

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Министерство образования и науки Кыргызской Республики**

**Межгосударственная образовательная организация высшего
образования Кыргызско-Российский Славянский университет имени
первого Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина**

Естественно-технический факультет

Кафедра автомобильного транспорта

**Фонд
оценочных средств**

по дисциплине «Методические основы подготовки водителей»

Уровень высшего образования

БАКАЛАВРИАТ

**Направление подготовки 23.03.01 - РФ, 670300 - КР ТЕХНОЛОГИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ**

**Квалификация
бакалавр**

Фонд оценочных средств предназначен для контроля знаний обучающихся по всем направлениям подготовки бакалавриата КРСУ в соответствии с ФГОС 3++ по дисциплине *Методические основы подготовки водителей*.

Фонд оценочных средств рассмотрен и утвержден на заседании кафедры

автомобильного транспорта

наименование кафедры

протокол № 8 от "25" марта 2025 г.

Заведующий кафедрой

Автомобильного транспорта

наименование кафедры



подпись

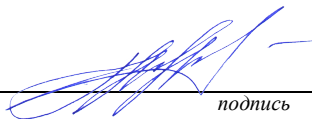
расшифровка подписи

Алсеитов Мирлан Тилегенович

Исполнители:

Профессор

должность



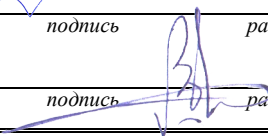
подпись

расшифровка подписи

Глазунов Дмитрий Владимирович

Профессор

должность



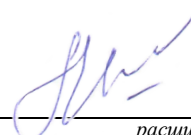
подпись

расшифровка подписи

Глазунов Владимир Иванович

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель декана по учебной работе



личная подпись

расшифровка подписи

Краснощекова Лариса Владимировна.

Раздел 1. Перечень компетенций, с указанием этапов их формирования в процессе освоения дисциплины/практики

Формируемые компетенции	Планируемые результаты обучения по дисциплине, характеризующие этапы формирования компетенций	Виды оценочных средств/ шифр раздела в данном документе
<p>ПК-8: Способен к организации процесса улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок</p>	<p><u>Знать:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – систему создания и современное использование базы данных автошкол и органов УОБДД МВД КР на водителей, систематически нарушающих ПДД, и участников ДТП, что позволит УОБДД, Министерству образованию КР, страховым компаниям проводить адресную работу с этой категорией водителей, а также контролировать качество подготовки водителей в конкретных образовательных учреждениях по подготовке водителей. Знать задачи и основные мероприятия, которые являются наиболее эффективными в методике пропаганды безопасности дорожного движения с учетом дифференцированной структуры мотивации поведения различных групп участников дорожного движения, системы осуществлять переход от стандартных малоэффективных методов обучения, к формам, учитывающим выделение целевых групп, их мотивацию, средства активизации, определение наиболее важных компонентов воздействия, оценку эффективности методов и средств подготовки водителей транспортных средств 	<p>Блок А</p> <ul style="list-style-type: none"> – фронтальный опрос.
	<p><u>Уметь:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – анализировать причины нарушения водителями Правил дорожного движения, учитывая высокие темпы автомобилизации общества, 	<p>Блок В</p> <ul style="list-style-type: none"> – практические задания.

Формируемые компетенции	Планируемые результаты обучения по дисциплине, характеризующие этапы формирования компетенций	Виды оценочных средств/ шифр раздела в данном документе
	<p>знать систему массового появления на улицах и дорогах водителей с минимальными навыками вождения автомобилей и методики устранения данных проблем, основные приоритетные направления, которые повсеместно являются важными факторами улучшение качества подготовки водителей для оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок</p>	
	<p>Владеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> – методами, позволяющими анализировать причины нарушения водителями Правил дорожного движения, учитывая высокие темпы автомобилизации общества, знать систему массового появления на улицах и дорогах водителей с минимальными навыками вождения автомобилей и методики устранения данных проблем, основные приоритетные направления, которые повсеместно являются важными факторами улучшение качества подготовки водителей для оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок. 	<p>Блок С</p> <ul style="list-style-type: none"> – доклад; – контрольный опрос.

Раздел 2. Технологическая карта дисциплины

" Методические основы подготовки водителей"
Курс 3, семестр5, Количество ЗЕ - 2, Отчетность – зачет с оценкой

Название модулей дисциплины согласно РПД	Контроль	Форма контроля	Зачетный минимум	Зачетный максимум	График контроля
Модуль 1					
1. Документация, регламентирующая подготовку водителей ТС	Текущий контроль	Фронтальный опрос	5	10	6 неделя
	Рубежный контроль	Выполнение практического задания. Доклад по заданной тематике	10	20	
Модуль 2					
2. Влияние подготовки водителей на безопасность дорожного движения	Текущий контроль	Фронтальный опрос, выполнение практического задания	5	10	12 неделя
	Рубежный контроль	Выполнение практического задания. Доклад по заданной тематике	20	30	
ВСЕГО за семестр			40	70	
Промежуточный контроль (экзамен)		Экзамен	20	30	
Семестровый рейтинг по дисциплине			60	100	

Раздел 3. Типовые контрольные задания и иные материалы, необходимые для оценки планируемых результатов обучения по дисциплине / практике (оценочные средства). Описание показателей и критериев оценивания компетенций, описание шкал оценивания.

Блок А

А.1 Вопросы для фронтального опроса:

Раздел 1. Документация, регламентирующая подготовку водителей ТС.

Вопросы:

1. Влияние анализа ДТП на улучшение безопасности дорожного движения.
2. Модель деятельности водителя. Факторы, влияющие на деятельность водителя.
3. Основные требования при подготовке водителей транспортных средств
4. Требования к преподавательскому составу учебных организаций при подготовке водителей транспортных средств
5. Эффективные методы государственной политики по улучшению БДД.
6. Контроль знаний после прохождения обучения водителей транспортных средств.
7. Предпосылки улучшения качества подготовки водителей транспортных средств.
8. Общие методические рекомендации при подготовке водителей транспортных средств различных категорий.
9. Роль и влияние министерства транспорта и коммуникаций КР на обеспечение безопасности дорожного движения.
10. Нормативное правовое регулирование в области БДД.

Раздел 2. Влияние подготовки водителей на безопасность дорожного движения.

Вопросы:

1. Необходимые требования к водителям при получении водительского удостоверения.
 2. Обеспечение надежности и определение понятия надежности водителя.
 3. Безопасность транспортного средства. Четыре вида безопасности транспортного средства и управление безопасностью водителем
 4. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по безопасности движения.
 5. Обеспечение технической исправности транспортных средств при эксплуатации.
 6. Основы стратегии и тактики управления автомобилем. Формулирование методов стратегии и тактики.
 7. Процессы восприятия. Восприятие времени и пространства. Организация процесса восприятия.
 8. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по ПДД
 9. Обеспечение технической исправности транспортных средств при эксплуатации.
 10. Основы стратегии и тактики управления автомобилем. Формулирование методов стратегии и тактики
- .

