

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»
Институт математики, физики, информатики и технологий
Кафедра теории и методики обучения физике, технологии
и мультимедийной дидактики

**Методы обучения правилам дорожного движения
и основам безопасности дорожного движения в условиях автошколы**
Выпускная квалификационная работа

Квалификационная работа
допущена к защите
Зав.кафедрой
Усольцева А.П.

Исполнитель:
Нечаев Александр Людвигович,
обучающийся БТ-51z группы

дата

подпись

Подпись

Научный руководитель:
Шамало Тамара Николаевна
д-р пед. наук, профессор

Подпись

Екатеринбург

2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС В АВТОШКОЛЕ	9
1.1. Нормативно-правовые основы подготовки водителей автотранспорта	9
1.2. Психологические факторы, влияющие на обучение вождению автомобиля	11
1.2.1. Особенности обучения взрослых	11
1.2.2. Учёт типов темперамента учащихся при обучении вождению автомобиля	16
1.2.3. Психология экстремальных и критических ситуаций, влияние фактора опасности на оценку ситуации	17
1.2.4. Психологическая совместимость	18
1.2.5. Учет гендерных различий в процессе обучения вождению.	19
ГЛАВА 2. МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА	25
2.1 Структура процесса обучения.....	25
2.2 Принципы и методы обучения	29
2.3. Методические рекомендации для проведения учебных занятий	31
2.3.1. План обучающей деятельности, отбор содержания и средств выполнения поставленных задач	39
2.3.2. Деятельность субъектов обучения	43
2.3.3. Тренажёр	45
2.3.4. Практическое вождение	47
2.4. Экзамен в ГИБДД	52
2.5. Результаты опытно-поисковой работы	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.	55
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	56

ВВЕДЕНИЕ

В современном обществе всё большему числу людей приходится управлять автомобилем, и в этом нет ничего удивительного – уже далеко не первое поколение наших граждан имеет возможность приобрести машину в личное пользование и сдать на права. Но раньше это явление не носило такого массового характера. По сведениям аналитического агентства Автостат, в 2014 году в РФ водительское удостоверение получили 1790000 человек. Динамика по сравнению с 2013 годом – 10%. Каждый год количество водителей увеличивается почти на 1,8 млн.! Правда, такая тенденция непостоянна и сильно зависит от экономического состояния. Быстрые темпы автомобилизации населения приводят к необходимости пересматривать программу подготовки водителей.

Раньше профессии водителя обучали в специальных образовательных учреждениях: в межшкольных учебно-производственных комбинатах, в профессионально-технических училищах, а подготовке к управлению личного транспорта – в автошколе. До поры, до времени в подготовке населения преобладал принцип “Жизнь научит”. Условия дорожного движения того времени позволяли начинающему водителю самостоятельно набираться опыта. Автомобилей на дороге было значительно меньше. Острой необходимости в тщательной подготовке водителей не требовалось. Учебному вождению, основам психофизиологической деятельности водителя, оказанию первой помощи при ДТП, дорожному этикету не придавалось значения.

Сегодня ситуация сильно отличается. То, что раньше считалось сугубо мужским делом, теперь стало доступно для людей обоих полов. Обучение в автошколах приняло массовый характер. Возникла необходимость в увеличении количества автошкол. Но проблема

возникла с другой стороны – наметилась острая нехватка квалифицированных мастеров производственного обучения практическому вождению, преподавателей теоретических основ безопасности дорожного движения. И дело было не только в кадрах – способы профессиональной подготовки водителей не соответствовали новым требованиям. Учебные программы составлялись с учетом подготовки молодых людей к службе в армии. Автошколы так и назывались – Автошкола ДОСААФ. Назрела ситуация, когда появилась необходимость создания и разработки новых учебных программ, методов обучения ПДД, ориентированных на гражданское население и соответствующих уровню развития общества.

Главными проблемными факторами можно назвать неконтролируемый рост автомобилизации населения, старение автопарка (половина машин в России старше десяти лет), отсутствие действенного контроля за техническим состоянием машин. Техосмотры часто носят формальный характер, страховые компании вместо того, чтобы проверять у владельцев автомобиля наличие диагностической карты, подтверждающей удовлетворительное состояние транспортных средств, предлагают приобрести карту в офисе страховой компании, представляя это, как оказанную услугу. Увеличивающийся разрыв между темпами автомобилизации и развитием улично-дорожной сети, повышение среднего возраста водителя, несоответствие уровня подготовки водителей изменившимся условиям. В ГИБДД подготовили проект стратегии безопасности дорожного движения в России до 2023 года. Документ предполагает борьбу с ростом ДТП. Среди предлагаемых мер: увеличение числа камер видеонаблюдения, экономическое стимулирование водителей к соблюдению ПДД, использование «высокотехнологичной электронной техники», применение «малозатратных, но эффективных мероприятий». Кроме перечисленных мер ожидаются изменения в профессиональной подготовке водителей. В

скором времени Министерство транспорта планирует разделить программы подготовки автомобилистов на любительскую и профессиональную. Те водители, которые намерены перевозить грузы или пассажиров: таксисты, дальнобойщики и другие граждане, управляющие автомобилем по найму, — будут обучаться по новым программам. При этом в водительском удостоверении должна стоять особая отметка, подтверждающая «профессиональную компетентность» — международный код «95», без нее не возьмут на работу.

Программы подготовит Министерство образования и науки в течение года после вступления закона в силу. Для граждан, не планирующих работать по найму, обучение упростится. Сейчас, даже получая категорию «В», они вынуждены изучать «принципы организации перевозок массовых навалочных и сыпучих грузов», «диспетчерское руководство работой подвижного состава» и «организацию таксомоторных перевозок». В Министерстве транспорта считают, что нужды в этом нет. При этом программы для профессионалов надо, наоборот, усилить курсами вождения «во внештатных ситуациях», «отработкой вождения сочлененного и двухэтажного автобуса», а также основам безопасности при перевозке пассажиров и опасных грузов. Министерство транспорта закладывает на подготовку к вступлению законопроекта в силу два года.

Говоря о методах обучения в автошколе, нужно учитывать некоторые особенности этих учебных учреждений:

1. Автошкола — это учреждение дополнительного профессионального образования.

2. В автошколах приняты короткие сроки освоения программы.

3. Автошколы лишены академичности, характерной для большинства учебных заведений. По сути - это краткосрочные курсы. Учебный план предусматривает 190 часов (автоэксперты из

некоммерческого партнерства «Гильдия автошкол России» рекомендует увеличить курс до 300- 400 часов).

4. Индивидуальные особенности личности учащихся автошкол. Средний возраст 25- 40 лет. Женщины составляют примерно 60% от всех учащихся (сведения приведены по Нижнему Новгороду).

5. Особенное внимание нужно обратить на педагогический состав автошкол. Отсутствуют стандарты и программы обучения преподавателей автошкол, современные компетенции и требования к профессии водителя. Существующие требования к квалификации мастера практического обучения позволяют автошкалам брать всех, у кого есть свидетельство об окончании краткосрочных курсов мастера обучения вождению (по данным некоммерческого партнёрства «Гильдия автошкол России»).

6. Конкуренция вынуждает снижать стоимость обучения, что отрицательно сказывается на качестве подготовки курсантов.

Подготавливая материал для квалификационной работы, я столкнулся со следующей проблемой – научных и исследовательских трудов на современном уровне по теме «Методы подготовки водителей» не опубликовано. Основные сведения – это работы педагогов и психологов по разработке общих методов профессионального обучения, принципам обучения, психологическим основам обеспечения безопасности, доклады участников семинаров, конференций. К сожалению, эти выступления носят рекомендательный характер. Очень активно в проектировании деятельности автошкол участвуют некоммерческие организации – такие, как Межрегиональная Ассоциация Автошкол (МААШ) и «Гильдия автошкол России», Уральская Ассоциация Автошкол.

Используя интернет ресурсы, участники форумов, организованных Ассоциацией, акцентируют внимание на злободневных вопросах,

предлагая интересные решения задач при обучении автоделу, которые учитывают не только важность практических навыков и умений начинающих водителей, но и психологические особенности - как в период обучения, так и в профессиональной деятельности водителя. Все чаще упор делается именно на психологические факторы.

Вместе с этим следует отметить и то, что проблема подготовки водителей транспортных средств недостаточно изучена. Объективными причинами несоответствия принятых методов обучения в автошколе уровню развития современного общества можно назвать следующие факторы:

- узкопрофессиональный подход к подготовке водителей;
- отсутствие научной концепции подготовки водителей транспортных средств;
- недостаточное внимание педагогической науки к требованиям по созданию системы профессиональной подготовки в автошколах. Однако, как отмечает Полякова С.В.: “В последнее время в научной литературе повысился интерес к разработке содержания и смыслового наполнения понятия «безопасность дорожного движения»” [21].

В связи с вышесказанным, необходимость разработки методики обучения правилам дорожного движения и основам безопасности движения в условиях автошколы обуславливает актуальность настоящего исследования. С этой целью был проведён анализ нормативных документов, научной, методической и учебной литературы.

Для подтверждения эффективности разработанных методик был выполнен анализ результатов экзаменов в ГИБДД курсантами автошколы ЮМАКС за период 2011-2017 гг. Начиная с 2014 года преподаватели и инструкторы автошколы ЮМАКС проводят занятия по правилам дорожного движения и практическому вождению с учётом

индивидуальных особенностей курсантов, пользуясь современными средствами обучения.

Цель исследования – разработать, научно обосновать и реализовать методику применения теоретических методов в тесной связи с практическими методами при обучении правилам дорожного движения и основам безопасности движения в условиях автошколы.

Объект исследования – процесс обучения курсантов автошколы.

Предмет исследования – методика обучения курсантов в автошколе.

Гипотеза – применение разработанной методики, основанной на комплексном использовании теоретических методов обучения, практических и семинарских занятий, тренажёров и компьютерных средств, повысит эффективность подготовки водителя автотранспорта.

Задачи исследования:

- 1) на основании анализа литературы, нормативно-правовых документов и опыта работы автошкол изучить факторы, влияющие на учебный процесс в автошколе;
- 2) разработать и научно обосновать методику обучения водителей автотранспорта;
- 3) осуществить проверку эффективности разработанной методики.

