порядок оформления документов при несвоевременном возвращении с линии; нормы расхода топлива и смазочных материалов для автомобилей, используемых в качестве легкового такси; мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов, опыт передовых водителей.

8.ОЦЕНОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (проведение промежуточной и итоговой аттестации, документация по текущему контролю посещаемости и успеваемости)

Осуществление текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся, установление их форм, периодичности и порядка проведения относится к компетенции организации.

Профессиональная подготовка завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена. Квалификационный экзамен включает в себя практическую квалификационную работу и проверку теоретических знаний. Лица, получившие по итогам промежуточной аттестации неудовлетворительную оценку, к сдаче квалификационного экзамена не допускаются.

К проведению квалификационного экзамена привлекаются представители работодателей и их объединений.

Проверка теоретических знаний при проведении квалификационного экзамена проводится по предметам учебного плана с использованием учебной программы-тренажера для подготовки к экзаменам в ГИБДД.

Промежуточная аттестация и проверка теоретических знаний при проведении квалификационного экзамена проводятся с использованием материалов утверждаемых руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Практическая квалификационная работа по проведению итоговой аттестации проводится в соответствии с действующей методикой приема квалификационного экзамена на право управления транспортными средствами категории «В».

Учет посещаемости и промежуточные оценочные результаты заносятся в журналы учета занятий по подготовке водителей транспортных средств категории «В», разрабатываемые организацией.

Журнал является основным первичным документом учета занятий по предметам.

Журнал всегда должен быть во время занятий. Журнал рассчитан на одну учебную группу на весь период обучения. Раздел журнала «Выполнение учебного плана» заполняется преподавателем.

Разделы по предметам заполняются преподавателям. На левой части развернутого листа проставляются даты проведения занятий, ниже ведется учет посещаемости и текущей успеваемости обучаемых. Причина отсутствия обучаемого на занятии обозначается буквами: «Б»- болезнь, «О»- освобождение от занятий, «НБ»- по неуважительным причинам, «К»- командировка. Текущая успеваемость обозначается цифрами: «5»- отлично, «4»- хорошо, «3»- удовлетворительно, «2»- неудовлетворительно. На правой части развернутого листа проставляются даты проведения занятий, объем в часах, тематика занятий и подписи преподавателей о их проведении.

Раздел «Учет вождения автомобиля» ведется мастерами производственного обучения.

Раздел «Итоговые оценки» заполняется преподавателями и мастерами производственного обучения.

Раздел «Записи проверяющих» заполняется лицами, осуществляющими контроль в соответствии со своими полномочиями.

Все записи в журнале должны вестись аккуратно, без помарок.

По окончании обучения журнал храниться в течении года в организации как отчетный материал.

Учет проведения занятий по практическому вождению ведется в индивидуальных карточках учета вождения транспортных средств категории «В».

Карточка выдается учащемуся при зачислении в образовательное учреждение и хранится до окончания обучения.

Без предъявления карточки учащийся к занятиям не допускается.

На каждом занятии карточка предъявляется мастеру производственного обучения, который заносит в соответствующие графы время фактического обучения и оценку учащемуся, ставит свою подпись.

Учащийся должен беречь карточку и аккуратно ее содержать.

По окончании обучения карточка сдается в организацию и храниться в течении 3-х лет.

Индивидуальный учет результатов освоения обучающимися образовательных программ, а также хранение в архивах информации об этих результатах осуществляются организацией, осуществляющей образовательную деятельность, на бумажных или электронных носителях.

9. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ

Учебно-методические материалы представлены:

- программой профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», утвержденной в установленном порядке;
- программой профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», согласованной с Госавтоинспекцией и утвержденной руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность;
- методическими рекомендациями по организации образовательного процесса, утвержденными руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность;
- материалами для проведения промежуточной и итоговой аттестации обучающихся, утвержденными руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Автомобильный транспорт является одним из наиболее удобных и экономически выгодных видов транспорта, поэтому обучение навыкам практического управления транспортными средствами занимает главное место в программе профессионального обучения водителей транспортных средств.

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

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.

Водителя самоходных машин 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.

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 обеспечивают 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. 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.

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 машины осуществляется его реализация (выполнение решения). Выполнение принятого решения обеспечивается рабочим движением, которое состоит из двух фаз: поисковой и исполнительной. 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.

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.

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.

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 машиной 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 самоходных машин.

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.

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.

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 глазмера в течение суток. 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.