Блок В

В.1 Практические задания:

Практические работы по дисциплине Методические основы подготовки водителей способствуют более полному закреплению теоретического материала и успешному приобретению навыков по БДД. В практических работах студент должен подтвердить полученные на лекциях и в результате самостоятельной подготовки теоретические знания. Каждую практическую работу студент сначала изучает теоретически, готовит конспект, а затем, после первоначальной проверки изученного материала, выполняет практически. После выполнения практической работы студенту необходимо защитить работу, подтвердив свои знания по данной работе.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 1

Анализ и исследование опасных участков при составлении маршрутов движения автомобильного транспорта

Цель работы: На основании определенных маршрутов движения автомобильного транспорта провести исследование маршрутов движения автомобильного транспорта по г. Бишкек, выданных преподавателем, провести анализ загруженности участков маршрута, сделать анализ движения транспортных потоков и выделить на маршрутах опасные участки. По результатам проведенного анализа внести предложения по улучшению безопасности дорожного движения.

Приборы и материалы: Копия карты г. Бишкек, участок, полученный согласно варианта задания.

Задание:

1. Изучить план-карту г. Бишкек.
2. Согласно варианта задания отметить на карте маршрут движения автомобильного транспорта.
3. Изучить на местности в реальных условиях маршрут движения.
4. Обратит особое внимание на опасные участки маршрута.
5. Провести анализ опасных участков маршрута.
6. Внести предложения по улучшению безопасности движения на заданном маршруте.
7. Сделать вывод.

Варианты задания: Вариант задания выбирается согласно порядковому номеру в групповом журнале.

1. Ул. Советская (Южная магистраль-ул. Медерова)
2. Ул. Советская (ул. Медерова-ул. Бокомбаева)
3. Ул. Советская (ул. Бокомбаева-пр. Чуй)
4. Ул. Советская (пр. Чуй-ул. Ленинградская)
5. Ул. Ахунбаева (ул. Алмаатинская-ул. Советская)
6. Ул. Ахунбаева (ул. Советская-ул. Баха)
7. Пр. Чуй (ул. Алмаатинская-ул. Правды)
8. Пр. Чуй (ул. Правды-ул. Манаса)
9. Пр. Чуй (ул. Манаса-ул. Фучика)
10. Ул. Алмаатинская (ул. Ахунбаева-пр. Чуй)
11. Ул. Алмаатинская (пр. Чуй-ул. Жибек Жолу)
12. Пр. Манаса (ул. Ахунбаева-Ул Горького)
13. Пр. Манаса (ул. Горького-ул. Московская)
14. Пр. Манаса (ул. Московская-ул. Жибек Жолу)
15. Ул. Жибек Жолу (ул. Лермонтова-ул. Карпинского)
16. Ул. Жибек Жолу (Вост. Автовокзал-ул. Советская)
17. Ул. Жибек Жолу (ул. Советская-ул. Манаса)

18. Ул. Жибек Жолу (ул. Манаса-ул. Фучика)
19. Ул. М. Гвардия (Ул. Л. Толстого-ул. Токтогула)
20. Ул. М. Гвардия (Ул. Токтогула-ул. Фрунзе)

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 2

Оценка возможности предотвращения наезда на неподвижное препятствие

Цель работы: На основе изученного теоретического материала научиться проводить анализ дорожно-транспортных происшествий а именно произвести расчет тормозного пути автомобиля и сделать вывод, имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП.

Приборы и материалы: теоретические данные по расчетам тормозного пути автомобиля, задание полученное согласно варианта.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

В ходе служебного расследования часто встает вопрос - имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП?

Если водитель совершил наезд, то в соответствии с ПДД при обнаружении препятствия он должен был, применив экстренное торможение снизить скорость или остановиться. Соответственно, если у водителя была возможность остановить автомобиль, а он ею не воспользовался, то водитель виновен, если такой возможности у него не было, то водитель не виноват в совершении данного ДТП.

Эффективность торможения оценивается величиной остановочного пути - S - пути автомобиля со времени обнаружения опасности до полной остановки по формуле:

$$S_0 = S_p + S_{cp} + S_n + S_T \quad (1)$$

где S_p , S_{cp} , S_n - путь, проходимый автомобилем соответственно за время реакции водителя, срабатывания тормозов, нарастания замедления; S_T - путь торможения.

Значения слагаемых S_0 определяются по формулам:

$$S_p = t_p \cdot U_a; S_{cp} = t_{cp} \cdot U_a; S_n = 0,5 \cdot t_n \cdot U_a; S_T = U_a / 2g\phi \quad (2)$$

где t_p - время реакции водителя, - зависит от его возраста, квалификации, состояния здоровья и других факторов, изменяется в достаточно широких пределах от 0,3 до 1,5 с и в среднем для расчета может быть принято 0,6-0,8 с;

t_{cp} - время срабатывания тормозного привода, зависит главным образом от типа привода и его технического состояния, и для расчетов может быть принято 0,2-0,3 с;

t_n - время нарастания замедления, - зависит от типа тормозного привода, состояния дорожного покрытия, массы автомобиля и для расчетов может быть принято 0,3-0,6 с;

U_a - скорость автомобиля, в начале торможения, м/с;

g - ускорение свободного падения, 9,8 м/с²;

ϕ - коэффициент сцепления шин с дорогой, - выбирается в зависимости от состояния дорожного покрытия (примерные значения приведены в табл. 9.1 значений коэффициента сцепления для асфальтобетонного покрытия).

Значения коэффициента сцепления для асфальтобетонного покрытия

Состояние покрытия	Значения
Сухое, чистое	0,7-0,8
Мокрое, чистое	0,4-0,5
Мокрое, покрытое грязью	0,3-0,4
Заснеженное	0,2-0,3
Обледенелое	0,1-0,2

Итак, значение остановочного пути автомобиля на горизонтальном участке дороги определяется по формуле, м:

$$S_o = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \cdot U_a + U_a / 2g\phi; \quad (9.3)$$

Если значение S_o меньше, чем $S_{св}$ - свободное пространство до препятствия в момент его обнаружения водителем ($S_o < S_{св}$), то из этого следует сделать вывод, что у водителя была техническая возможность предотвратить наезд, если $S_o > S_{св}$, то у водителя технической возможности предотвратить наезд не было.

Однако, водители должны знать, что в некоторых случаях для избежания наезда более эффективным чем торможение оказывается объезд препятствия.

Величина пути, необходимого для объезда препятствия $S_{об}$, аналогично рассмотренному варианту торможения определяется по формуле:

$$S_{об} = S'_p + S_{py} + S_m; \quad (9.4)$$

где S'_p , S_{py} - путь, проходимый автомобилем, соответственно, за время реакции водителя и за время запаздывания рулевого управления; S_m - путь маневра, - например, в соседний ряд, в процессе которого автомобиль двигается с колесами, повернутыми, например, вправо; какое-то время автомобиль движется прямолинейно, затем водитель поворачивает колеса влево, выравнивая автомобиль.

Значения слагаемых S'_p и S_{py} определяются по формуле:

$$S'_p = t'_p \cdot U_a; \quad S_{py} = t_{py} \cdot U_a; \quad (9.5)$$

где t'_p , t_{py} - соответственно время реакции водителя и время запаздывания рулевого управления.