ГЛАВА 1. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА УЧЕБНЫЙ ПРОЦЕСС В АВТОШКОЛЕ

1.1. Нормативно-правовые основы подготовки водителей автотранспорта

Поскольку автомобиль является средством повышенной опасности, то и разрешение на управление транспортным средством, находится под строгим контролем. Управление автомобилем разрешается только в строгом соответствии с Правилами дорожного движения. Настоящие Правила утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства РФ № 1423 от 23.10. 1993 с изменениями до 26.10. 2017 (Постановление правительства РФ № 1300). Для получения водительского удостоверения, гражданину необходимо пройти обучение в автошколе и сдать квалификационный экзамен в ГАИ.

К автошколам так же предъявляются строгие требования, связанные с необходимостью обеспечить высокий уровень подготовки водителей (Постановлением Правительства РФ от 15.04.2006 г. № 212 «О мерах по реализации отдельных положений федеральных законов, регулирующих деятельность некоммерческих организаций»). Для получения лицензии на открытие автошколы необходимы:

- собственное или арендованное помещения;
- собственная или арендованная площадки для обучения первичным навыкам вождения;
- наличие оборудованного в соответствии с требованиями учебного класса;
- укомплектованный штат сотрудников: медицинский работник, осматривающий инструкторов перед выездом, инструкторы с соответствующими разрешениями и преподаватели.

Обучение проводится согласно плану профессиональной подготовки водителей транспортных средств, утверждённому Приказом Министерства Образования и Науки РФ от 26.12.2013 № 1408.

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 / с автоматической трансмиссией)	56/54		56/54
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	190/188	100	90/88

Водительское удостоверение – это документ, подтверждающий профессиональные компетенции. Получив его, человек вполне может рассчитывать на трудоустройство.

Выпускник автошколы должен стать полноценным участником автомобильного сообщества, соблюдающим правила дорожного движения, и следующим его этикету.

1.2. Психологические факторы, влияющие на обучение вождению автомобиля

Условное разделение учащихся в соответствии с полом, возрастом, характером, социальным статусом на отдельные группы помогает преподавателю автошколы подобрать к учащимся индивидуальный подход.

1.2.1 Особенности обучения взрослых

В своей статье об особенностях образования взрослого человека, А. К. Капитанская [16] выделяет ряд специфических личностных особенностей. Условно их можно объединить в три группы:

первая – связана с повышением компетентности (умеет осуществлять самоанализ и самооценку образовательной профессиональной деятельности), имеет мотивацию к обучению – стремление соответствовать уровню развития общества, идти в ногу со временем (управлять автомобилем, пользоваться компьютером);

вторая – связана с личностным состоянием: либо яркое проявление индивидуальной независимости, либо, напротив, борьба с комплексами;

третья – связана с определенными барьерами восприятия образовательной деятельности.

Специфические особенности взрослого человека *первой* группы в том, что он:

- владеет определенным объемом и уровнем общих и профессиональных знаний в одной или нескольких предметных областях;
- имеет сложившийся и развивающийся профессиональный опыт работы;
- владея специфическими приемами, умениями и навыками, осуществляет самоанализ и самооценку образовательной профессиональной деятельности;
- имеет свое профессиональное мнение и отстаивает его со своих позиций;
- сознателен в развитии своей компетентности, обладает усиленной ролью обобщения и постановки новых задач в структуре интеллекта;
- с помощью учебы решает свои важные жизненные проблемы;
- полученные знания стремится применить, или планирует, где их использовать;
- обуславливает свою учебную деятельность временными, социальными, профессиональными, бытовыми факторами;
- бережлив ко времени, затрачиваемому на учебу;
- готов к восприятию новых знаний в соответствии с их актуальностью и значимостью;
- осознает снижение уровня своей профессиональной деятельности относительно новых требований в ее перестройке, пытается решить проблему;
- неоднозначен к самоанализу своей профессиональной и образовательной деятельности.

Вторая группа особенностей взрослого человека включает следующее:

- осознание себя самостоятельной саморегулируемой личностью, утверждение себя, самореализация;
- внутренняя свобода;
- нравственная и социальная зрелость;
- значительная эмоциональная включенность во всевозможные жизненные реалии;
- широта социальных ролей;
- психологическая зрелость;
- физиологическая зрелость;
- усиление вербализации (умение выразить свое состояние словами);
- жизненный опыт;
- финансовая независимость;
- большая компромиссность при принятии решений;
- нравственная правовая и социальная ответственность (в той или иной мере);
- ясность и интенсивность интересов.

Третья группа особенностей взрослого человека - это:

- усложнение с возрастом отношения к образованию (сложившиеся основные ценности жизни взрослого при их трансформации в процессе обучения воспринимаются болезненно);
- отсутствие (или недостаточность) умений, навыков к учебе;
- трудность отказа от системы установившихся полученных ранее знаний и устаревших на данный момент;
- установка на то, что они все знают (выставляются барьеры предубеждений против нововведений и перемен);
- сложность смены наличного статуса (особенно если это руководители) на роль ученика;
- внутренняя неуверенность при снижении своей “профессиональной самооценки” в процессе возникновения

необходимости перестройки своей деятельности с учетом новых требований, например, сейчас в рыночных условиях (испытывает при самоанализе профессиональной и образовательной деятельности).

Все выше приведенные характеристики показывают, что процесс обучения взрослых имеет свою специфику.

Развитие взрослого не происходит само собой: если образование служит лишь средством, способом пассивного приспособления к условиям жизни, оно исчерпывает свои возможности по мере удовлетворения человеком своих конкретных потребностей. Отсюда вытекают несколько условий, повышающих дидактический потенциал образования: возрастающая роль мотивации обучения проявляется, когда образование становится условием жизнедеятельности.

Как отмечает Капитанская А.К.[16], “Новый смысл заключается в том, что образование выходит из тисков отдаленности от реальной жизни. Лишь в определенные моменты жизни взрослый человек по тем или иным причинам становится “учащимся”, чтобы овладеть компетенциями, необходимость в которых определяется индивидуальным запросом личности”.

Учебная деятельность андрагога отличается от деятельности школьного учителя или преподавателя ВУЗа – его наставление носит рекомендательный характер – например: “Я бы поступил следующим образом”.

Индивидуализация – важнейший аспект образования взрослых. Поскольку процесс обучения взрослых весьма специфичен, то осуществление образовательного процесса должно строиться на принципиально иных подходах:

- вариативности образования взрослых и опережающего характера программ дополнительного образования;

- соответствия содержания образовательных программ потребностям развития новых и новейших технологий;
- гибкости образовательных программ, обеспечивающих индивидуализацию обучения и оперативную переориентацию в профессиональной деятельности;
- внедрения информационных технологий и постепенного формирования единого информационно-образовательного пространства отрасли;
- разработки и внедрения специальных тренингов (алгоритмов) по проработке целей, задач, прогнозов компетентных решений в профессиональной деятельности индивида (ситуативное обучение);
- наличия в разнообразных образовательных программах специальных образовательных блоков социально-психологических знаний, способствующих адаптации слушателей к современным социальным явлениям.

Возрастная категория учеников старше пятидесяти лет представлена в основном женщинами. Несмотря на то, что они являются самыми активными, старательными и прилежными учениками, вождение им даётся тяжело. Закостенелые движения, невосприимчивые тактильные ощущения, заторможенные психомоторные реакции препятствуют в обучении вождению. Курс растягивается и становится весьма дорогим. Возраст является основным фактором, влияющим на способность к обучению. Для тех курсантов, возраст которых превышает пятьдесят лет, характерны резкие, силовые движения. Лёгкие и плавные в своих движениях мышцы и суставы молодых людей позволяют им потратить меньше усилий на обучение. Выучиться на права с наименьшими материальными и нервными затратами можно, выбрав для себя средством передвижения автомобиль с автоматической коробкой передач.

1.2.2. Учёт типов темперамента учащихся при обучении вождению автомобиля

Также при организации образовательного процесса желательно учитывать темперамент учащихся. Это позволит преподавателю выбрать правильную траекторию поведения. Принято выделять четыре типа темперамента: сангвиники, холерики, флегматики и меланхолики.

Обучение **сангвиников** не вызывает трудностей у педагогов, но в процессе обучения, основной, самый сложный материал, как интеллектуальный, так и требующий физических усилий, лучше запланировать на первую часть занятия. Сангвиник задает вопросы в процессе занятия, реагирует на замечания, но практически не занимается самостоятельно. В конце занятия, при усталости его оптимизм и хорошее настроение исчезают. Для сангвиников режим занятий должен быть строго дозированным (не увеличивать длительность занятий) и регулярным.

Обучение **холериков** требует от педагога умения переключать их деятельность с одного вида на другой. Теоретический и практический материал дается небольшими порциями, сменяя друг друга. Холерик не может долго сидеть на одном месте. А в стрессовых ситуациях, может вспылить и даже быть грубым. При этом новые знания осваивает быстро, проявляя интеллектуальную и физическую активность.

При обучении **флегматиков** сложный материал оставляют на конец занятия, так как они с трудом включаются в деятельность. При этом флегматики могут много и долго трудиться самостоятельно, пока весь материал не будет изучен. Для них могут быть организованы дополнительные занятия, на которые они идут с удовольствием и воспринимают с благодарностью. Они немногословны, погружены во внутренний мир, но их нервная система более устойчива, чем у других

типов темперамента. Выдерживают более сильные стрессовые нагрузки, но обладают замедленной реакцией на опасность.

Обучение **меланхоликов** проводится с высокой долей оптимизма. Они склонны все проверять и перепроверять. Не доверяют даже преподавателю, стараются сравнить несколько источников информации. Легко реагируют на малейшее изменение движения на дороге. Тяжело переживают смену преподавателя, инструктора, машины. Для них процесс обучения должен быть максимально стабильным. В стрессовых ситуациях слабость нервных процессов может проявиться в истерике. В отличие от холериков успокаиваются долго.

1.2.3. Психология экстремальных и критических ситуаций, влияние фактора опасности на оценку ситуации

Автомобиль является средством повышенной опасности, а профессия водителя связана с характерными рисками. Помимо объективных причин, нужно учитывать и субъективные – часто люди склонны проявлять показную смелость, недисциплинированность, склонность к риску. М.И.Котик [17] в своей работе “Психология и безопасность” вводит понятие “надёжный водитель”: “Определение “надёжный водитель” ассоциируется с такими понятиями, как безошибочность, готовность, своевременность, восстанавливаемость”. Очень важно привить учащемуся автошколы умение предвидеть развитие ситуации, способность предположить трансформацию вероятной угрозы в фактор опасности, не поддаваться панике. Сложность принятия решения в критической ситуации заключается в том, что события развиваются очень быстро, лавинообразно – с каждым последующим мгновением они могут выйти из-под контроля. Поведение профессионального водителя в опасных условиях отличает умение обрабатывать получаемую информацию, выделять потенциальную

опасность до того, как она активируется, и выходить из ситуации риска с наименьшими потерями. Профессионал имеет развитую рефлексивную культуру – план поведения. Профессиональный водитель способен не допустить перехода “нормативной ситуации в экстремальную и критическую.” (Столяренко В. А. “Экстремальная психология” [24]).