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. Однообразный ландшафт окружающей местности, движение с постоянной скоростью, монотонный шум двигателя, управление машиной при выполнении длительных сельскохозяйственных операций в поле, вызывают заторможенное состояние, которое иногда называют дорожным гипнозом, ступором или сонным опьянением.

Для предупреждения такого состояния рекомендуется проветривать кабину и не допускать повышения температуры, в течение 2 - 3 мин включать в работу неработающие мышцы, изменять рабочую позу, прослушивать спортивные радиопередачи и легкую, бодрую музыку. Если указанные рекомендации по борьбе с сонливостью не помогают, то необходимо остановиться и уснуть на короткое время или проделать гимнастические упражнения.

Важно учитывать и уровень работоспособности, который изменяется в течение недели. Стадия вработывания, характеризующаяся нарастающей работоспособностью, приходится на понедельник, стадия высокой работоспособности – на вторник, среду, четверг, а стадия сниженной работоспособности – на пятницу и субботу.

Культура поведения водителя в условиях возможной усталости заключается в выборе такого режима работы, который бы соответствовал индивидуальным особенностям организма. Лучше всего взять за правило: полноценно отдыхать (не менее 8 часов сна), а в ходе работы – отдыхать 5 минут после одного часа работы и по 15 минут – после второго и каждого последующего часа.

Навыки водителя самоходных машин и их потеря

Профессиональное мастерство водителя - это такая подготовленность водителя, которая позволяет легко и безошибочно управлять машиной и при необходимости максимально использовать его технические возможности, а также умение быстро и правильно оценивать обстановку в критических дорожно-транспортных и рабочих ситуациях и предвидеть (прогнозировать) ее возможные изменения.

В профессиональной подготовке, обеспечивающей надежность водителей, выделяют два направления: формирование навыков вождения (сенсорные, умственные и моторные навыки) и психологическая подготовка (выработка эмоциональной устойчивости, самообладания, идеомоторная тренировка).

Объективным выражением подготовленности водителей является степень автоматизации навыков при управлении самоходными машинами в различных условиях, их широта, прочность и динамичность. Опытный водитель работает только теми группами мышц, которые необходимы для выполнения данного действия. Поза его свободна, движения точны, уверенны, экономны. Отдельные управляющие действия объединены в один двигательный акт, что позволяет быстро и своевременно выполнять сложные маневры. В неожиданных аварийных ситуациях действия опытного водителя характеризуются быстротой, точностью и полным соответствием требованиям безопасности в данной конкретной обстановке.

Навык – это способность в процессе целенаправленной деятельности выполнить отдельные действия без специально направленного внимания, но под контролем сознания. Сущность этого контроля заключается в следующем. Опытному водителю не нужно думать и сознательно контролировать все свои рабочие движения при управлении машиной, они выполняются как бы сами собой. Однако если водитель допустит ошибку или действия его не будут соответствовать изменившейся обстановке, благодаря контролю сознания он своевременно заметит и исправит ошибку или неточные действия.

Навыки составляют элементы сложной сознательной деятельности. Навыки как действия на уровне автоматизма нельзя совершенно отделять от действий, производимых сознательно. Каждый навык в процессе деятельности может перейти в сознательное действие, а многие действия в процессе деятельности могут стать навыками. Так, при внезапном появлении на дороге препятствия водитель автоматически нажимает на педаль тормоза, а затем уже сознательно выполняет все другие необходимые действия, чтобы избежать наезда.

При частом повторении подобных ситуаций некоторые из этих действий могут быть отработаны до автоматизма. При выработке навыков доводится до автоматизма не сама деятельность в целом, а лишь отдельные ее компоненты. Управление транспортным средством всегда остается сознательной деятельностью. Доводятся до автоматизма лишь операции, посредством которых эта деятельность осуществляется, т. е. способы ее выполнения.

В подготовке водителя центральное место занимает формирование профессиональных навыков, т.е. действий по управлению машиной, доведенных до высокой степени автоматизма. Для выработки таких навыков требуется время,

продолжительность которого определяется индивидуальными особенностями обучаемых. В деятельности водителя можно выделить три группы навыков: сенсорные, мыслительные и двигательные.

Сенсорные навыки – навыки восприятия, в которых главную роль играют органы чувств. Они позволяют быстро и точно оценивать расстояния от своего автомобиля до других объектов на дороге и лежат в основе динамического глазомера. Сенсорные навыки играют важную роль при оценке скорости движения, работы машины на слух, быстром восприятии малейших отклонений машины от направления движения и оценке коэффициента сцепления шин с дорогой.