С некоторыми упрощениями, однако с достаточной для практических расчетов точностью значение S может быть определено по формуле взятой из (9.3), м:

где y - расстояние смещения автомобиля при объезде препятствия.

Рассмотрим пример.

Определить, имел ли водитель легкового автомобиля техническую возможность предотвратить наезд на стоящий на полосе его движения грузовой автомобиль, если в момент обнаружения водителем препятствия расстояние до него составляло 50 м, приняв следующие исходные данные:

$$U = 72 \text{ км/ч} = 20 \text{ м/с}; \quad \phi = 0,5; \quad t_p = t'_p = 0,8 \text{ с}; \quad t_{cp} = t_{py} = 0,2 \text{ с}; \quad t_n = 0,4; \quad y = 3 \text{ м}.$$

Значение остановочного пути, м:

$$S_o = (0,8 + 0,2 + 0,5 \times 0,4) \times 20 + (20^2 \times 1 / 2 \times 9,8 \times 0,5) = 24 + 40,8 = 64,8 \text{ м}.$$

Значение пути объезда, м:

$$S = (0,7 + 0,3) \times 20 + 2 \times 20^2 \times 3 / 9,8 \times 0,5 = 42,1 \text{ м}.$$

То есть, применив торможение, водитель не сможет избежать наезда, а применив объезд препятствия, водитель имеет возможность его предотвратить. Следовательно, общий вывод: действуя в соответствии с Правилами дорожного движения, водитель не имел технической возможности предотвратить наезд. Однако, водитель должен помнить, что ему никто не запрещает применения объезда препятствия. Расчеты и практический опыт показывает, что при скоростях

меньших, чем 20-40 км/ч, более эффективным оказывается торможение, а при больших скоростях объезд, как правило, более эффективен.

Задание:

Определить, имел ли водитель легкового автомобиля техническую возможность предотвратить наезд на стоящий на полосе его движения грузовой автомобиль, сделать анализ и вывод, если в момент обнаружения водителем препятствия условия видимости были нормальные, приняв следующие исходные данные:

1. Скорость -80 км/ч; расстояние до препятствия – 67 м, сухой асфальт; водитель 18 лет; ВАЗ-2109; $y = 3$ м.
2. Скорость -70 км/ч; расстояние до препятствия – 70 м, мокрый асфальт; водитель 28 лет; ВАЗ-2110; $y = 2$ м.
3. Скорость -60 км/ч; расстояние до препятствия – 30 м, мокрый грунт; водитель 30 лет; УАЗ-31512; $y = 3$ м.
4. Скорость -55 км/ч; расстояние до препятствия – 50 м, снег; водитель 20 лет; ВАЗ-2104; $y = 2$ м.
5. Скорость -60 км/ч; расстояние до препятствия – 70 м, лед; водитель 27 лет; ВАЗ-2115; $y = 3$ м.
6. Скорость -90 км/ч; расстояние до препятствия – 75 м, сухой асфальт; водитель 45 лет; ГАЗ-3110 ; $y = 3$ м.
7. Скорость -65 км/ч; расстояние до препятствия – 65 м, мокрый асфальт; водитель 35 лет; КАМАЗ-5320 ; $y = 2$ м.
8. Скорость -57 км/ч; расстояние до препятствия – 45 м, снег; водитель 65 лет; ГАЗ-3110 ; $y = 3$ м.
9. Скорость -64 км/ч; расстояние до препятствия – 55 м, лед; водитель 45 лет; ВАЗ-2109 ; $y = 2$ м.
10. Скорость -92 км/ч; расстояние до препятствия – 85 м, сухой асфальт; водитель 32 лет; ВАЗ-2115 ; $y = 3$ м.
11. Скорость -64 км/ч; расстояние до препятствия – 57 м, мокрый асфальт; водитель 35 лет; УАЗ-31512 ; $y = 2$ м.
12. Скорость -73 км/ч; расстояние до препятствия – 64 м, мокрый грунт; водитель 28 лет; ВАЗ-2109 ; $y = 3$ м.
13. Скорость -88 км/ч; расстояние до препятствия – 95 м, лед; водитель 25 лет; ВАЗ-2115 ; $y = 2$ м.
14. Скорость -40 км/ч; расстояние до препятствия – 35 м, снег; водитель 39 лет; ГАЗ-3110 ; $y = 3$ м.
15. Скорость -58 км/ч; расстояние до препятствия – 15 м, сухой асфальт; водитель 45 лет; УАЗ-31512 ; $y = 2$ м.
16. Скорость -45 км/ч; расстояние до препятствия – 49 м, лед; водитель 35 лет; ВАЗ-2109 ; $y = 3$ м.
17. Скорость -53 км/ч; расстояние до препятствия – 45 м, мокрый асфальт; водитель 54 лет; КАМАЗ-5320 ; $y = 2$ м.
18. Скорость -87 км/ч; расстояние до препятствия – 93 м, сухой асфальт; водитель 36 лет; ГАЗ-3110 ; $y = 3$ м.
19. Скорость -58 км/ч; расстояние до препятствия – 75 м, мокрый грунт; водитель 50 лет; КАМАЗ-5320 ; $y = 2$ м.
20. Скорость -67 км/ч; расстояние до препятствия – 36 м, снег; водитель 19 лет; ВАЗ-2104 ; $y = 3$ м.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 3

Определение пути обгона автомобиля

Цель работы: На основе изученного теоретического материала научиться проводить анализ дорожно-транспортных происшествий а именно произвести расчет тормозного пути автомобиля и сделать вывод, имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП.

Приборы и материалы: теоретические данные по расчетам тормозного пути автомобиля, задание полученное согласно варианта.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

Обгон транспортных средств является одним из наиболее сложных и опасных видов маневра. Во время обгона совершается около 12 % всех ДТП, при этом очень велико относительное число погибших и раненых.

Особенно опасны обгоны на дорогах, имеющих две полосы для движения в обе стороны, на этих, часто сравнительно узких дорогах, происходит взаимодействие с попутным транспортом при высокой скорости движения, причем часть маневра осуществляется на встречной полосе, где высока вероятность создания помех встречному транспортному средству и столкновения с ним.

Безопасный обгон может быть гарантирован при выполнении требований ПДД, совершенной технике управления автомобилем, точном расчете водителем маневра на основе устойчивых навыков оценки обстановки и прогнозирования ее развития.

Для этого в первую очередь необходимо знать величину пути обгона в той или иной ситуации и параметры, которые влияют на его изменение.