В психологии экстремальных ситуаций выделяют ряд психологических эффектов, подталкивающих водителя выбрать ошибочное действие.

К ним следует отнести:

- *эффект доступности* подталкивает предпочесть самое простое решение, которое можно реализовать с наименьшими затратами сил;
- *эффект иллюзорной корреляции* склоняет к выбору действия, которое успешно применялось ранее;
- *эффект познавательного консерватизма* проявляется в том, что водитель не учитывает информацию о дополнительно возникших обстоятельствах и действует согласно принятому уже решению;
- *эффект познавательного радикализма* – это склонность оператора системы внезапно менять решение на основании не проверенного, вновь поступившего сообщения.

Применительно к нашей работе, опираясь на сведения из курса “Экстремальная психология”, нужно на занятиях по практическому вождению сформировать у курсанта ряд готовых решений для предотвращения развития дорожной ситуации в критическую.

1.2.4. Психологическая совместимость

Для поддержания психического комфорта в коллективе инструктор – курсант в процессе обучения вождению желательно выполнение условия психологической совместимости. Под

психологической совместимостью понимают такое взаимное влияние индивидуальных особенностей людей, при котором их взаимодействие протекает наиболее благотворно. Главное качество психологической совместимости – субъективная удовлетворённость. (Бодров В.А. [3]).

1.2.5. Учет гендерных различий в процессе обучения вождению

Гендер – проявление человеком социальной половой роли. В каждом из нас есть черты как женственности, так и мужественности. Но у женщин, традиционно, преобладают феминные качества, а у мужчин - маскулинные. Тем ни менее, в современном обществе увеличилось количество женщин с мужским типом поведения, а также чаще стало больше появляться мужчин с мягким, нерешительным, женским характером. Поэтому разделять следует категории обучающихся не по физическому половому признаку, а по социальному - гендеру.

Новое время высвобождает ранее несвойственные женщине черты маскулинности. Женщина стала более самостоятельна, зарабатывает на жизнь, меньше зависит от мужчины. Это сказывается и на ее поведении, и на внешнем облике. Тем ни менее, у женщин более проявлен инстинкт самосохранения, поэтому они ограждают себя от рискованных действий. Женщина (особенно мать детей) будет стремиться выжить там, где мужчина «на рожон полезет».

По данным психологов, женщине в равной степени с мужчиной присущи деловитость, энергичность, умение отстаивать свою точку зрения. Но девочку с раннего возраста всегда учили быть более скромной, покладистой, уступчивой, послушной. Это имеет свои корни и в нашем российском феномене патриархальности, подчиненности женщины старшим членам семьи, мужу, отцу, брату. Поэтому прежде в ней преобладали феминные свойства.

К типично мужским чертам (маскулинность) традиционно относятся такие как независимость, напористость, доминантность,

агрессивность, склонность к риску, самостоятельность, уверенность в себе и др.

Поэтому обучение вождению людей с преобладанием маскулинности проходит в режиме активности, тренировки навыка. Люди этого типа быстро и легко усваивают правила и соблюдают их. При этом они не терпят ограничений в деятельности и в пространстве. Для тренировки навыка им нужен простор, разнообразие ситуаций, смена условий тренировки.

К типично женским чертам (фемининность) традиционно относятся такие, как уступчивость, мягкость, чувствительность, застенчивость, нежность, сердечность, способность к сочувствию, сопереживанию и др. При обучении вождению людей с преобладанием фемининности, следует реагировать на их эмоциональное состояние, ограничивая проявление сильных эмоций, которые могут блокировать мыслительные процессы. Люди фемининного типа более склонны к проявлению страхов: страх вождения, страх экзамена, страх инструктора, страх наезда на пешехода и др.

В соответствии с существующими представлениями индивид не обязательно является носителем четко выраженной психологической маскулинности или фемининности. В личности могут быть на паритетных началах представлены существенные черты как маскулинного, так и фемининного типов. При этом предполагается, что у андрогина эти черты представлены гармонично и взаимодополняемы. Считается, что такая гармоничная интеграция маскулинных и фемининных черт повышает адаптивные возможности андрогинного типа. При этом большая мягкость, устойчивость в социальных контактах и отсутствие резко выраженных доминантно-агрессивных тенденций в общении никак не связаны со снижением уверенности в себе, а являются проявлением высокого самоуважения, уверенности в себе и самопринятия.

Кроме того, женщины рассматривают все взаимосвязано, то есть мир для них состоит из связей и отношений, поэтому получаемые женщинами знания не должны носить оторванный характер от уже имеющихся.

Большое влияние на внутренний мир женщины оказывает её окружение. Женщина должна постоянно обсуждать свои успехи или поражения, проблемы, связанные с процессом обучения, с другими женщинами. Для нее это жизненно важно.

Важной психологической чертой женщины является то, что она чаще, чем мужчина, и в больших масштабах испытывает страх, боязнь, опасения, как перед людьми, так и перед ситуациями и обстоятельствами, кажущимися ей опасными. При этом, естественно, снижается уровень восприятия женщины, сама воспринимаемая информация может быть искажена, деформирована, снижается продуктивность деятельности.

По свидетельству психологов, у женщин эмоциональное начало берёт верх над рациональным, поэтому целесообразно критические замечания делать мягким, спокойным и сдержанным тоном, иначе возможен эмоциональный всплеск, психологический дискомфорт, конфликт, даже отказ от дальнейшего обучения.

Если мужчина генетически ориентирован на успех, то женщина - на выживание, а этому более всего способствует приспособляемость. Женщины легче приспосабливаются к новым видам деятельности, к новым условиям и обстоятельствам обучения. Но мужчины при этом быстрее реагируют на изменение ситуации.

Женщина более внимательна к мелочам, деталям, более ответственна и исполнительна, менее склонна нарушать правила. К достоинствам мужчин относится то, что у них лучше развито пространственное воображение.

Практика показывает, что женщины лучше усваивают теоретическую часть обучения, что обусловлено потребностью формирования необходимых знаний как фундаментной основы, обеспечивающей надежность и уверенность в процессе управления автомобилем в суровых дорожных условиях. Для того чтобы перевести полученные теоретические знания в практическую проекцию, необходимо обращать внимание курсанта– женщины во время вождения на схожесть возникшей ситуации с той, что она рассмотрела на теоретическом занятии, наглядно показать на связь между задачей в учебнике и действиями курсанта при управлении автомобилем. Наилучших результатов достигают женщины в возрасте от 25 до 40 лет, что соответствует этапу сформированности у женщин комплекса жизненно важных личностных черт и позиций. Согласно статистическим данным, женщины реже попадают в дорожно-транспортные происшествия ввиду присущего им материнского инстинкта, аккумулирующего создание безопасных условий при использовании транспортного средства. Женщины имеют больше мотивационных факторов, влияющих на положительно протекающий учебный процесс: стремление к совершенству в любой деятельности, обретение комфорта и свободы с использованием автомобиля, приобретение нового жизненно важного статуса.

Еще в детском возрасте все мальчишки «грезят машинами», сначала их коллекционируя, а потом, приобщаясь к изучению их устройства, совершенствуясь от управления велосипедом к мотоциклу и автомобилю. Эта особенность гендерного поведения мужчин послужила причиной возникновения такого стереотипа, что мужчины детально знают устройство автомобиля, особенности его эксплуатации и обслуживания. На самом деле это не так. В большинстве случаев современные мужчины плохо разбираются в устройстве автомобиля, но стремление выглядеть уверенно подталкивает их к рискованному

поведению, делает мужчин незаконопослушной категорией водителей. Наиболее плодотворно деятельность по обучению мужчин водительскому ремеслу протекает в возрасте от 20 до 35 лет, когда на первое место среди условий, обуславливающих данную деятельность, выходят осознанность и ответственность.

При обучении практического вождения нужно учитывать гендерный подход, что облегчает сам процесс обучения кандидатов в водители.

Приведём примеры гендерного подхода для обучения мужчин и женщин с учётом их специфики восприятия:

Пример 1: упражнение “разворот на перекрестке” – в большинстве случаев для мужчин хватает словесного объяснения, в то время, как для женщин мастеру следует на личном примере показать, как следует выполнять данное упражнение.

Пример 2: автодром, упражнение “параллельная парковка” – после объяснения, мужчина самостоятельно вырабатывает последовательность действий при выполнении упражнения, а женщины, напротив, склонны действовать интуитивно, при этом заблуждаясь в своих действиях.

При обучении мужчины следует учитывать, что у него повышенная самооценка, поэтому мужчине необходимо ограничивать от проявления его же инициатив.

При обучении женщин следует учитывать, что у них пониженная самооценка, поэтому женщинам необходимо подталкивать на проявление инициатив.

Пример 3: ситуация – заглох двигатель – мужчина, как правило, остановится и выполнит положенный порядок действий (поставит на ручной тормоз, включит сигнализацию), а женщина может проявить беспорядочность действий.

При управлении автомобилем мужчина проявляет независимость и большую самостоятельность, в то время как женщина испытывает чувство уверенности в себе только в том случае, если кто-нибудь находится рядом в автомобиле.

Пример 4: мужчина выполняет упражнения не только тем способом, как ему объяснили, но и пытается выполнить его другими методами, допустимыми для выполнения упражнений, в то же время женщина будет выполнять упражнения так, как ей показал преподаватель (Канашев В.А. [15]).

Состав групп учащихся в автошколах бывает очень неоднородным. Это школьники старших классов – молодые люди в возрасте 18 лет, это молодые женщины, это молодые мужчины, также это могут быть и люди старшего возраста. Всем в силу разных причин потребовалось научиться управлять автомобилем. Это значит, что методы обучения должны быть ориентированы и на индивидуальные особенности личности.

Таким образом, требования к методам обучения в автошколе продиктованы учебным планом, индивидуальными особенностями учащихся, основами законодательства в сфере дорожного движения.