Наибольшее значение для восприятия и формирования сенсорных навыков имеет зрительный анализатор, так как более 90 % всей необходимой информации водитель получает посредством зрения. Кроме того, в формировании сенсорных навыков принимают участие слух, вестибулярный аппарат, мышечные, или тактильные, ощущения. Часто информацию, поступающую из окружающей среды, водитель получает одновременно по нескольким каналам. Роль каждого из них может быть различной, что обусловлено спецификой того или иного раздражителя, различным порогом чувствительности анализаторов, а также особенностями дорожной обстановки, например, занос задней части машины водитель чувствует при помощи вестибулярного аппарата, мышечных ощущений и зрения (зрение в данном случае играет лишь вспомогательную роль).

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 самоходной машиной 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 машины 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 своевременность 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: отпущения педали сцепления и нажатия на педаль газа.

При формировании двигательных навыков различают три этапа. Первый этап состоит из изучения отдельных элементов движения и объединения отдельных частичных действий в одно целостное действие. Чтобы научиться управлять машиной, 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 ищите 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. 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 направлением 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.

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. 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).

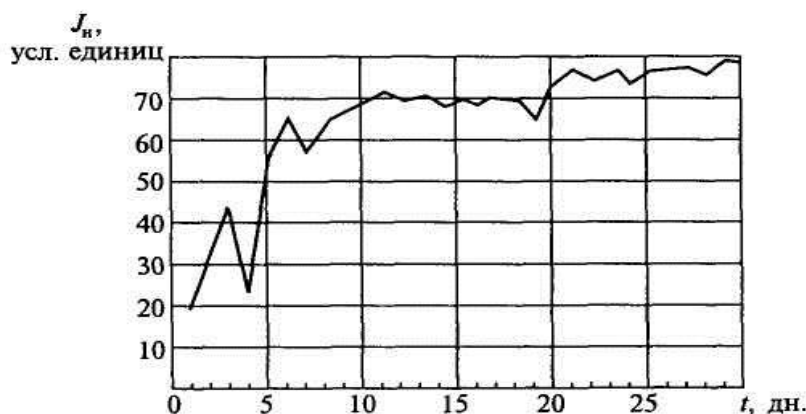


Рисунок 1. Кривая зависимости формирования сенсомоторного

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.

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 новой машины. 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.

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 машиной 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.).

ОСНОВЫ ПЕДАГОГИЧЕСКОГО МАСТЕРСТВА ИНСТРУКТОРА

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.

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.

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.

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.

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.

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

ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

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.

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.

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. 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 это 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.

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.

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. Абсурд! 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 удается. 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.

Торможение

Почему-то большинство водителей начинают осваивать автомобиль с педали газа. Мерилом успеха при этом является максимальная скорость, интенсивность разгона и т.п. А вот результатом этого зачастую является стандартная формулировка: «...Водитель не справился с управлением...». Чаще всего это наступает при скорости движения, превышающей безопасную в конкретной дорожной обстановке. Неслучайно Правила дорожного движения обязывают водителя при выборе скорости учитывать не только установленные ограничения, но и дорожные и метеорологические условия, интенсивность движения, состояние водителя, транспортного средства и груза, видимость в направлении движения. Ведь те же 60 км/ч в летнюю пору на сухом асфальте и на пустой дороге вполне безопасны, а в гололед на узкой заснеженной дороге – безумие.

Поэтому с точки зрения водительского мастерства каждый водитель должен прежде всего освоить навыки торможения в различных дорожных условиях, ибо неумелое торможение может привести к заносу, выезду на полосу встречного движения, даже к опрокидыванию автомобиля.

Различают два вида торможения: служебное (штатное) и экстренное (нештатное). Водитель должен всегда выбирать такую скорость и выдерживать такой интервал и дистанцию, а также прогнозировать развитие ситуации, чтобы в случае необходимости можно было снизить скорость или остановиться, не прибегая к экстренному торможению. Экстренное торможение должно применяться лишь при возникновении на пути следования автомобиля каких-то чрезвычайных обстоятельств или появлении препятствия, которое водитель не мог своевременно обнаружить.

Следует всегда помнить, что остановить автомобиль мгновенно невозможно. Если дорожная ситуация требует остановки, то первое, что происходит, это осознание водителем такой необходимости. Как бы быстро это не происходило, процесс осознания занимает некоторое время. Кроме того, время уходит на срабатывание тормозного привода. Даже при скорости 60 км/ч за время реакции

водителя и срабатывания тормозного привода, то есть до начала фактического торможения, автомобиль проходит расстояние 10 - 15м.