Рассмотрим обгон с постоянной скоростью. Автомобиль, движущийся со скоростью U_1 , настигает автомобиль, движущийся со скоростью U_2 , и совершает его обгон. Для того, чтобы начать обгон, водитель подъезжает к обгоняемому автомобилю на дистанцию безопасности $D_{б1}$ м, величину которой можно принять равной величине остановочного пути, плюс какой-то запас S_3 , принимаемый обычно 5-6 м. В этом случае, если впереди идущий автомобиль внезапно остановится, то у движущегося за ним водителя будет возможность остановить свой автомобиль. Дистанцию безопасности определяем по формуле:

$$D_{б1} = S_{б1} + S_3 = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \times U_1 + U_1^2 / 2g\varphi + S_3 \quad (6)$$

Вернувшись после завершения обгона на свою полосу движения, обгоняющий водитель должен обеспечить дистанцию безопасности $D_{б2}$ м, для автомобиля, которого он обогнал, определим по формуле:

$$D_{б2} = S_{б1} + S_3 = (t_p + t_{cp} + 0,5t_n) \times U_1 + U_1^2 / 2g\varphi + S_3 \quad (7)$$

Определим дистанцию обгона $D_{обг}$ - путь, который проходит обгоняющий автомобиль относительно обгоняемого, по формуле:

$$D_{обг} = D_{б1} + D_{б2} = L_1 + L_2 \quad (8)$$

где L_1, L_2 - соответственно длина первого и второго автомобилей.

Затем определяем время обгона $t_{обг2}$, (с), по формуле:

$$t_{обг2} = D_{обг2} / (U_1 - U_2) \quad (9)$$

и, наконец, находим путь обгона, м

$$S_{обг2} = t_{обг2} \times U_1. \quad (10)$$

Пример. Определить путь обгона грузового автомобиля, совершаемого легковым автомобилем, исходя из следующих данных:

$$U_1 = 20 \text{ м/с}; L_1 = 5 \text{ м}; U_2 = 15 \text{ м/с}; L_2 = 7 \text{ м}; \\ \varphi = 0,5; t_p = 0,7 \text{ с}; t_{cp} = 0,3 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$$

Определим $D_{б1}$:

$$D_{б1} = (0,7 + 0,3 + 0,5 \times 0,4) \times 20 + 20^2 / 2 \times 9,8 \times 0,5 + 5 = 69,8 \text{ м};$$

Определим $D_{б2}$:

$$D_{б2} = (0,7 + 0,3 + 0,5 \times 0,4) \times 15 + 15^2 / 2 \times 9,8 \times 0,5 + 5 = 52 \text{ м};$$

Определим $D_{обг}$:

$$D_{обг} = 69,8 + 52 + 5 + 7 = 133,8 \text{ м};$$

Определим t :

$$t_{обг2} = 133,8 / (20 - 15) = 26,8 \text{ с};$$

Определим S :

$$S_{обг2} = 26,8 \times 20 = 536 \text{ м}.$$

При оценке безопасности обгона следует помнить, что за время, пока водитель совершает обгон (в нашем случае $t_{обг2} = 26,8 \text{ с}$), водитель, двигающийся навстречу, приблизится на расстояние $S_{пр} = t_{обг} \times U_3$. Если скорость движения своего и обгоняемого автомобиля водитель определяет достаточно точно, то скорость автомобиля, двигающегося навстречу U_3 , ему определить гораздо сложнее, и здесь могут быть значительные ошибки. Приняв $U_3 = 20 \text{ м/с}$, определим, что встречный автомобиль приблизился на расстояние $S_{пр} = 26,8 \times 20 = 536 \text{ м}$. Следовательно, безопасным в данной ситуации можно считать обгон при нахождении встречного автомобиля на расстоянии более 1 км от обгоняющего автомобиля.

Задание на практическую работу:

1. $U_1 = 60 \text{ км/ч}; L_1 = 6 \text{ м}; U_2 = 50 \text{ км/ч}; L_2 = 7 \text{ м}; \\ \varphi = 0,5; t_p = 0,6 \text{ с}; t_{cp} = 0,4 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
2. $U_1 = 80 \text{ км/ч}; L_1 = 10 \text{ м}; U_2 = 60 \text{ км/ч}; L_2 = 8 \text{ м}; \\ \varphi = 0,4; t_p = 0,5 \text{ с}; t_{cp} = 0,3 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
3. $U_1 = 75 \text{ км/ч}; L_1 = 7 \text{ м}; U_2 = 57 \text{ км/ч}; L_2 = 8 \text{ м}; \\ \varphi = 0,5; t_p = 0,6 \text{ с}; t_{cp} = 0,5 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
4. $U_1 = 65 \text{ км/ч}; L_1 = 6 \text{ м}; U_2 = 40 \text{ км/ч}; L_2 = 7 \text{ м}; \\ \varphi = 0,4; t_p = 0,5 \text{ с}; t_{cp} = 0,3 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
5. $U_1 = 90 \text{ км/ч}; L_1 = 8 \text{ м}; U_2 = 70 \text{ км/ч}; L_2 = 9 \text{ м}; \\ \varphi = 0,5; t_p = 0,6 \text{ с}; t_{cp} = 0,4 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
6. $U_1 = 70 \text{ км/ч}; L_1 = 6 \text{ м}; U_2 = 50 \text{ км/ч}; L_2 = 7 \text{ м}; \\ \varphi = 0,4; t_p = 0,5 \text{ с}; t_{cp} = 0,3 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
7. $U_1 = 65 \text{ км/ч}; L_1 = 5 \text{ м}; U_2 = 55 \text{ км/ч}; L_2 = 8 \text{ м}; \\ \varphi = 0,5; t_p = 0,6 \text{ с}; t_{cp} = 0,4 \text{ с}; t_H = 0,4 \text{ с}.$
8. $U_1 = 58 \text{ км/ч}; L_1 = 4 \text{ м}; U_2 = 48 \text{ км/ч}; L_2 = 6 \text{ м};$
9. $U_1 = 85 \text{ км/ч}; L_1 = 8 \text{ м}; U_2 = 74 \text{ км/ч}; L_2 = 7 \text{ м};$
10. $U_1 = 95 \text{ км/ч}; L_1 = 6 \text{ м}; U_2 = 70 \text{ км/ч}; L_2 = 7 \text{ м};$

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 4

Изучение ослепления человека.

Цель работы: На основе изученного теоретического материала научиться проводить анализ работы зрительного нерва, изучить процесс адаптации глаза человека и сделать вывод, как влияет процесс ослепления водителя на безопасность движения и возможность предотвратить ДТП.

Приборы и материалы: настольная лампа, секундомер.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

Статистика указывает на большое количество ДТП (до 50%) в темное время суток, несмотря на снижение в это время интенсивности движения до 10-раз от её дневной величины.

Поэтому некоторые особенности физиологии зрения должны учитываться водителем при выборе режима движения в ночное время в условиях искусственного освещения дороги.

Решающее значение для зрения имеют условия освещенности. Для того чтобы глаза могли опознать предмет, необходимый определенный уровень освещенности.

При изменении уровня освещенности происходит приспособление зрительного анализатора к новым условиям. Как известно, этот процесс называется адаптацией. Время адаптации, т.е. время, необходимое для перестройки глаз на новый режим освещения, является важной физиологической особенностью зрения, непосредственно сказывающейся на безопасности движения. При переходе от темноты к свету глаз приспособляется быстрее, чем при переходе от света в темноту. Наибольшие затруднения для водителя возникают при резких изменениях освещенности дороги, при движении в условиях недостаточной освещенности, при недостаточной контрастности. Во всех этих случаях процесс зрительного восприятия существенно замедляется.