ГЛАВА 2.МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА

2.1.Структура процесса обучения

Н.А. Ракова в работе “Педагогика современной школы” [22] говорит об обучении, как о способе организации педагогического процесса, который представляет собой систему, включающую ряд основных компонентов. На основании этой работы мы выделяем следующие компоненты процесса обучения: потребностно-мотивационный, целевой, содержательный, деятельностный, результативный.

Поскольку процесс обучения представляет собой совместную деятельность педагога и познавательную деятельность учащихся, то каждый из компонентов в структуре процесса обучения носит двусторонний характер.

ЦЕЛЕВОЙ КОМПОНЕНТ

Целью учения является получение, сбор и переработка информации, выражающаяся в знаниях, умениях и навыках, системе отношений и общем развитии независимо от возраста и образованности ученика. (Жуковская З.Д. О концепции непрерывного образования. [10])

Цели обучения должны формулироваться конкретно и находить свое выражение в описании того прогнозируемого состояния обученности, которое закладывается в их содержании. Цели обучения должны быть диагностическими, т.е. поддаваться описанию, наблюдению, фиксированию. (Степанова-Быкова А.С. “Методика профессионального обучения”. [23])

В нашей работе цель заключается в подготовке водителя автотранспорта.

Обучение в автошколе протекает под руководством преподавателя, мастера производственного обучения, инструктора. Суть его

деятельности состоит в управлении активной и сознательной деятельностью учащихся. Учащийся осознает цель и задачи учения. Педагог ясно осознаёт, как должен выглядеть конечный результат.

Реализуя цели обучения, учитель определяет цель и задачи учебно-познавательной деятельности учащихся:

- а) ознакомить учащихся с ПДД, с основными терминами, требованиями. Объяснить, что Правила имеют силу закона;
- б) научить учеников понимать требования правил дорожного движения;
- в) научить основам управления транспортными средствами;
- г) научить применять ПДД во время управления транспортным средством;
- д) ознакомить с психофизиологическими основами деятельности водителя с учетом индивидуальных особенностей личности;
- е) научить приемам первой медицинской помощи при ДТП;
- ж) ознакомить с устройством и техническим обслуживанием транспортных средств;
- з) ознакомить с видами автострахования.

ПОТРЕБНОСТНО-МОТИВАЦИОННЫЙ КОМПОНЕНТ

Важнейшим компонентом учения являются мотивы. Мотивы - это те побуждения, которыми ученик руководствуется, осуществляя те или иные учебные действия.

Деятельность учителя состоит в формировании потребности в знаниях и мотивов учебно-познавательной деятельности учащихся, деятельность учащегося - в развитии и углублении потребности и мотивов учебно-познавательной деятельности.

Все многообразие мотивов учебной деятельности можно представить тремя взаимосвязанными группами:

Непосредственно побуждающие мотивы, основанные на эмоциональных проявлениях личности, на положительных или

отрицательных эмоциях: яркость, новизна, занимательность, внешние привлекательные атрибуты, интересное преподавание, привлекательность личности учителя, желание получить похвалу, награду (непосредственно по мере выполнения задания), боязнь получить отрицательную отметку, быть наказанным, страх перед учителем, нежелание быть объектом обсуждения в классе.

Перспективно-побуждающие мотивы, основанные на понимании значимости знания вообще и учебного предмета в частности: осознание мировоззренческого, социального, практически-прикладного значения предмета, тех или иных конкретных знаний и умений; связывание учебного предмета с будущей самостоятельной жизнью.

Интеллектуально побуждающие мотивы, основанные на получении удовлетворения от самого процесса познания: интерес к знаниям, любознательность, стремление расширить свой культурный уровень, овладеть определенными умениями и навыками, увлеченность самим процессом решения учебно-познавательных задач и т.п.

Мотивация курсантов автошкол зависит от их потребности:

утилитарные потребности – автомобиль – быстрый и комфортабельный вид транспорта;

имиджевые потребности – автомобиль как символ самооценки, демонстрация успеха;

когнитивные потребности – желание учиться, применять полученные знания, повышать уровень профессиональной деятельности, быть востребованным на рынке труда.

СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЙ КОМПОНЕНТ

В процессе обучения учитель, в соответствии с основными нормативными документами, определяет содержание материала, подлежащего усвоению учащимися. Им выделяются главные теоретические положения, которые заключены в изучаемом материале.

Продумываются вопросы, связывающие новый материал с ранее изученным, определяются умения и навыки, которые необходимо выработать в процессе обучения.

Учеником осмысливается тема нового материала и основные вопросы, подлежащие усвоению.

В содержание обучения мы предлагаем применять как самостоятельную познавательную деятельность обучаемого с использованием информационно-коммуникационных технологий в усвоении теоретических знаний, так и практическую деятельность с применением мультимедийных систем и тренажёров под руководством преподавателя, что позволит систематизировать полученные знания и применять их на практике.

ДЕЯТЕЛЬНОСТНЫЙ КОМПОНЕНТ

Учитель организывает учебно-познавательные действия учащихся по овладению изучаемым материалом.

Овладение изучаемым материалом происходит под руководством учителя и представляет собой своеобразный процесс самостоятельного «открытия» учеником уже имеющихся в науке знаний.

Система познавательных действий включает в себя: восприятие нового материала, его осмысление, последующее повторение, более глубокое и прочное овладение знаниями, умениями и навыками. Проговаривание вслух совершаемого действия, по П.Я.Гальперину [7] – это один из этапов формирования умственных действий. Проговаривание курсантом вслух дорожной обстановки помогает ему дать правильную оценку происходящему, подготовиться к ситуации, ускоряет обучение.

В реальном процессе обучения эти познавательные действия не изолированы друг от друга и находятся в тесной взаимосвязи.

РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ КОМПОНЕНТ

Результативный компонент отражает эффективность работы спроектированной модели и представлен ожидаемым результатом.

Экспериментальное исследование включало в себя два этапа: аналитический и контрольный.

Анализ опыта работы с курсантами нашей автошколы, а также использование опыта работы мастеров обучения из других автошкол, показал, что большинство учащихся сталкиваются с трудностями при принятии решения на занятиях по практическому вождению. Это обстоятельство привело к мысли, что использовавшаяся ранее методика обучения недостаточно способствовала формированию готовых решений у курсантов автошкол. На основании этих выводов была принята попытка усилить теоретические занятия практической работой с применением методов ситуационного моделирования с применением современных средств обучения (тренажёров, мультимедийной доски, проектора).

Контрольная часть эксперимента заключалась в сравнении результатов сдачи экзамена в ГИБДД курсантами автошколы ЮМАКС в период 2011-2017 гг. На основании статистических данных, готовность курсантов автошколы сдать экзамен с первого раза возросла в 2014 году, что совпадает с началом применения предложенной методики.

Статистические данные показывают, что результаты сдачи теоретической части экзамена изменились незначительно, в то время как количество курсантов, успешно сдавших все этапы экзамена, увеличилось примерно на 15%. Из проведённого исследования можно сделать вывод, что применявшаяся ранее методика обучения была в большей мере нацелена на теоретическую подготовку водителей, чем на практическую.

2.2 . Принципы и методы обучения.

Принципы обучения – это руководящие нормативные требования к организации учебного процесса. Некоторые из них являются общими для всех типов образовательных учреждений.

1) принцип научности – ученикам следует понимать, что все происходящие вокруг события и процессы подчиняются законам. Содержание обучения и уровень профессиональной подготовки должны соответствовать уровню науки и техники;

2) принцип прикладной направленности предполагает умение применять знания в реальных жизненных ситуациях;

3) принцип последовательности и систематичности говорит о логичной преемственности знаний – новое базируется на предшествующем и продолжает его;

4) принцип сознательности и активности – человека невозможно научить, если он не захочет этого сам;

5) принцип наглядности – зрительное восприятие повышает эффективность обучения;

6) принцип соответствия возрастным и индивидуальным особенностям – обучение следует проводить с учетом восприятия учебного материала различными людьми;

7) принцип доступности обучения – в обучении должна быть соблюдена мера психической напряжённости, неопределённости и активности, обучение не должно быть излишне трудным или лёгким;

8) принцип прочности предполагает создание условий для надёжного сохранения в памяти знаний;

9) принцип благоприятного климата обучения – уважительное отношение к ученикам, позитивный, оптимистичный настрой, доброжелательный тон

10) принцип обучения на высоком уровне трудности.

Л.В.Занков [12] особое значение придаёт принципу обучения на высоком уровне трудности. Он рассматривает обучение, как развитие способностей и называет три основные линии развития:

- развитие отвлеченного мышления;
- развитие анализирующего восприятия (наблюдения);
- развитие практических навыков.

Согласно Занкову Л.В.[12], содержание и методика обучения строятся так, чтобы вызвать активную познавательную деятельность в овладении учебным материалом. Трудность понимается как препятствие. Проблема заключается в познании взаимозависимости явлений, их внутренних связей, в переосмыслении сведений и создании их сложной структуры в сознании ученика. Формирование фактических, прикладных знаний и умений происходит на базе осмысления научных понятий, отношений, зависимостей, на основе глубокой теоретической вооруженности и общего развития. Высокий уровень трудности связан и с принципом обучения быстрым темпом. Суть его не в увеличении объема учебного материала или сокращении сроков учения, а в постоянном обогащении разносторонним содержанием, включением новых и старых сведений в систему знаний.

В нашей деятельности наиболее важными следует считать принципы прикладной направленности, наглядности, принцип соответствия возрастным и индивидуальным особенностям и принцип благоприятного климата обучения.

2.3. Методические рекомендации для проведения учебных занятий.