Как при плавном, так и при экстренном торможении на сухом, и особенно на скользком покрытии нельзя допускать полной блокировки колес (движения «юзом»). Для эффективного торможения необходимо, чтобы в точке касания колеса с дорожным покрытием действовала сила трения покоя, так как эта сила больше, чем сила трения скольжения. Это достигается, если колесо при торможении продолжает вращаться с небольшим проскальзыванием. При торможении «юзом» в точке касания колеса с дорожным покрытием действует не сила трения покоя, а сила трения скольжения. Кроме того, при торможении «юзом» в точке касания с дорогой шины сильно нагреваются, выделяется сажа, которая смазывает поверхности, увеличивая тормозной путь.

При неожиданной опасности у большинства водителей реакция выражается в резком рефлекторном нажатии на педаль тормоза с полной блокировкой колес. Причем чем меньше расстояние до препятствия, тем больше водитель давит на педаль тормоза. В результате этого, во-первых, увеличивается тормозной путь, а, во-вторых, автомобиль становится неуправляемым, что не позволяет объехать препятствие.

Поэтому наиболее эффективным в критической ситуации является прерывистое торможение. Оценка ситуации занимает считанные доли секунды: тормозить или прервать торможение и объехать препятствие. Если принято решение тормозить, в начальный момент водитель прикладывает к педали значительное усилие до кратковременной блокировки колес. Это позволяет, с одной стороны, значительно «осадить» автомобиль, то есть снизить скорость, а с другой – почувствовать состояние дорожного покрытия и возможность дальнейшего торможения. Затем водитель несколько ослабляет нажатие на педаль, растормаживая колеса и одновременно корректируя направление движения автомобиля. После этого снова увеличивает усилие на педали до начала блокировки колес и т.д. до получения необходимого эффекта. На этом же принципе основано действие антиблокировочных систем автомобилей, которые действуют автоматически.

Научиться тормозить указанным способом можно только путем интенсивных тренировок. Представьте, что на пути вашего движения неожиданно возникло препятствие. Вы резко нажимаете на педаль тормоза, но колеса полностью заблокировались, и автомобиль продолжает движение «юзом». Более того, он стал неуправляемым и не реагирует на повороты рулевого колеса. Расстояние до препятствия все меньше и вы все сильнее давите на тормозную педаль, тем самым, усугубляя ситуацию. А если все-таки взять ситуацию под контроль и избежать столкновения? Для этого надо сделать невозможное – прекратить торможение. Невозможное, потому что подавляющее большинство водителей не может разорвать свою психомоторную реакцию, основанную на рефлексе торможения. В момент опасности правая нога становится словно деревянной, и водитель не в состоянии убрать ее с педали тормоза.

Вторым обязательным условием безопасного торможения на скользкой дороге является торможение с включенным сцеплением (педаль сцепления отпущена) и передачей. При этом коленчатый вал двигателя через механизмы трансмиссии соединен с ведущими колесами автомобиля, и торможение осуществляется совместно двигателем и тормозной системой. Когда водитель приступает к торможению, он переносит ногу с педали газа на педаль тормоза. Частота вращения коленчатого вала резко снижается. Однако автомобиль продолжает двигаться вперед и ведущие колеса через механизмы трансмиссии стремятся раскручивать коленчатый вал. Этому препятствуют силы трения в агрегатах двигателя, а также затраты на насосные ходы в цилиндрах, что создает сопротивление движению автомобиля и снижает его скорость. Сила сопротивления движению тем выше, чем ниже передача в коробке передач.

Преимущество торможения двигателя перед торможением с помощью тормозной системы состоит в равномерном распределении тормозных сил между колесами, а значит, в улучшении устойчивости автомобиля.

Режим труда и отдыха водителя

Режим труда и отдыха водителей регламентируется «Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей», утвержденным Постановлением Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 25 июня 1999 г №16.

В соответствии с этим Положением рабочее время водителя не должно превышать 40 часов в неделю.

Такое жесткое законодательное ограничение рабочего времени связано с тем, что его продолжительность непосредственно влияет на безопасность дорожного движения. Например, зависимость риска возникновения дорожно-транспортных происшествий от времени непрерывной работы выглядит следующим образом:

Продолжительность работы	Риск ДТП	Колебания
От 0 до 2 часов	1,0	0
От 2 до 5 часов	1,23	1,05 - 45
От 5 до 8 часов	1,29	1,08 - 1,53
Более 8 часов	1,80	1,20 - 2,70

Приведенные данные показывают, что уже через 2 часа непрерывной работы вследствие утомления вероятность попадания в дорожно-транспортное происшествие увеличивается на 20-30%. Поэтому рекомендуется через каждые 2 часа делать небольшие перерывы по 10-15 минут.