Быстрое изменение уровней освещенности вызывает настолько сильное раздражение сетчатки глаза, что наступает временное ослепление. Ослепление может наступить при освещении водителя светом фар встречных автомобилей, светом уличных светильников, блеском отраженного света и т.д. Время ослепления колеблется в широких пределах и в зависимости от субъективных качеств человека и от степени раздражения сетчатки может продолжаться от нескольких секунд до нескольких минут.

Для проведения лабораторной работы необходимо в темном помещении установить электрическую лампу, мощностью 40 Вт. Напротив лампы устанавливается проверяемый. При включении освещения, происходит небольшое ослепление в течении 10-15 секунд. После выключения света необходимо замерить время восстановления зрения сначала правым а затем левым глазом. После произвести расчеты, какое расстояние пройдет автомобиль за это время при скоростях 40 км/ч, 90 км/ч и 110 км/ч. Сделать вывод.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 5

Определение угла зрения человека.

Цель работы: На основе изученного теоретического материала научиться проводить анализ работы глаза, изучить углы зрения человека и сделать соответствующие выводы, как влияет угол зрения водителя на безопасность движения и возможность предотвратить ДТП.

Приборы и материалы: прибор для изучения угла зрения.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

Снижение возможности видеть дорожную обстановку влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий.

Зрительным полем называют измеряемую в градусах область, видимую фиксированным (неподвижным) глазом. Размеры поля зрения определяются углами зрения. Водители, имеющие суженное поле зрения, могут допустить ошибку в управлении автомобилем в результате невозможности обнаружения объектов за пределом его поля зрения (например, пешеход или автомобиль на обочине, обгоняемый автомобиль, объекты, находящиеся на перекрестке и т.д.). Совмещенное поле зрения человека (зрение двумя глазами) составляет 120-130°. Если предмет рассматривается совместным для обоих глаз участком поля зрения, то предмет виден наиболее отчетливо, рельефно. Такое зрение называется бинокулярным.

Способность глаза четко различать детали объекта характеризуется остротой зрения. Наибольшая острота характерна для центрального зрения в конусе с углом около 3°, хорошая острота зрения – в конусе 5-6°, удовлетворительная – в конусе 12-14°, при чем по вертикали эти углы несколько больше. Предметы, расположенные за пределами угла 14°, видны без ясных деталей. Для рассмотрения предмета, находящегося в периферическом поле зрения, человек рефлекторно переводит на этот предмет глаза так, чтобы он попал в зону острого зрения. Это требует времени. Так, при проезде перекрестка водитель может затратить на перевод взгляда с фиксации с одной стороны пересечения до другой от 0,5 до 1,1 с. В зависимости от скорости за это время автомобиль проходит расстояние от нескольких метров до нескольких десятков метров.

Определение расстояния до предмета, находящегося в поле зрения, возможно, когда оба глаза нацелены на этот предмет. Это свойство зрительной системы (наведение оптической оси глаз на объект) называется конвергенцией и производится совместно глазными мышцами и хрусталиками глаза. Среднее время конвергенции составляет около 0,165 с.

Восприятие величины предмета основано на оценке соотношения его углового размера в поле зрения и расстояния до предмета. Предметы кажутся тем меньше, чем дальше расположены от наблюдателя. Глаз способен воспринимать также пространственное расположение предметов относительно друг друга и расстояние между ними.

Таким образом, восприятие формы, удаленности и размеров предметов обеспечивается остротой зрения, конвергенцией и аккомодацией хрусталика (изменение его кривизны при помощи глазных мышц с целью обеспечения резкости изображения). Точность этих функций зрительного анализатора важна для уверенного управления автомобилем.

В лабораторной работе необходимо измерить углы зрения глаза человека в горизонтальной плоскости, и вертикальной плоскости отдельно для каждого глаза и для обоих глаз. Сделать соответствующие выводы.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 6

Разработка автодрома для обучения практического вождения.

Цель работы: На основе изученного теоретического материала произвести разработку автодрома для обучения водителей транспортных средств с учетом современных требований.

Приборы и материалы: формат А3 чертежной бумаги или миллиметровки, набор чертежных инструментов.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

Важнейшим дополнением к процессу подготовки водителей являются тренировочные занятия на специальных учебно-тренировочных площадках и трассах – автодромах. Теоретические навыки, приобретенные водителем во время занятий, должны получить свое завершение в естественных условиях движения на автодроме, дают возможность выявить наиболее типичные ошибки при управлении автомобилем в реальных условиях движения.

В международной практике автодромы широко используются для первоначального обучения управлению автомобилем и повышения мастерства водителя.

Процесс формирования навыков вождения на автодроме имеет ряд очень важных преимуществ по сравнению с учебной ездой по городской улице или загородной дороге. Здесь прежде всего необходимо отметить значительно более высокую безопасность учебного процесса и за счет снятия части психологического напряжения обучающегося в связи с отсутствием движения пешеходов и транспортных средств. Это существенно облегчает учебный процесс. Кроме того, при рациональной организации учебного процесса, как показывает практический опыт, на автодроме преподаватель может вне учебного автомобиля руководить обучением сразу нескольких учеников, одновременно совершающих учебную езду на нескольких автомобилях.

Основным сооружением автодрома является обычно кольцевая дорога с асфальтобетонным покрытием шириной 6-9 м и учебные площадки для фигурного вождения автомобиля. Кольцевая дорога должна иметь прямой участок, на котором легковые автомобили могут развивать скорость до 120 км/ч. Все повороты на дороге выполнены без поперечного уклона для усложнения движения на повороте и отработки мастерства вождения на кривых. Внутри кольцевой дороги расположены два пересекающихся проезда, образующие перекресток, на котором может быть установлен светофорный объект для выработки навыков проезда регулируемых перекрестков. На площадке автодрома обязательно наличие следующих элементов для подготовки водителей транспортных средств: «гараж», «узкий дворик», «эстакада», «восьмерка» для подготовки водителей транспортных средств категории «А». Направление движения по трассе – против часовой стрелки.

На формате А3, с учетом требований ЕСКД, в масштабе, разработать и построить план автодрома, отвечающий современным требованиям подготовки водителей транспортных средств.

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА № 7

Разработка учебного плана По подготовке водителей транспортных средств.

Цель работы: на основе изученного теоретического материала произвести разработку учебного плана для обучения водителей транспортных средств с учетом современных требований.

Приборы и материалы: бумага формата А4, карандаш, линейка.

Теоретические сведения и задание на практическую работу:

Основой учебного процесса при подготовке водителей транспортных средств является учебный план.

Учебный план разрабатывается учебным заведением, согласовывается и утверждается ГУБДД МВД КР.

Учебный план должен соответствовать стандарту по подготовке водителей транспортных средств соответствующей категории, и включать следующие дисциплины: «Правила дорожного движения», «Устройство и техническое обслуживание автомобиля», «Основы безопасного управления транспортным средством», «Основы законодательства и правоповедения», «Основы первой медицинской помощи пострадавшим», «Практическое вождение автомобиля».