Методы обучения – это способы обучающей работы педагога. По одной из классификаций (Верзилин Н.М.[6], Перовский Е.И. [5]) выделяются следующие методы:

а) *словесные*

При использовании словесных методов, преподаватель приводит убедительные примеры. Излагая учебный материал доступным языком и соблюдая логику, он передаёт ученикам необходимую информацию. Какие методы следует использовать при обучении правилам дорожного движения и основам безопасности? В начальной стадии обучения правилам дорожного движения словесный метод незаменим. В условиях сжатых сроков освоения программы и недостаточного запаса знаний у учащихся монолог учителя является главным дидактическим способом. На аудиторных занятиях целесообразно использовать такие методы обучения, как лекции, краткое изложение учебного материала с просмотром видеофильмов, слайдов. Ограниченность лекций как средства профессионального обучения связана с тем, что слушатели являются пассивными участниками происходящего - лекция не предполагает практических действий со стороны обучающихся, их роль ограничивается восприятием и самостоятельным осмыслением материала. В результате практически отсутствует обратная связь, инструктор не контролирует степень усвоения материала и не может внести коррективы в ход обучения. Следует отметить, что в преподавании теоретических дисциплин часто имеют место две крайности: с одной стороны чрезмерное увлечение чтением лекций, а с другой, когда на занятиях по ПДД обучающиеся просто штудируют экзаменационные билеты. Изучение основ теории управления автомобилем должно привести к формулированию модели оптимального поведения водителя в дорожном движении, обеспечивающей безопасное управление. Существует ряд методов развития профессиональных знаний и навыков. Все они могут быть разделены на две большие группы - обучение непосредственно на рабочем месте и обучение вне рабочего места.

Основными методами обучения вне рабочего места являются: моделирование, лекции, учебные ситуации, просмотр фильмов, дистанционное обучение.

Предполагается, что за руль ученик садится, выучив ПДД. На практике же всё выглядит несколько иначе. Как говорят сами курсанты, билеты – это одно, а машина – это другое. С началом обучения, учащиеся с интересом вникают в суть вопроса. Но чем ближе к экзамену, тем меньше значения ученик придаёт прикладному применению полученных знаний. Курсанты даже не скрывают того, что, например, на все вопросы по оказанию первой помощи, они выбирают самый “длинный” ответ. Примерно такая же ситуация и с правилами. По этой причине для обучения ПДД и ОБД нужно применять такие методы, которые помогут наиболее выразительно выделить правильный ответ. Важно, чтобы он запомнился не конфигурацией строчки в предложенных вариантах ответов, а готовым, осознанным решением.

Имитационное, или ситуационное, моделирование является важным фактором *принятия решений*, т.к. позволяет исследовать большое число альтернатив (вариантов решений), проигрывать различные сценарии при любых входных данных. Опыт работы в автошколе показывает, что изменение вариантов развития событий и поиск подходящих решений повышает мотивацию к обучению и развивает способность к оценке дорожной обстановки. Ситуацию можно моделировать на магнитной доске, или обыгрывать её, раздвинув парты в некий импровизированный перекрёсток. Важно, чтобы инструктор, обучающий практическому вождению, проецировал игровые моменты, рассмотренные на теоретических занятиях, на реальную ситуацию, возникшую на дороге – это помогает учащимся сопоставить пройденный в классе материал с тем, как такая ситуация выглядит на самом деле.

Желательно, чтобы смоделированные ситуации перекликались с экзаменационными задачами – так лучше воспринимается практический смысл вопросов, поставленных в билетах.

Метод имитационного моделирования лучше проводить в группе учеников, где упор делается на свободный обмен мнениями, живую полемику, высказывание различных точек зрения. Данный метод обучения предполагает анализ и групповое обсуждение гипотетических или реальных ситуаций, которые могут быть представлены в виде описания, видеофильма и т.д. В основе рассмотрения практических ситуаций лежит дискуссия, групповое обсуждение, в котором обучающиеся играют активную роль, а инструктор направляет и контролирует их работу. Использование данного метода позволяет участникам развить навыки анализа принятия решений, разработки стратегии и тактики. Для успешного использования метода практических ситуаций от обучающихся требуется определенный уровень профессионализма и теоретических знаний, которые должны быть развиты с помощью других методов обучения. В процессе развернутой беседы в наибольшей мере формируются навыки и умения предугадывать вероятные варианты возникновения ситуации и способы предотвращения развития опасности. Из средств обучения понадобятся магнитная доска, дорожные знаки на стойках, видеопроектор. Динамическая визуализация с элементами мультипликации и машинной графики повышает умственную деятельность учащихся и существенно уменьшает их пассивность. Чтобы смоделированная ситуация была максимально реалистичной, можно применять макеты узнаваемых перекрестков, через которые проходит учебное вождение. Практика показывает, что использование средств наглядной демонстрации и метода ситуационного моделирования позволяет раньше переключаться на вождения по дорогам с высокой интенсивностью движения. На практических занятиях по городским

улицам это проявляется в более спокойных и предсказуемых реакциях ученика. В то время как для курсанта, занимавшегося только по билетам, возникает много неожиданностей, к которым он не готов.

Работа в коллективе играет важную, но не решающую роль.

В новом информационном обществе преподаватель перестал быть единственным источником знаний. Широкое применение получил метод обучения посредством взаимодействия обучаемого с образовательными ресурсами при минимальном участии преподавателей (самообучение). Для осуществления этого метода подбираются различные образовательные ресурсы: печатные, аудио- и видеоматериалы, а также учебные пособия, доставляемые по телекоммуникационным сетям (интерактивные базы данных, электронные издания и компьютерные обучающие системы).

Мультимедийные учебники, интернет ресурсы стали основными инструментами для диалога с учениками. Информационно-коммуникативная компетентность педагога становится приоритетной в современном образовании, а интерактивные доски, компьютеры и проекторы становятся основным оборудованием автокласса. Анимация позволяет наглядно донести учебный материал, дает возможность взглянуть на ситуацию с разных ракурсов. Анимация позволяет показать ситуацию в динамике.

Самостоятельное обучение является наиболее простым видом обучения, для него не требуется ни инструктор, ни специальное помещение, ни определенное время – обучающийся учится там, тогда и так, как ему удобно. Автошколы могут извлечь значительную пользу из самообучения при условии разработки и предоставления ученикам эффективных вспомогательных средств. Это могут быть учебники, мультимедиа приложения, аудио материалы. Основной чертой самостоятельного обучения является его индивидуальный характер. Обучающийся может определять темп обучения, число повторений,

продолжительность занятия, т.е. контролировать важные параметры процесса обучения, являющиеся заданными при других методах. В то же время индивидуальный характер лишает самостоятельное обучение одного из важнейших условий эффективности - обратной связи, - обучающийся предоставлен самому себе. Развитие персональных компьютеров и их мультимедиа приложений позволяет в значительной мере преодолеть этот недостаток. При сохранении преимуществ индивидуального обучения (контроль скорости, повторение, доступность), использование средств мультимедиа дает возможность поддержания постоянной обратной связи и корректировки процесса обучения, что значительно повышает его эффективность.

Под обучением, основанным на компетенциях, понимается обучение, основанное на определении, освоении и демонстрации знаний, умений, типов поведения и отношений, необходимых для данной профессии. Компетенция – это способность применять знания, умения, отношения и опыт в знакомых и незнакомых трудовых ситуациях. Такой подход позволяет оптимально сочетать теоретическую и практическую составляющие обучения. При этом обеспечивается переосмысление места и роли теоретических знаний в процессе освоения компетенций, их упорядочивание и систематизация. Преподаватель перестает быть «ретранслятором» учебной информации, а становится организатором процесса освоения компетенций. Иначе говоря, преподаватель помогает обучающимся получить необходимую информацию, направляет их деятельность по обучению данной профессии, делает замечания, осуществляет мониторинг, консультирует, оценивает результаты.

Информационно-компьютерные технологии и мультимедийные системы нашли широкое применение в обучении водителей относительно недавно. В течение последних 5-7 лет методы

преподавания в автошколе были подвержены значительной модернизации – обязательными стали занятия на тренажёрах, также были приобретены программы для дистанционного обучения, манекены для занятий по оказанию первой медицинской помощи. Изменился подход к самим курсантам (курсант автошколы теперь воспринимается, как личность, обладающая индивидуальными качествами), к способам проведения урока (обучение стало носить более прикладной характер) и к главному результату – уровню подготовки водителя.

По мере введения обучающихся в курс предмета, преподаватель может использовать диалоговый способ или беседу. Этот метод стимулирует курсантов к самостоятельному изложению ситуации, помогает сформировать правильную лексику (что облегчает взаимодействие преподавателя и ученика на этапе обучения практическому вождению), а так же является хорошим диагностическим средством, поскольку при этом присутствует обратная связь.

б) наглядные

При организации дорожного движения принято руководствоваться визуальными и звуковыми способами передачи информации: знаками, разметкой, сигналами. Чтобы объяснить их смысл необходимо прибегать к наглядным методам обучения. Наглядный метод, кроме этого, удобно использовать при ведении таких предметов, как “Устройство и техобслуживание транспортных средств” и “Первая помощь при ДТП” – тут без макетов не обойтись. Естественно, что и методы обучения ПДД опираются на информационно-компьютерные и мультимедийные технологии. С развитием информационно-компьютерных технологий, наглядное обучение может объединяться со словесным методом, например, в анимационных уроках, что применимо так же и для дистанционного обучения. Учебные фильмы и раньше считались незаменимым дидактическим материалом, но современные

анимационные учебные программы позволяют охватить всю теоретическую часть курса подготовки водителей, причём в очень доступной (наглядной форме). Информационно-компьютерные технологии и мультимедийные системы нашли широкое применение в обучении водителей относительно недавно. В течение последних 5-7 лет методы преподавания в автошколе были подвержены значительной модернизации. Обязательными стали занятия на тренажёрах, также были созданы и усовершенствованы программы для дистанционного обучения, манекены для занятий по оказанию первой медицинской помощи. Изменился подход к самим курсантам (курсант автошколы теперь воспринимается, как личность, обладающая индивидуальными качествами), к способам проведения урока (обучение стало носить более прикладной характер) и к главному результату – уровню подготовки водителя.

в) практические

При обучении основам безопасного движения основной упор делается на практические занятия. Речь идёт и об освоении правильной техники пользования органами управления, и о моделировании возможных ситуаций на теоретических занятиях, и о способах оказания первой помощи, и о техническом обслуживании, и о практическом вождении. Задача – сформировать у учащихся практические навыки и умения. Для автошколы типичными являются способы упражнений и практических работ. Например, такой способ, как упражнение (многократное выполнение практического действия), позволяет сформировать правильные движения, выработать привычки смотреть в зеркала, включать сигнал поворота. Очень важно на этапе выполнения упражнений контролировать учебную деятельность – ученики склонны к упрощению действий. Важно не позволить ошибке закрепиться, преподавателю следует проявить настойчивость. В таких случаях

педагогу нужно использовать словесные, наглядные и практические методы обучения.

2.3.1. План обучающей деятельности, отбор содержания и средств выполнения поставленных задач

Для выполнения целей обучения используются ресурсы автошколы (учебный класс, дидактические и методические материалы, нормативные документы, наглядные пособия, макеты, тренажёры, автодром, учебный автомобиль).