Особую опасность представляет состояние утомления, связанное с недосыпанием. При монотонном ритме движения, характерном для междугородных перевозок, водитель теряет контроль за движением транспортного средства сначала на короткие мгновения, а затем и на продолжительное время. Но даже при отключении сознания на доли секунды автомобиль может выехать на полосу встречного движения, обочину со всеми вытекающими последствиями.

Достаточно распространено заблуждение в том, что состояние сонливости можно победить, если звучит громкая музыка, если ведется разговор с пассажиром, если водитель выпил чашку крепкого кофе или на несколько минут вышел из автомобиля. Все эти меры дают лишь кратковременный эффект.

Наверное, каждому известна такая ситуация. Вы устали от работы или много часов подряд не могли по каким-то причинам полноценно отдохнуть. Когда у вас появилась такая возможность, вы очень быстро засыпаете. Если через 15 - 20 минут кто-то прервал ваш сон, то вы потом долго не можете уснуть. Используйте это свойство нашего организма для борьбы с усталостью за рулем.

Если вы чувствуете, что засыпаете за рулем, остановитесь на обочине, откиньте спинку сиденья и постарайтесь уснуть. Настройте будильник, чтобы проснуться через 20 - 30 минут. После пробуждения выйдите из машины, разомните мышцы, после чего можете смело продолжить поездку. Поверьте, в течение нескольких часов вы будете чувствовать себя достаточно бодро, а время, затраченное на отдых, с лихвой компенсируете на оставшемся участке пути. А самое главное, вы обеспечите собственную безопасность и безопасность своих пассажиров.

ОСОБЕННОСТИ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Условия вождения автомобиля в темное время суток резко отличаются от условий движения днем. С наступлением темноты ухудшается видимость дороги и окружающих объектов, снижается цветоощущение, возникает риск ослепления встречным светом фар, нарушается представление о пространственном расположении объектов, быстрее утомляется зрение. Несмотря на значительное снижение интенсивности транспортного потока, опасность для движения в темное время суток возрастает.

Скорость движения в темное время суток должна быть значительно ниже, чем в светлое. Обязательное условие при выборе скорости движения в темное время суток – расстояние видимости всегда должно быть больше остановочного пути автомобиля. Если это условие не выполняется, то при обнаружении опасности на дороге у водителя нет никакой возможности своевременно остановиться, чтобы избежать столкновения.

Особую опасность в темное время суток представляют окрашенные в темные цвета автомобили и пешеходы в темной одежде. Поэтому очень полезны для пешеходов и, особенно для детей, элементы одежды со световозвращающей поверхностью.

Необходимо следить за правильной регулировкой фар, так как можно ослепить встречного водителя, вызвав потерю зрения на значительное время. Ослепленный водитель не только теряет возможность своевременно увидеть опасность или препятствие, но и удерживать автомобиль на курсе. При встречном разъезде ни в коем случае нельзя концентрировать внимание на фарах встречного

автомобиля и на участке дороги, который он освещает. Эта зона должна просматриваться периферическим зрением.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, обучение практическому вождению транспортных средств должно строиться на следующих основных принципах:

- учет психофизиологических особенностей кандидата в водители применительно к его будущей профессиональной деятельности;
- обучение кандидата в водители навыкам принятия правильного решения в условиях значительного дефицита времени;
- воспитание у учащихся способности критически оценивать свое эмоциональное состояние, работоспособность, утомление при выборе стиля управления в конкретной дорожной ситуации;
- воспитание уважительного отношения к другим участникам дорожного движения;
- многократное закрепление полученных навыков в процессе занятий по вождению.