Составить предметный план для подготовки водителей транспортных средств категории, указанной преподавателем. Каждый предмет должен включать название темы, и количество учебных часов, выделенных на теоретическое и практическое обучение.

Пример таблицы учебного плана:

Название дисциплины.

№	Тема занятия	Теория	Практика	Итого

Блок С

С.1 Темы докладов:

1. Оперативные качества водителей. Внимание. Устойчивость. Концентрация. Объем и распределенность внимания.
2. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по основам первой медицинской помощи пострадавшим.
3. Анализ причин, условий и обстоятельств, приводящих к ДТП.
4. Эмоциональное состояние водителя. Эмоциональная устойчивость. Влияние состояние водителя на управление автомобилем.
5. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по основам правоповедения.
6. Оперативные качества водителя. Влияние стажа управления автомобилем на безопасность движения.
7. Утомление. Реакция. Влияние утомления на безопасность движения.
8. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по безопасности движения.
9. Обеспечение технической исправности транспортных средств при эксплуатации.
10. Основы стратегии и тактики управления автомобилем. Формулирование методов стратегии и тактики.
11. Автодромы. Назначение и оборудование. Методика обучения практического вождения на автодроме.
12. Обеспечение безопасности при организации перевозок пассажиров.

13. Информативность объектов. Принятие решений водителем. Основные факторы, влияющие на принятие решения.
14. Практическое обучение вождению. Требования к оборудованию транспортных средств. Требования к инструкторам.
15. Обеспечение безопасности при организации перевозок грузов.
16. Информационная модель принятия решения водителем. Виды поступления информации. Принятие решения водителем.
17. Переподготовка водителей транспортных средств. Учебные организации и учебный процесс при переподготовке водителей транспортных средств.
18. Влияние технического состояния автомобиля на безопасность.
19. Эффективность торможения транспортного средства и ее особенности.
20. Требования предъявляемые к водителю.

Блок D (промежуточный контроль)

Перечень вопросов и заданий для промежуточной аттестации (зачет с оценкой):

Вопросы для проверки уровня обученности ЗНАТЬ

1. Психофизиологические основы деятельности водителя.
2. Основные требования при подготовке водителей транспортных средств.
3. Система «ВАДС».
4. Водитель и безопасность движения. Влияние качества обучения на дальнейшее управление автомобилем.
5. Оборудование классов при подготовке водителей транспортных средств. Требования к методическому обеспечению учебных классов.
6. Влияние анализа ДТП на улучшение безопасности дорожного движения.
7. Модель деятельности водителя. Факторы, влияющие на деятельность водителя.
8. Оборудование автомобилей при подготовке водителей транспортных средств. Требования к оборудованию учебных автомобилей.
9. Приоритетные направления в подготовке водителей транспортных средств.
10. Физические и психофизиологические требования к водителям транспортных средств.
11. Требования к преподавательскому составу учебных организаций при подготовке водителей транспортных средств.
12. Влияние темпов автомобилизации на безопасность дорожного движения.
13. Причины, влияющие на процесс управления автомобилем. Внешние и внутренние факторы, влияющие на процесс управления автомобилем.
14. Учебная программа подготовки водителей транспортных средств. Учебные планы.
15. Эффективные методы государственной политики по улучшению БДД.
16. Психофизиологические характеристики водителя. Виды ощущений.
17. Практическое обучение вождению. Требования к оборудованию транспортных средств. Требования к инструкторам.
18. Обеспечение безопасности при организации перевозок грузов.
19. Информационная модель принятия решения водителем. Виды поступления информации. Принятие решения водителем.
20. Переподготовка водителей транспортных средств. Учебные организации и учебный процесс при переподготовке водителей транспортных средств

Задачи для проверки уровня обученности УМЕТЬ и ВЛАДЕТЬ:

1. Рассчитать показатели аварийности и определить влияние их анализа на безопасность дорожного движения.
2. проанализировать слуховые ощущения. Указать три фактора слухового восприятия. Качественные характеристики слухового восприятия.
3. Выделить основные методические рекомендации при подготовке водителей транспортных средств различных категорий.
4. Обосновать систему государственного управления обеспечения безопасности дорожного движения.
5. Определить ощущение равновесия, ускорения, вибрации. Указать направления векторов перегрузок. Ускорения, действующие на водителя.
6. Применение технических средств при обучении водителей транспортных средств для интенсификации учебного процесса.
7. Определит и обосновать роль и влияние министерства транспорта и коммуникаций КР на обеспечение безопасности дорожного движения.
8. Обосновать процессы восприятия. Восприятие времени и пространства. Организация процесса восприятия.
9. Разработать тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по ПДД.
10. Объяснить основные нормативное правовые способы регулирование в области БДД.
11. Объяснить существующие виды памяти. Кратковременная память. Долговременная память. Мышление.
12. Разработать тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по устройству автомобиля.
13. Сформировать систему сбора и обработки информации по ДТП.
14. Оперативные качества водителей. Внимание. Устойчивость. Концентрация. Объем и распределенность внимания.
15. Разработать тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по основам первой медицинской помощи пострадавшим.
16. Анализ причин, условий и обстоятельств, приводящих к ДТП.
17. Эмоциональное состояние водителя. Эмоциональная устойчивость. Влияние состояние водителя на управление автомобилем.
18. Разработать тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по основам правоведения.
19. Оперативные качества водителя. Влияние стажа управления автомобилем на безопасность движения.
20. Утомление. Реакция. Влияние утомления на безопасность движения.
21. Тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по безопасности движения.
22. Обеспечение технической исправности транспортных средств при эксплуатации.
23. Основы стратегии и тактики управления автомобилем. Формулирование методов стратегии и тактики.
24. Автодромы. Назначение и оборудование. Методика обучения практического вождения на автодроме.
25. Обеспечение безопасности при организации перевозок пассажиров.
26. Информативность объектов. Принятие решений водителем. Основные факторы, влияющие на принятие решения.
27. Практическое обучение вождению. Требования к оборудованию транспортных средств. Требования к инструкторам.
28. Обеспечение безопасности при организации перевозок грузов.
29. Информационная модель принятия решения водителем. Виды поступления информации. Принятие решения водителем.
30. Переподготовка водителей транспортных средств. Учебные организации и учебный процесс при переподготовке водителей транспортных средств.
31. Влияние технического состояния автомобиля на безопасность движения.

32. Влияние темперамента и характера водителя на способы управления транспортным средством и безопасность движения.
33. Использование современных методик преподавания и средств обучения при подготовке водителей транспортных средств.
34. Ответственность водителя за нарушения требований к техническому состоянию автомобиля.
35. Влияние зрения на безопасность движения. Цветовосприятие. Угол зрения. Максимальная концентрация зрения

Пример построения билета промежуточной аттестации (экзамен):

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ ПРОМЕЖУТОЧНОГО КОНТРОЛЯ № _____

1. Вопрос для проверки уровня обученности ЗНАТЬ

Влияние темпов автомобилизации на безопасность дорожного движения.

2. Задание для проверки уровня обученности УМЕТЬ

Разработать тематический план и методические рекомендации при обучении водителей транспортных средств по ПДД.