1) в рамках темы «Законодательство» будущие водители изучают общие нормы ПДД, КоАП, Гражданского кодекса, экологического законодательства, законодательства в области страхования. Правила дорожного движения в автошколах изучают и сдают по билетам, в которых представлены ситуационные задачи. Если раньше класс автошколы приходилось оборудовать макетами агрегатов, разрезами различных узлов и деталей, то сегодня в автоклассе стоят тренажеры, компьютеры, видеопроекторы.

2) психофизиологические основы деятельности водителя нужно рассматривать в системе водитель–автомобиль, в которой водитель является оператором, а автомобиль является объектом управления. Одним из факторов снижения надёжности водителя является утомляемость.

Главные факторы, вызывающие утомление водителей и другие отклонения во время работы, следующие:

-продолжительность непрерывного вождения автомобиля;

-вождение автомобиля в ночное время;

-монотонность и однообразие вождения;

-условия труда на рабочем месте водителя.

3) Немаловажное значение при подготовке водителей является формирование их этических норм. Этика — это нормы и правила

поведения человека во взаимоотношениях с другими людьми, основанные на их взаимном уважении. В современных исследованиях по истории развития этики можно встретить утверждение, что профессиональной этики как таковой не существует, а есть общая этика, т.е. этика общечеловеческой морали, моральные принципы, нормы, правила. Достаточно им следовать, выполнять их, и все нравственные проблемы будут разрешены. Бытует мнение, что достаточно следовать общепринятым моральным принципам и правилам, а нравственная атмосфера в обществе сама оздоровится. (В.И.Андреев. Педагогическая этика: инновационный курс для нравственного [2]). Профессиональная этика и этикет вырабатывает нормы, стандарты, требования, характерные для определенных видов деятельности. Таким образом, профессиональная этика – это кодекс поведения, предписываемый тип отношений, которые представляются наилучшими с точки зрения выполнения людьми своих служебных обязанностей в той или иной профессиональной сфере. Любое профессиональное общение должно протекать в соответствии с профессионально-этическими нормами и стандартами. Владение нормами этикета определяет степень социализации личности, ее способности к сосуществованию с другими людьми, к установлению нормальных взаимоотношений (Круглова Н.Р. Профессиональная этика и этикет [18]).

Основы этики на дороге:

- *Будьте вежливы и предупредительны. Даже имея право на преимущество проезда, но увидев, что из-за невнимательности или неосторожности кто-то оказался на пути движения, уступите дорогу.*
- *Своевременно подавайте предупредительные сигналы другим участникам дорожного движения при выполнении любого маневра.*
- *Не совершайте резких маневров, неожиданных для других участников движения.*
- *Не мешайте двигаться другим. Не нужно занимать больше ширины проезжей части, чем нужно для движения.*
- *Сохраняйте спокойствие и не отвечайте грубостью на чужие ошибки.*

- *Будьте предусмотрительными и аккуратными. Аккуратность — это, прежде всего, точное выполнение требований пунктов Правил дорожного движения.*

4) Основы управления транспортными средствами:

- приемы управления транспортным средством;
- управление транспортным средством в штатных ситуациях;
- управление транспортным средством в нештатных ситуациях;
- решение ситуационных задач.

5) Первая помощь при ДТП.

Министерство образования и науки Российской Федерации приказом от 18 июня 2010 г. № 636 «Об утверждении примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» утвердило новые программы подготовки по предмету «Первая помощь», которые вступили в действие с 08 октября 2010 года. Основные изменения в ней были обусловлены приведением программы в соответствие новому составу автомобильной аптечки, и концепции первой помощи, разрабатываемой Минздравсоцразвития России.

Для начала необходимо определиться, что же такое первая помощь. Первая помощь — это вид помощи, которая оказывается пострадавшим и больным водителями, не имеющими медицинской подготовки, до прибытия на место происшествия скорой медицинской помощи.

Занятиям по оказанию первой помощи учебным планом отводится 16 часов. Раньше такого не было. Бегло перечисляли содержимое аптечки и на этом медицинскую подготовку считали законченной. В современной автошколе медицину преподают в тесной связи с практическими занятиями. Хочу сказать, что это весьма

познавательные уроки. Основными задачами предмета “Первая помощь при ДТП” являются:

- Формирование у водителей устойчивых навыков оказания первой помощи;

- Повышение мотивации у водителей к оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП. Урок проводится с использованием мультимедийных средств обучения. Учащиеся знакомятся с методами оказания первой медицинской помощи при ДТП на манекенах взрослого человека и ребёнка. На курсах они получают не только теоретическую подготовку, но и практическую.

Хуже обстоит дело с мотивацией оказания первой медицинской помощи при ДТП. Территориальным центром медицины катастроф и Государственной академией медицины Ивановской области был проведён опрос 240 респондентов. Выяснялось, насколько население готово оказать первую помощь при ДТП. Высокая мотивация к оказанию ПП пострадавшим в ДТП отмечена у 8 (3,2 %), мотивация выше среднего у 17 (6,8 %), средняя мотивация у 26 (10,4 %), мотивация ниже среднего у 76 (30,4 %), низкая мотивация у 109 (43,6 %), отсутствие мотивации у 14 (5,6 %) респондентов. Таким образом, у преобладающего числа респондентов 73,6 % отмечен низкий и ниже среднего уровень мотивации, включая отсутствие мотивации, к оказанию ПП пострадавшим в ДТП. Это моральный аспект, гражданская позиция. Едва ли автошкола сможет решить этот вопрос. Вместе с тем нужно учитывать, что неквалифицированная помощь может усугубить ситуацию. Помогая человеку, попавшему в ДТП, очень важно не навредить. Ещё нужно учитывать тот факт, что все биологические жидкости (слюна, кровь) могут быть потенциально заразными. Нельзя забывать о средствах индивидуальной защиты: перчатках, марлевой повязке.

5) Устройство и техническое обслуживание.

В последние годы происходит непрерывное усложнение конструкции автомобиля, связанное с применением автоматических систем управления, которые улучшают свойства автомобиля как объекта управления, а в ряде случаев заменяют водителя. В связи с этим техническая эксплуатация современного автомобиля требует применения современных средств диагностики. Системы управления автомобилем непрерывно совершенствуются с целью сделать его максимально безопасным. Проблема в том, что усовершенствование конструкции с целью повышения безопасности, рядовым гражданином часто воспринимается с осторожностью, как нечто сложное к освоению и ненадёжное в эксплуатации. В этих условиях для эффективной эксплуатации автомобиля на первый план выходит не знание его конструкции, а знание его свойств как объекта управления, понимание роли автоматических систем, умения выполнять операции с органами управления этими системами, наличие представлений об изменении свойств автомобиля при отказе таких систем.

Ещё одна тема, добавленная в раздел «Устройство транспортных средств», посвящена работе с бортовым компьютером, навигационной системой и устройством вызова экстренных оперативных служб. Речь идет о терминалах ЭРА-ГЛОНАСС, используемых для вызова экстренных служб на место ДТП. С 1 января 2017 года они устанавливаются на все автомобили, выпускаемые в обращение на территории России.

2.3.2. Деятельность субъектов обучения

К субъектам обучения прежде всего отнесём преподавателя и ученика. Рассмотрим структуру деятельности субъектов обучения:

1) преподаватель показывает, рассказывает, объясняет, ученик слушает, запоминает;

2) преподаватель показывает технику руления на тренажёре, ученик смотрит и сначала повторяет с помощью преподавателя, а потом самостоятельно и запоминает;

3) преподаватель моделирует ситуационные задачи, ученики обсуждают, выбирают правильное решение;

4) преподаватель показывает приёмы оказания первой медицинской помощи, ученики повторяют с помощью преподавателя, а потом пробуют выполнить операцию самостоятельно и запоминают;

5) преподаватель демонстрирует обучающие фильмы, учащиеся смотрят и обсуждают представленные ситуации;

6) ученик, управляя тренажёром-симулятором, запоминает расположение органов управления, учится настраивать рабочее место водителя, учится воспринимать изменение реакций автомобиля в ответ на свои действия, следит за изменяющейся перед его взглядом дорожной ситуацией, учится оценивать дорожную обстановку, а преподаватель подсказывает, корректирует действия ученика;

7) ученик учится выполнять простые маневры, управляя автомобилем на закрытой площадке, преподаватель следит за выполнением, подсказывает, старается не вмешиваться;

8) ученик под присмотром преподавателя выезжает на дороги общего пользования, осваивает вождение по городским улицам с низкой интенсивностью движения, а преподаватель обеспечивает безопасность;

9) ученик под присмотром преподавателя выезжает на дороги с высокой интенсивностью движения для применения знаний на практике, для формирования навыков и умений и привыкания к плотному трафику, преподаватель подсказывает, следит за безопасностью;

10) ученик учится ставить автомобиль на стоянку, ездить в тёмное время суток, выполнять сложные маневры, такие как обгон, разворот, преподаватель объясняет, подсказывает.

11) по мере прохождения материала ученик сдаёт контрольную работу по пройденной теме, а результативность обучения определяется способностью ученика самостоятельно рассказать изученный материал, выделять его основные признаки, готовностью ученика к решению типовых задач, самостоятельному нахождению решений, применение навыков и знаний при возникновении неожиданных ситуаций, а преподаватель выясняет слабые места в подготовке, пробелы в знаниях, проводит анализ неусвоенного учебного материала, намечает пути дальнейшей работы;

12) во время практического вождения на автомобиле останавливаются, рисуют схемы, разбирают возникшую ситуацию;

13) ученик сдаёт экзамен по правилам дорожного движения в автошколе по экзаменационным билетам, утверждённым в ГИБДД;

14) ученик сдаёт экзамен практического вождения в автошколе, преподаватель делает замечания, выставляет оценку;

15) ученик сдаёт экзамен на право управления транспортным средством в ГИБДД.

2.3.3.Тренажёр

Экзамен в ГИБДД до недавнего времени можно было сдавать только на автомобилях с МКПП (механической коробкой переключения передач). Это является ещё одной из причин, почему обучение в автошколах проводится на автомобилях с таким типом трансмиссии. Правда, 05.11.2013 в Федеральный Закон о безопасности дорожного движения были внесены поправки, которые позволяют обучение и сдачу экзамена на получение водительского удостоверения на автомобилях, оборудованных АКПП. Тем не менее, большинство курсантов обучаются на автомобилях оборудованных механической коробкой передач. Практическое обучение основам управления автомобилем с МКПП следует начинать с занятий на тренажёре.