Список использованной литературы и нормативно- правовых актов

1. Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
2. Федеральный закон от 29.12.2012г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».
3. Правила разработки программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2013г. № 980.
4. Порядок организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального обучения, утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 18.04.2013г. № 292.
5. Правила дорожного движения.
6. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26.12.2013г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».
7. Первая доврачебная медицинская помощь: учебник водителя автотранспортных средств/ В.Н. Николенко, Г.А. Блувштейн, Г.М. Карнаухов,- 6-е изд., стер.- М.: Издательский центр «Академия», 2008.- 160 с.
8. Сердечно- легочная реанимация: Клинические рекомендации: Учеб. Пос. для студентов.- М.: ООО «Медицинское информационное агентство», 2013.- 88 с.: ил.
9. Опасность поражения человека электрическим током и порядок оказания первой помощи при несчастных случаях на производстве: Практическое руководство.- СПб: НОУ ДПО «УМИТЦ «Электро Сервис», 2011./ 84 с., ил.
10. Первая помощь: Учебник для водителей.- М.: 2009.- 176 с.- ил. Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации.
11. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «А», «В» с комментариями: Г.Б. Громоковский, СГ. Бачманов, Я.С. Репин, М.: Рецепт- Холдинг, 2013г.- 224 с.: ил.
12. Устройство и техническое обслуживание легковых автомобилей: учебник водителя автотранспортных средств категории «В»/ В.А. Родичев, А.А. Кива.- 8-е изд., испр.- М.: Издательский центр «Академия», 2008.- 80с.
13. Безопасность дорожного движения в экзаменационных билетах и жизни.- М.: ООО «Мир Автокниг», 2008.- 80 с.: ил.
14. Правовые основы деятельности водителя: учебник водителя автотранспортных средств/ А.В. Самагин.- 6-е изд., испр.- М.: Издательский центр «Академия», 2008.- 112 с.
15. Учебник по вождение автомобиля.- М.: ООО «Мир Автокниг», 2008.- 144 с.: ил.
16. А.Э. Горев «Организация автомобильных перевозок и безопасность движения».: учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений/ А.Э. Горев, Е.М. Олещенко- М.: Издательский центр «Академия», 2006.
17. Ю.А. Каликинский «Педагогические основы обучения»: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений/ Ю.А. Каликинский, А.А. Кива.- М.: Изд-во Московского гос.ун-та леса, 2005.
18. М.Г. Горбачев «Самоучитель безопасного вождения. Современный стиль».- М.: Престиж книга, 2006.
19. Э.С. Циганков «120 приемов контраварийного вождения».- М.: Престиж книга, 2006.
20. М.Г. Горбачев «Мой лучший друг автомобиля».- Гамбург, 1999.
21. Методические основы практической подготовки водителей: метод. указания к практ. занятиям/ Новосиб. гос. аграр. ун-т, сост.: Г.М. Кроха, О.Н. Инкина, Н.А. Усатых.- Новосибирск, 2008.- 32 с.

Перечень учебного оборудования для реализации программы

Таблица 11

Наименование учебного оборудования	Единица измерения	Количество
Оборудование и технические средства обучения		
Тренажер ⁶	комплект	
Аппаратно-программный комплекс тестирования и развития психофизиологических качеств водителя (АПК) ⁷	комплект	
Детское удерживающее устройство	комплект	1
Гибкое связующее звено (буксировочный трос)	комплект	1
Тягово-цепное устройство	комплект	1
Компьютер с соответствующим программным обеспечением	комплект	1
Мультимедийный проектор	комплект	1
Экран (монитор, электронная доска)	комплект	1
Магнитная доска со схемой населенного пункта ⁸	комплект	1
Учебно-наглядные пособия⁹		
Основы законодательства в сфере дорожного движения		
Дорожные знаки	комплект	1
Дорожная разметка	комплект	1
Опознавательные и регистрационные знаки	шт	1
Средства регулирования дорожного движения	шт	1
Сигналы регулировщика	шт	1
Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки	шт	1
Начало движения, маневрирование. Способы разворота	шт	1
Расположение транспортных средств на проезжей части	шт	1
Скорость движения	шт	1
Обгон, опережение, встречный разъезд	шт	1
Остановка и стоянка	шт	1
Проезд перекрестков	шт	1
Проезд пешеходных переходов, и мест остановок маршрутных транспортных средств	шт	1
Движение через железнодорожные пути	шт	1
Движение по автомагистралям	шт	1
Движение в жилых зонах	шт	1
Перевозка пассажиров	шт	1
Перевозка грузов	шт	1
Неисправности и условия, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств	шт	1
Ответственность за правонарушения в области дорожного движения	шт	1

⁶ В качестве тренажера может использоваться учебное транспортное средство.

⁷ Необходимость применения АПК тестирования и развития психофизиологических качеств водителя определяется организацией, осуществляющей образовательную деятельность.

⁸ Магнитная доска со схемой населенного пункта может быть заменена соответствующим электронным учебным пособием.