3. Задание для проверки уровня обученности ВЛАДЕТЬ

Использование современных методик преподавания и средств обучения при подготовке водителей транспортных средств.

Раздел 4. Методические материалы, определяющие процедуры оценивания знаний, умений, навыков и (или) опыта деятельности, характеризующих этапы формирования компетенций

Описание показателей и критериев оценивания компетенций, описание шкал оценивания

1. Фронтальный опрос.

В рамках дисциплины «Методические основы подготовки водителей» опрос проводится фронтальным методом в устной форме беседы с группой, сочетая его с повторением пройденной темы, как средство для закрепления знаний. Вопросы ставятся таким образом, чтобы ответ имел краткую форму, чтобы последующий вопрос был продолжением предыдущего для того, чтобы раскрыть все вопросы изученной темы. В результате в активную умственную работу вовлекаются почти все студенты группы, оценка ставится всем участвующим в обсуждении в зависимости от активности каждого и правильности, и глубины ответов.

В рамках опроса охватываются темы: «Предпосылки улучшения качества подготовки водителей транспортных средств», «Нормативные правовые акты, порядок их применения, требования и технология, обеспечивающая их выполнение при лицензировании автотранспортной деятельности», «Нормативное правовое регулирование в области безопасности дорожного движения», «Психофизиологический профессиональный отбор (подбор) водителей».

Шкала оценивания устного опроса:

Этап (уровень) освоения компетенции*	Планируемые результаты обучения** (показатели достижения заданного уровня освоения компетенций)	Критерии оценивания результатов обучения				
		1 балл	2 балла	3 балла	4 балла	5 баллов

ПК-8: Способен к организации процесса улучшения качества оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок

Владеть ПК-8:
методами, позволяющими анализировать причины нарушения водителями Правил дорожного движения, учитывая высокие темпы автомобилизации общества, знать систему массового появления на улицах и дорогах водителей с минимальными навыками вождения автомобилей и методики устранения данных проблем, основные приоритетные направления, которые повсеместно являются важными факторами улучшения качества подготовки водителей для оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок.

Не владеет

Не способен выделить основную идею данной компетенции

Способен выделить основные идеи текста, работает с критической литературой по дисциплине

Владеет основными навыками работы с источниками и критической литературой по дисциплине

Способен дать собственную оценку изучаемого материала

Уметь ПК-8:
анализировать причины нарушения водителями Правил дорожного движения, учитывая высокие темпы автомобилизации общества, знать систему массового появления на улицах и дорогах водителей с минимальными навыками вождения автомобилей и методики устранения данных проблем, основные приоритетные направления, которые повсеместно являются важными факторами улучшения качества подготовки водителей для оказания логистических услуг по перевозке грузов вцепи поставок

Не умеет

Может пересказать смысл данной компетенции

Способен показать основную идею определения оптимальных маршрутов

Способен представить методы определения оптимальных маршрутов

Может соотнести идеи методов определения оптимальных маршрутов

Знать ПК-8:
систему создания и современное использование базы данных автошкол и органов УОБДД МВД КР на водителей, систематически нарушающих ПДД, и участников ДТП, что

Не знает

Не имеет четкого представления о методах определения оптимальных маршрутов

Знает основные системы поиска, отбора и систематизации информации, однако не может определить

Понимает методику связанной с профессиональной деятельностью с использованием стандартов, норм и

Способен выделить характерный авторский подход к поставленной задаче

	<p>позволит УОБДД, Министерству образованию КР, страховым компаниям проводить адресную работу с этой категорией водителей, а также контролировать качество подготовки водителей в конкретных образовательных учреждениях по подготовке водителей. Знать задачи и основные мероприятия, которые являются наиболее эффективными в методике пропаганды безопасности дорожного движения с учетом дифференцированной структуры мотивации поведения различных групп участников дорожного движения, системы осуществлять переход от стандартных малоэффективных методов обучения, к формам, учитывающим выделение целевых групп, их мотивацию, средства активизации, определение наиболее важных компонентов воздействия, оценку эффективности методов и средств подготовки водителей транспортных средств</p>			альтернативные варианты стратегических решений в проблемной ситуации	правил	
--	---	--	--	--	--------	--

Шкала оценивания заданий на практические занятия - текущий контроль.

Диапазон баллов от 0 до 10.

При оценке заданий на практические занятия используются следующие критерии:

- Умение формировать и применять полученные знания на практике.
- Умение выработать при решении практических заданий таких профессионально значимых качеств, как самостоятельность, ответственность, точность, творческая инициатива.

Отметкой (9-10баллов) оценивается результат, который показывает прочные умения применять методы подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений, владеть способами подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений.

Отметкой (7-8 баллов) оценивается результат, который показывает хорошие умения применять методов определения подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений, владеть способами определения оптимальных подготовки водителей транспортных средств.

Отметкой (5-6 баллов) оценивается результат, который показывает не достаточно хорошие

умения применять методы подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений, владеть способами определения подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений.

Отметкой (3-4 баллов) оценивается результат, который показывает очень слабые умения применять методы подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений, и не владеет способами определения подготовки водителей транспортных средств на основе теоретических и экспериментальных исследований физических процессов и явлений.

Отметкой (1-2 баллов) оценивается ответ, при котором студент демонстрирует непонимание заданий или нет ответа и даже не было попытки выполнения задания.

Шкала оценивания практической работы - рубежный контроль.

Диапазон от 0 до 20 баллов.

Содержание	Баллы
Практическая работа законспектирована и оформлена. При защите работы студент демонстрирует полное понимание проблемы и для выражения своих мыслей использует термины и определения.	16-20
Практическая работа законспектирована и оформлена. При защите работы студент демонстрирует понимание проблемы и для выражения своих мыслей использует термины и определения.	11-15
Практическая работа законспектирована и оформлена. При защите работы демонстрирует не полное понимание проблемы и объяснение в целом не соответствует уровню знаний студента.	6-10
Практическая работа законспектирована и оформлена. При защите работы студент демонстрирует полное непонимание проблемы.	1-6
Работа отсутствует или написана не по теме.	0

Шкала оценивания доклада - рубежный контроль

Диапазон от 0 до 10 баллов.

Содержание	Баллы
Соответствие теме. Наличие основной темы в вводной части и обращенность вводной части к аудитории. Развитие темы в основной части (раскрытие основных положений через систему аргументов, подкрепленных фактами, примерами и т.д.) Наличие выводов, соответствующих теме и содержанию основной части	8-10
Правильность и точность речи во время доклада. Широта кругозора, ответы на вопросы. Соблюдение регламента.	5-7
Текст доклада написан коротко, хорошо и сформированные идеи ясно изложены и структурированы. Доклад представлен в логической последовательности.	2-4
Деление текста на введение, основную часть и заключение Логичный и понятный переход от одной части к другой, а также внутри частей	0-1

Шкала оценивания промежуточного контроля (зачет с оценкой)

При оценке устных ответов на проверку уровня обученности ЗНАТЬ учитываются следующие критерии:

1. Знание основных процессов изучаемой предметной области, глубина и полнота раскрытия вопроса подготовки водителей транспортных средств.
2. Владение терминологическим аппаратом и использование его при ответе.
3. Умение объяснить сущность явлений, событий, процессов, делать выводы и обобщения,

давать аргументированные ответы.