В чём заключается основная сложность при обучении вождению на автомобилях с механической коробкой передач? Основная часть практических занятий по вождению приходится на формирование моторных функций. Обучение вождению – это тренировка на развитие координации и ловкости движений. Это можно сравнить с жонглированием или обучением искусству танца – думаешь о шагах, сбиваешься с музыки, стоит прислушаться к музыке, путаешься в ногах. Движения, которые приходится выполнять водителю, неестественны для человека, ученику приходится задумываться над выполняемыми действиями.

Обучение на рабочем месте отличается своей практической направленностью, непосредственной связью с производственными функциями. Данный вид обучения является оптимальным для выработки навыков и представляет собой разъяснение и демонстрацию приемов работы непосредственно на рабочем месте является недорогим и эффективным средством развития простых технических навыков, поэтому он столь широко используется. Тренажёр служит симулятором рабочего места водителя. Он позволяет курсанту адаптироваться к посадке, к органам управления. К недостаткам можно отнести то, что он не может в полной мере передать то физическое воздействие, которое автомобиль оказывает на человека, но тренажёр дает возможность курсанту привыкнуть к изменяющейся перед взглядом картинке, понять реакции автомобиля на действия курсанта рулём и педалями. Кроме того, тренажёр позволяет выработать правильную технику руления, сформировать необходимые привычки, закрепить правильные моторные реакции. До тех пор, пока эти действия не станут для учащегося привычными, они будут отвлекать его внимание. Очень важно на этой ступени обучения корректировать действия ученика. Инструктор должен внимательно следить за действиями курсанта, не позволять ему закреплять ошибку. Задача инструктора – сформировать

правильную технику работы органами управления. Спокойные, рациональные движения водителя при управлении автомобилем являются свидетельством уверенного владения основными навыками вождения и производят благоприятное впечатление на экзаменатора. Нужно не позволять курсанту привыкать к неправильным действиям. Безопасность движения напрямую зависит от правильной техники руления. Основы контраварийной подготовки построены, в первую очередь, на правильном положении рук на руле. Рулевые тренажёры необходимо в обязательном порядке ввести в учебный курс каждой автошколы. Правильное руление не может прийти с опытом вождения – ему можно только научиться на специальных тренажерах. Рулевые тренажеры позволяют научиться контролировать движение автомобиля в любых дорожных ситуациях. Причем сделать это в начале обучения вождению значительно легче и дешевле. Кроме того, если получить первичные навыки вождения можно и без тренажеров, то при обучении технике руления альтернативы у тренажеров нет. С его помощью курсанты автошколы изучают и приобретают мышечные навыки правильной работы с органами управления автомобилем.

2.3.4. Практическое вождение

Во время проведения занятия или экзамена – как в классе, так и на закрытой площадке, курсант не зависит от внешних факторов, он предоставлен самому себе – его результат зависит только от уровня личной подготовки. Иначе обстоит дело во время вождения автомобиля при движении по городу. При движении в транспортном потоке скорость поступления информации существенно выше, участников движения в нём значительно больше, объектов внимания очень много. Знаки, дорожная разметка, пешеходы, автомобили, края проезжей части, автобусные остановки – всего не перечислить! Объекты внимания расположены повсюду – один впереди, другой сзади, третий справа,

четвертый слева и всё это на разных горизонтах – один объект расположен выше, другой ниже, один ближе, другой дальше. Высокая скорость уменьшает время для принятия решения, сужает поле зрения. Нельзя забывать про психологический фактор – присутствие инспектора оказывает сильное давление на психику экзаменуемого.

Очень важно придерживаться принципа “от простого к сложному”. Что мешает курсанту адекватно оценивать дорожную обстановку в начальный период обучения? Чувство страха и необходимость непрерывно задумываться над выполнением своих действий.

Чтобы помочь ученику привыкнуть к машине, инструктору нужно взять большую часть функций на себя. Но делать это следует ненавязчиво, позволяя ученику совершать ошибки. Ошибку следует разобрать сразу, пока она свежа в памяти. Делать это нужно только во время остановки – во время движения курсант слишком увлечён дорогой и не воспринимает слова инструктора. На этой стадии инструктор должен сам следить за соблюдением правил, не требуя этого от курсанта. Важнее выработать у учащегося правильные автоматические действия. Надо терпеливо и настойчиво подсказывать, какое требуется выполнить движение той или иной ногой, где в это время должны находиться руки.

Наблюдательность – ещё одно условие получения дополнительной информации, поэтому следует развивать её у курсантов автошколы. Внимание и наблюдательность – одни из самых важных качеств водителя.

Наблюдательность позволяет лучше понимать происходящее вокруг нас, замечать скрытые от наших глаз малозаметные детали. Она позволяет замечать схожесть различных объектов, и, наоборот, видеть различия в подобном. Развитие наблюдательности позволяет предвидеть поведение как пешеходов, так и водителей. Развитая наблюдательность помогает

за меньшее количество времени оценить ситуацию и принять правильное решение.

С целью развивать внимание, наблюдательность, акустически-моторную координацию, зрительно-моторную координацию, прибегают к тренировке зрительной фиксации на раздражителях, выделение визуальных раздражителей из фона.

Способы привлечение внимания к визуальным раздражителям:

- выделение визуальных раздражителей из фона;
- восприятие движущегося впереди человека;
- восприятие движущегося предмета.

Тренировка для развития зрительно-моторной координации – видения и оценка препятствий, видения и оценки границ:

- 1) реакции в ответ на кинестатические, зрительные, слуховые, тактильные воздействия;
- 2) умения наблюдать за объектами, осуществлять зрительный контроль;
- 3) умения узнавать знакомые, повторяющиеся ситуации.

Тренировка привлечения внимания к звуковым раздражителям – поворот головы в сторону источника звука.

Душевное равновесие ученика является необходимым условием для продуктивного обучения. Спокойные интонации инструктора, заблаговременные подсказки, наводящие вопросы настраивают учеников на творческую волну. Когда я учился на права, то обычным делом для инструктора было отправить курсанта смотреть на знак, который он проглядел. Предполагалось, что такой способ разовьёт в ученике внимательность. Сейчас не принято гонять людей на улице в воспитательных целях. Ученик не замечает знаков не потому, что он не внимательный. Одной из причин является то, что знаки находятся высоко над дорогой. Чтобы их увидеть, приходится держать взгляд на уровне, не привычном для пешехода. Человек, будучи пешеходом,

обычно смотрит под ноги или на уровне лица. Он не привык смотреть высоко. Ему мешают сложившиеся в сознании стереотипы. Он невольно опускает глаза, чтобы видеть нос машины. Учащийся считает, что так ему лучше видно, что таким образом он контролирует расположение автомобиля относительно границ дороги. Это приводит к тому, что предметы, расположенные выше горизонта взгляда, не попадают в поле зрения и потому остаются незамеченными. Это относится ко всем, кто учится ездить на машине. Инструктору нужно терпеливо и методично требовать от ученика поднимать взгляд.

И ещё одна причина, по которой инструктор вынужден контролировать взгляд ученика – это анатомические особенности человека. Для того, чтобы сфокусировать взгляд на каком-либо объекте, человеку приходится поворачивать голову. Одной из распространенных ошибок является оценка курсантом периферийного пространства “боковым зрением”. Проблема заключается в том, что при такой оценке, учащийся замечает только яркие, крупные объекты и упускает небольшие по размеру, но важные детали. Поэтому во время занятия инструктору приходится напоминать ученику, чтобы он поворачивал голову и переводил взгляд в сторону поворота или в направлении потенциальной опасности. Только в этом случае он сможет реально оценить расстояние до объекта и скорость сближения с ним.

Эти простые действия, естественные для опытного водителя, совсем не кажутся очевидными ученику. Типичные отговорки – мне и так видно. Инструктору нужно деликатно, но настойчиво требовать выполнения действия, не позволяя ошибке закрепиться. Ученик постепенно скорректирует свои действия и исправит ошибки.

Поскольку задача одновременно следить за дорогой и привыкать к органам управления представляет для ученика трудность, то на начальном этапе обучения нужно методично повторять простые операции – трогание с места, разгон, переключение передач в

восходящем порядке, снижение скорости, переключение передач в нисходящем порядке, остановка – так происходит развитие основных навыков. Моторные функции можно натренировать только многократным повторением действия до тех пор, пока количество не перерастёт в качество.

Но для того, чтобы у ученика не накапливалось негативное отношение от сложных однообразных действий, и он не терял мотивацию к обучению, занятие проводилось на дороге общего пользования, но с низкой интенсивностью движения. По мере освоения курсантом простых действий, требовалось введение в задание новых элементов. Это позволяло поддерживать высокую интенсивность всего курса и одновременно давало возможность ученику постепенно адаптироваться к условиям городского движения.

Занятие в автошколе по своей структуре ничем не отличается от урока в любом другом образовательном учреждении. Ключевыми позициями учебного процесса считаются: цель обучения, деятельность преподавателя, деятельность ученика.

Требования, предъявляемые к ученикам автошколы, периодически обновляются и усложняются. Анализ ДТП определяет тенденцию в расстановке акцентов при проверке водительских навыков. Например, в период 2007-2014 гг. упор делался на умение выполнять парковку задним ходом в условиях ограниченного пространства. Это было обусловлено большим количеством ДТП при маневрировании во дворах и на прилегающих территориях, что и определяло направление усиленного внимания в работе автошколы. Однако в 2015 году тенденция изменилась. Необходимым условием во время сдачи экзамена в ГИБДД стало выполнение таких элементов, как обгон и движение с максимально разрешённой скоростью.

Требование демонстрировать водителем своё умение выполнять обгон вызвано тем обстоятельством, что дорожно-транспортные

нарушения, связанные с выполнением этого сложного маневра, приводят к самым тяжёлым последствиям. Неверная оценка водителем расстояния и скорости сближения с встречным автомобилем становились причиной тяжёлых аварий. Поскольку обучение умению безопасного выполнения обгона стало элементом обязательной подготовки водителей в автошколе сравнительно недавно, то и методы обучения, применяемые во время проведения практического занятия по выполнению обгона, основываются только на личном опыте преподавателя.