⁹ Учебно-наглядные пособия допустимо представлять в виде плаката, стенда, макета, планшета, модели, схемы, кинофильма, видеофильма, мультимедийных слайдов

Страхование автогражданской ответственности	шт	1
Последовательность действий при ДТП	шт	1
Психофизиологические основы деятельности водителя		
Психофизиологические особенности деятельности водителя	шт	1
Воздействие на поведение водителя психотропных, наркотических веществ, алкоголя и медицинских препаратов	шт	1
Конфликтные ситуации в дорожном движении	шт	1
Факторы риска при вождении автомобиля	шт	1
Основы управления транспортными средствами		
Сложные дорожные условия	шт	1
Виды и причины ДТП	шт	1
Типичные опасные ситуации	шт	1
Сложные метеоусловия	шт	1
Движение в темное время суток	шт	1
Посадка водителя за рулем. Экипировка водителя	шт	1
Способы торможения	шт	1
Тормозной и остановочный путь	шт	1
Действия водителя в критических ситуациях	шт	1
Силы, действующие на транспортное средство	шт	1
Управление автомобилем в нестандартных ситуациях	шт	1
Профессиональная надежность водителя	шт	1
Дистанция и боковой интервал. Организация наблюдения в процессе управления транспортным средством	шт	1
Влияние дорожных условий на безопасность движения	шт	1
Безопасное прохождение поворотов	шт	1
Безопасность пассажиров транспортных средств	шт	1
Безопасность пешеходов и велосипедистов	шт	1
Типичные ошибки пешеходов	шт	1
Типовые примеры допускаемых нарушений ПДД	шт	1
Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории «В» как объектов управления		
Классификация автомобилей	шт	1
Общее устройство автомобиля	шт	1
Кузов автомобиля, системы пассивной безопасности	шт	1
Общее устройство и принцип работы двигателя	шт	1
Горюче-смазочные материалы и специальные жидкости	шт	1
Схемы трансмиссии автомобилей с различными приводами	шт	1
Общее устройство и принцип работы сцепления	шт	1
Общее устройство и принцип работы механической коробки переключения передач	шт	1
Общее устройство и принцип работы автоматической коробки переключения передач	шт	1
Передняя и задняя подвески	шт	1
Конструкции и маркировка автомобильных шин	шт	1
Общее устройство и принцип работы тормозных систем	шт	1
Общее устройство и принцип работы системы рулевого управления	шт	1
Общее устройство и маркировка аккумуляторных батарей	шт	1
Общее устройство и принцип работы генератора	шт	1

Общее устройство и принцип работы стартера	шт	1
Общее устройство и принцип работы бесконтактной и микропроцессорной систем зажигания	шт	1
Общее устройство и принцип работы, внешних световых приборов и звуковых сигналов	шт	1
Классификация прицепов	шт	1
Общее устройство прицепа	шт	1
Виды подвесок, применяемых на прицепах	шт	1
Электрооборудование прицепа	шт	1
Устройство узла сцепки и тягово-сцепного устройства	шт	1
Контрольный осмотр и ежедневное техническое обслуживание автомобиля и прицепа	шт	1
Основы пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом		
Законодательство, регламентирующее организацию пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом	шт	1
Правила и нормы охраны труда, техники безопасности, противопожарной защиты на автомобильном транспорте	шт	1
Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом		
Нормативные правовые акты, определяющие порядок перевозки грузов автомобильным транспортом	шт	1
Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом		
Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом	шт	1
Информационные материалы		
Информационный стенд		
Закон Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»	шт	1
Копия лицензии с соответствующим приложением	шт	1
Примерная программа профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В»	шт	1
Программа профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В», согласованная с Госавтоинспекцией	шт	1
Учебный план	шт	1
Календарный учебный график (на каждую учебную группу)	шт	1
Расписание занятий (на каждую учебную группу)	шт	1
График учебного вождения (на каждую учебную группу)	шт	1
Схемы учебных маршрутов, утвержденные руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность	шт	1
Книга жалоб и предложений	шт	1
Адрес официального сайта в сети «Интернет»		

Перечень материалов по предмету «Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии»

Таблица 12

Наименование учебных материалов	Единица измерения	Количество
Оборудование		
Тренажер-манекен взрослого пострадавшего (голова, торс, конечности) с выносным электрическим контролером для отработки приемов сердечно-легочной реанимации	комплект	1
Тренажер-манекен взрослого пострадавшего (голова, торс) без контролера для отработки приемов сердечно-легочной реанимации	комплект	1
Тренажер-манекен взрослого пострадавшего для отработки приемов удаления инородного тела из верхних дыхательных путей	комплект	1
Расходный материал для тренажеров (запасные лицевые маски, запасные «дыхательные пути», пленки с клапаном для проведения искусственной вентиляции легких)	комплект	20
Мотоциклетный шлем	штук	1
Расходные материалы		
Аптечка первой помощи (автомобильная)	комплект	8
Табельные средства для оказания первой помощи. Устройства для проведения искусственной вентиляции легких: лицевые маски с клапаном различных моделей. Средства для временной остановки кровотечения – жгуты. Средства иммобилизации для верхних, нижних конечностей, шейного отдела позвоночника (шины). Перевязочные средства (бинты, салфетки, лейкопластырь)	комплект	1
Подручные материалы, имитирующие носилочные средства, средства для остановки кровотечения, перевязочные средства, иммобилизирующие средства	комплект	1
Учебно-наглядные пособия¹⁰		
Учебные пособия по первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях для водителей	комплект	18
Учебные фильмы по первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	комплект	1
Наглядные пособия: способы остановки кровотечения, сердечно-легочная реанимация, транспортные положения, первая помощь при скелетной травме, ранениях и термической травме	комплект	1
Технические средства обучения		
Компьютер с соответствующим программным обеспечением	комплект	1
Мультимедийный проектор	комплект	1
Экран (электронная доска)	комплект	1

¹⁰ Учебно-наглядные пособия допустимо представлять в виде печатных изданий, плакатов, электронных учебных материалов, тематических фильмов.

Закрытая площадка (или автодром) для первоначального обучения вождению транспортных средств должны иметь ровное и однородное асфальтобетонное покрытие, обеспечивающее круглогодичное функционирование. Закрытая площадка или автодром должны иметь установленное по периметру ограждение, препятствующее движению по их территории транспортных средств и пешеходов, за исключением учебных транспортных средств, используемых в процессе обучения.

Наклонный участок должен иметь продольный уклон в пределах 8–16% включительно, использование колейной эстакады не допускается.

Размеры закрытой площадки или автодрома и обустройство техническими средствами организации дорожного движения должны обеспечивать выполнение каждого из учебных (контрольных) заданий, предусмотренных программой.

При проведении промежуточной аттестации и квалификационного экзамена коэффициент сцепления колес транспортного средства с покрытием закрытой площадки или автодрома в целях безопасности, а также обеспечения объективности оценки в разных погодных условиях должен быть не ниже 0,4 по ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»¹¹, что соответствует влажному асфальтобетонному покрытию.

Для разметки границ, выполнения соответствующих заданий применяются конуса разметочные (ограничительные), стойки разметочные, вехи стержневые. Если размеры закрытой площадки или автодрома не позволяют одновременно разместить на их территории все учебные (контрольные) задания, предусмотренные программой водителей транспортных средств, то необходимо иметь съемное оборудование, позволяющее разметить границы для поочередного выполнения соответствующих заданий: конуса разметочные (ограничительные), стойки разметочные, вехи стержневые, столбики оградительные съемные, лента оградительная, разметка временная.

Поперечный уклон закрытой площадки или автодрома должен обеспечивать водоотвод с их поверхности. Продольный уклон (за исключением наклонного участка) должен быть не более 100⁰/∞.

В случае проведения обучения в темное время суток освещенность закрытой площадки или автодрома должна быть не менее 20 лк. Отношение максимальной освещенности к средней должно быть не более 3:1. Показатель ослепленности установок наружного освещения не должен превышать 150.

В целях реализации программы на закрытой площадке или автодроме должен оборудоваться перекресток (регулируемый или нерегулируемый) пешеходный переход, устанавливаться дорожные знаки.

¹¹Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 45, ст. 5521; 2000, № 18, ст. 1985; 2001, № 11, ст. 1029; 2002, № 9, ст. 931; № 27, ст. 2693; 2003, № 20, ст. 1899; 2003, № 40, ст. 3891; 2005, № 52, ст. 5733; 2006, № 11, ст. 1179; 2008, № 8, ст. 741; № 17, ст. 1882; 2009, № 2, ст. 233; № 5, ст. 610; 2010, № 9, ст. 976; № 20, ст. 2471; 2011, № 42, ст. 5922; 2012, № 1, ст. 154; № 15, ст. 1780; № 30, ст. 4289; № 47, ст. 6505; 2013, № 5, ст. 371; № 5, ст. 404; № 24, ст. 2999; № 31, ст. 4218; № 41, ст. 5194).

Автодромы, кроме того, должны быть оборудованы средствами организации дорожного движения в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»¹².

Автоматизированные автодромы должны быть оборудованы техническими средствами, позволяющими осуществлять контроль, оценку и хранение результатов выполнения учебных (контрольных) заданий в автоматизированном режиме.

Материально-технические условия реализации программы составляют требования к учебно-материальной базе организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Оценка состояния материально-технической базы по результатам самообследования образовательной организацией размещается на официальном сайте образовательной организации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».