2.4. Экзамен в ГИБДД

Учебная цель, которую ставят перед собой курсанты автошколы – это сдать экзамен в ГИБДД, чтобы получить водительское удостоверение. Образовательная цель автошколы – подготовить водителя, не представляющего опасности для общества.

Экзамен в ГИБДД состоит из трёх этапов. Первый – теоретический. Он проводится в тестовой форме. Билет включает в себя 20 ситуационных задач из разных разделов правил дорожного движения, медицины, законодательства, страхования, устройства автомобиля и теоретических основ управления. На экзамен отводится 20 минут. Если на один из вопросов будет дан неверный ответ, то курсант получит 5 штрафных вопросов на эту же тему. В случае повторной ошибки экзамен не сдан.

Тестовая форма экзамена имеет свои плюсы и минусы. К плюсам можно отнести высокую скорость экзамена и возможность автоматизации процесса – исключается человеческий фактор при выставлении оценки. Из минусов назовём то обстоятельство, что, указывая на пробел в знаниях, тест не выявляет причину, не показывает глубину понимания правил, и допускает элемент случайного угадывания.

После успешной сдачи теории курсанты сдают второй этап экзамена. Он проходит на закрытой площадке. Здесь нужно выполнить 5 стандартных упражнений, каждое из которых представляет собой отдельные элементы маневрирования в условиях ограниченного пространства: трогание с места в горку, разворот, змейка, два вида парковок. На выполнение всех упражнений даётся 10 минут. Вообще говоря, практическое вождение по автодрому – не самая сложная часть экзамена, который ученики обычно сдают с первого раза. При выполнении упражнений на площадке находится только одна машина – та, на которой сдают экзамен. Это позволяет кандидату в водители не испытывать психологического дискомфорта - он предоставлен самому себе, нет факторов, которые отвлекали бы его внимание. Но особенность этого этапа заключается в том, что во время экзамена ученик в машине находится один. Курсант должен продемонстрировать, насколько он овладел первоначальными навыками управления транспортным средством и показать, что он способен спокойно вести автомобиль, оказавшись без опеки со стороны инструктора. Как правило, самостоятельность мобилизует. Экзамен на автодроме представляет собой фильтр перед следующим этапом проверки учеников.

Третий этап экзамена - это вождение по городским улицам. Эта часть экзамена – самая сложная. Курсант должен продемонстрировать уверенное вождение транспортного средства, знание правил дорожного движения и умение применять правила на практике, умение ориентироваться в дорожной обстановке и принимать правильное решение в нестандартной ситуации.

Результат проверки умения курсантом безопасно управлять автотранспортным средством основывается на принятой методике выставления оценок. Экзаменационный лист представляет собой перечень ошибок, которые разделены на три категории:

- грубые нарушения;

- средние нарушения;
- мелкие нарушения.

За каждую грубую ошибку кандидат в водители получает пять штрафных баллов, за каждую среднюю – три, за мелкую ошибку выставляют один штрафной балл. Оценка “не сдал” выставляется за количество штрафных баллов пять и выше.

По итогам результатов сдачи экзамена в ГИБДД можно сделать вывод об эффективности применяемых автошколой методов обучения.

2.5. Результаты опытно-поисковой работы.

В ходе выполнения работы были рассмотрены и учтены научно-методическая литература, опыт работы других автошкол, мнения участников ряда тематических семинаров и конференций, подобраны методики обучения водителей автотранспорта с использованием современных средств обучения. Также был проведён анализ итогов сдачи экзаменов в ГАИ курсантами автошколы Юмакс за период 2011-2017 гг.

По результатам анализа можно сделать вывод, что использование нашей методики позволило ученикам автошколы получить более глубокие знания и использовать их как при сдаче экзамена в ГИБДД, так и в повседневной эксплуатации автотранспорта. При проведении анализа работы автошколы за период с 2011 по 2017 гг. можно увидеть следующую закономерность – несмотря на возросшие требования к кандидату в водители со стороны экзаменаторов, наметилась тенденция к росту показателей успешной сдачи экзамена в ГИБДД с первого раза.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании приведённой статистики можно сделать вывод, что применение разработанной методики, основанной на комплексном использовании теоретических методов обучения, практических и семинарских занятий, тренажёров, компьютерных средств, позволило повысить эффективность подготовки водителей автотранспорта в условиях автошколы.

ДАННЫЕ АНАЛИЗА РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ КУРСАНТОВ В АВТОШКОЛЕ ЮМАКС ЗА 2011-2017 ГГ.

Анализ сдачи теоретического экзамена							
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Процент сдавших экзамен с первого раза	85,0%	83,0%	86,0%	88,0%	92,0%	91,0%	93,0%

Анализ сдачи экзамена «Практическое вождение на автодроме»							
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Процент сдавших экзамен с первого раза	65,0%	66,0%	69,0%	72,0%	70,0%	73,5%	73,0%

Анализ сдачи экзамена «Практическое вождение по городу»							
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сдававшие экзамен							
Общее число	250	363	365	382	436	450	301
Мужчины	98	151	147	157	190	176	128
Женщины	152	212	218	225	246	274	173
Успешно сдавшие экзамен							
Общее число	63	98	93	149	183	201	139
Мужчины	35	58	53	75	94	94	69
Женщины	28	40	40	74	89	107	70
Процент сдавших экзамен с первого раза							
Общее число	25,2%	27,0%	25,5%	39,0%	42,0%	44,7%	46,2%
Мужчины	35,7%	38,4%	36,1%	47,8%	49,5%	53,4%	53,9%
Женщины	18,4%	18,9%	18,3%	32,9%	36,2%	39,1%	40,5%

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автотранспортная психология. Методические указания / сост. к.п.н. Бурганова Н.Т. – Набережные Челны: Издательско-полиграфический центр НЧИ КФУ, 2014. – 48с.
2. Андреев В.И. Педагогическая этика: инновационный курс для нравственного саморазвития / В.И.Андреев. – Казань: Центр инновационных технологий, 2012. – 272 с.
3. Бодров В.А. Психология профессиональной пригодности. Учебное пособие для вузов – М. ПЕР СЭ, 2001 – 511 с – (Современное образование) с 311.
4. Быкова Л.В., Зимина И.С., Коваленко Г.И. Обучение вождению. Методические рекомендации. – Екатеринбург, 2009. – 56с.
5. Введение в психологию / Под общ. ред. проф. А.В. Петровского. — Москва: Издат. центр «Академия», 1996. - 496 с. - ISBN 5-7695-0084-0
6. Верзилин Н.М. О методах обучения в школе. М.: Изд-во НИИ школ министерства просвещения РСФСР, 1983.
7. Гальперин П.Я. Теория поэтапного формирования умственных действий: Лекции по психологии / Под ред. и с предисл. А.И.Подольского. М., 2002.
8. Головнева И.В. Особенности обучения взрослых: психолого-педагогические аспекты. [Электронный ресурс] // Библиотека e-Reading: http://www.e-reading.by/chapter.php/98177/7/Methodika_prepodavaniya_psihologii__konspekt_lekciii.html (дата обращения 15.11.2017).
9. Ермаков Д.С., Петрова Г.Д. Создание элективных учебных курсов для профильного обучения // Школьные технологии, 2003. - № 6. – с.23-29.
10. Жуковская З.Д. О концепции непрерывного образования / З.Д. Жуковская, Л.В.Квасова, В.Н.Фролов // Высшее образование сегодня. - 2007.- № 8.- С. 12-17.

11. Загузов Н.И. Подготовка и защита диссертации по педагогике [Электронный ресурс] // Электронная библиотека Sciyouth.ru: http://www.sciyouth.ru/EIBibl/2015_16_uch_year/2_kurs_magistratura/Nauchno_issledovatel'skaya_rabota/zaguzov_n_i_podgotovka_i_zashita_dissertacii_po_pedagogike.pdf (дата обращения 15.11.2017).
12. Занков Л.В. Система развивающего обучения [Электронный ресурс] // ЗАНКОВ.ru: <http://zankov.ru/about/concept/> (дата обращения 15.11.2017).
13. Зеленин С.Ф. Учебник по вождению. Изд-во «Мир автокниг», 2015.
14. Зеленин С.Ф. Правила дорожного движения с комментариями понятным для всех языком. Изд-во «Мир автокниг», 2015.
15. Канашев В.А. Гендерный подход в обучении вождению. [Электронный ресурс] // <https://infourok.ru/genderniy-podhod-v-obuchenii-vozhdeniyu-1574917.html> (дата обращения 15.11.2017).
16. Капитанская А.К. Особенности образования взрослых. [Электронный ресурс] // Вопросы Интернет образования: http://vio.uchim.info/Vio_30/cd_site/articles/art_2_5.htm (дата обращения 15.11.2017).
17. Котик М.И. Психология и безопасность. [Электронный ресурс] // КМ.RU: <http://www.km.ru/referats/C1D60C61194747BFBC06F24A8B1541D5> (дата обращения 15.11.2017).
18. Круглова Н.Р. Профессиональная этика и этикет: учебное пособие // Новосиб. гос. пед. ун-т. – Новосибирск: НГПУ, 2012. [Электронный ресурс] <http://lib.nspu.ru/file/library/216194/55673cc98a14b8b6.pdf> (дата обращения 15.11.2017).
19. Морева Н.А. Педагогика среднего профессионального образования: учеб.пособие для студентов высш.учеб.пед.заведений – М.: Издат. центр «Академия», 2001. – 272 с. 8.

20. Морева Н.А. Общая и профессиональная педагогика: учеб.пособие для студентов пед. вузов / под ред. В.Д.Симоненко. – М.: Вентана-Граф, 2006. – 368 с.

21. Полякова С.В. Безопасность дорожного движения: истоки, история, реальность // Проблемы права. 2013. № 2 (40). С. 109-112.

22. Ракова Н.А. Педагогика современной школы: Учебно-методическое пособие. - Витебск: Изд-во УО «ВГУ им. П.М.Машерова». - 215 с. 2009.

23. Степанова-Быкова А.С. Методика профессионального обучения: практикум / А.С.Степанова-Быкова, Е.Е.Савченко, А.С.Карманова, О.В.Константинова. – Красноярск: ИПК СФУ, 2009. – 99 с. (Методика проф. обучения: УМКД № 1513/1115-2008 / рук.творч. коллектива Т.Г.Дулинец).

24. Столяренко В. А. Экстремальная психология: Учеб.пособие для вузов. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002, - 607 с.

25. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) "О безопасности дорожного движения". Доступ из справ.-правой системы «КонсультантПлюс».