4. Владение монологической речью, логичность и последовательность ответа, умение отвечать на поставленные вопросы, выражать свое мнение по обсуждаемой проблеме подготовки водителей транспортных средств.

Отметкой (16-20 баллов) оценивается ответ, который показывает прочные знания принципов методов подготовки водителей транспортных средств, методику составления моделей.

Отметкой (10-15 баллов) оценивается ответ, который показывает хорошие знания принципов методов подготовки водителей транспортных средств, методику составления моделей.

Отметкой (6-10 баллов) оценивается ответ, который показывает не достаточно хорошие знания принципов методов подготовки водителей транспортных средств, методику составления моделей.

Отметкой (1-5 баллов) оценивается ответ, который показывает очень слабые знания принципов методов подготовки водителей транспортных средств.

При оценке ответов на проверку уровня обученности УМЕТЬ и ВЛАДЕТЬ учитываются следующие критерии:

Отметкой (8-10 баллов) оценивается ответ, при котором студент ставит постановку проблемы собственными словами; оценивает альтернативные решения проблемы; профессионально спроектирует принципиальную схему управления, применяет методику для составления математических моделей элементов и всей системы, производит все необходимые расчеты по определению основных параметров объекта, профессионально владеет универсальной методикой составления математических моделей элементов и систем и способами их решения и анализа. Демонстрирует полное понимание проблемы. Все задания выполнены.

Отметкой (4-7 баллов) оценивается ответ, при котором студент ставит постановку проблемы собственными словами, умеет проектировать принципиальную схему управления, применять методику для составления моделей элементов и всей системы, производит все необходимые расчеты по определению основных параметров объекта, владеет универсальной методикой составления моделей элементов и систем и способами их решения и анализа. Демонстрирует значительное понимание проблемы. Большинство требований, предъявляемых к заданию выполнены.

Отметкой (1-3 балла) оценивается ответ, при котором студент ставит постановку проблемы в ситуационном задании собственными словами, но слабо умеет проектировать принципиальную схему управления, применять методику для составления моделей элементов и всей системы, производит все необходимые расчеты по определению основных параметров объекта, слабо владеет универсальной методикой составления моделей элементов и систем и способами их решения и анализа. Демонстрирует совсем небольшое понимание проблемы. Многие требования, предъявляемые к заданию, не выполнены.

Отметкой (0 баллов) оценивается ответ, при котором студент демонстрирует непонимание проблемы или нет ответа и даже не было попытки выполнения задания.

Раздел 5. Методические указания для обучающегося по освоению дисциплины / практики и выполнению контрольных заданий

Методические рекомендации студентам.

Изучение дисциплины осуществляется в четырех формах:

- 1) посещение лекций;
- 2) решение практических задач на практических занятиях;
- 3) закрепление пройденного материала;
- 4) самостоятельная подготовка.

В процессе аудиторных занятий студенты знакомятся с теоретико-методологическими основами изучаемой дисциплины. Важным условием освоения теоретических знаний является ведение конспектов лекций. Необходимо осмысливание и усвоение терминологии изучаемой дисциплины и важнейших количественных констант. Материалы лекционных курсов следует своевременно

подкреплять проработкой соответствующих разделов в учебниках, учебных пособиях, научных статьях и монографиях (см. список литературы).

Дополнительная проработка изучаемого материала проводится на практических занятиях, закрепление пройденного материала осуществляется при выполнении практических работ. При изучении программного материала две третьих общего объема учебной нагрузки магистрантов приходится на самостоятельную работу, которую необходимо выполнять по всем разделам программы в форме изучения рекомендуемой основной и дополнительной литературы, самостоятельных занятий по подбору и анализу литературных источников, выполнению рефератов и докладов. Самостоятельная работа может осуществляться в виде проработки теоретических и практических материалов в учебном помещении оснащенном компьютерами, подключенными к сети «Интернет» с обеспечением доступа в электронную информационно - образовательную среду университета, а также написания рефератов и докладов, выполнения практических заданий, работы в библиотеках и т.п. Обучающиеся должны соблюдать дисциплину, вовремя приходить на занятия, осуществлять должную подготовку к ним, сдавать домашние задания и готовиться к практическим работам, проявлять активность на занятиях. Во время изучения учебной дисциплины текущий контроль знаний студентов осуществляется путем систематического опроса на практических занятиях, проверки результатов выполнения самостоятельных работ. В ходе проведения всех видов занятий значительное место уделяется активизации самостоятельной работы студентов с целью углубленного освоения разделов программы и формирования навыков самообразования.

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ПРАКТИЧЕСКИХ РАБОТ

РАБОТА должна быть выполнена в лабораторном журнале или на формате А4. Распечатан на одной стороне листа стандартного формата – А4. Поля страницы: левое – 30 мм, правое – 10 мм, верхнее и нижнее – по 20 мм. Выравнивание текста – по ширине. Красная строка оформляется на одном уровне на всех страницах реферата. Отступ красной строки равен 1,25 см. Шрифт основного текста – Times New Roman. Размер – 14 п. Цвет – черный. Интервал между строками – полуторный. Оформление заголовков. Названия глав прописываются полужирным (размер – 16 п.), подзаголовки также выделяют жирным (размер – 14 п.). Точки в конце заголовков не ставятся. Подчеркивать заголовок не нужно! Названия разделов и подразделов прописывают заглавными буквами. Интервалы после названий и подзаголовков. Интервал между подзаголовком и текстом – 2 п. Между названиями разделов и подразделов оставляют двойной интервал. Нумерация страниц ставится внизу страницы по центру. Отсчет ведется с титульного листа, но сам лист не нумеруют. Используются арабские цифры. Примечания располагают на той же странице, где сделана сноска. Они заключаются в скобки. Авторская пунктуация и грамматика сохраняется.

ПОДГОТОВКА ДОКЛАДА ПО ЗАЩИТЕ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Устное выступление-доклад должен представлять собой не пересказ чужих мыслей, а попытку самостоятельной проблематизации и концептуализации определенной, достаточно узкой и конкретной темы. Все имеющиеся в работе сноски тщательно выверяются и снабжаются «адресами». Недопустимо включать в свою работу выдержки из работ других авторов без указания на это, пересказывать чужую работу близко к тексту без отсылки к ней, использовать чужие идеи без указания первоисточника. Это касается и источников, найденных в Интернете. Необходимо указывать полный адрес сайта. Все случаи плагиата должны быть исключены. В конце работы дается исчерпывающий список всех использованных источников.

Тематика лабораторных работ предлагается преподавателем в ФОС.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЙ НА ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЯХ. Практические занятия проводятся после изучения соответствующих разделов и тем лекционных занятий. Выполнение обучающимися заданий на практические занятия позволяет им понять, где и когда изучаемые теоретические положения и практические умения могут быть использованы в будущей практической деятельности.

Цель практических занятий: формирование практических умений и навыков, необходимых в последующей профессиональной деятельности.

Задачи практических занятий:

- обобщить, систематизировать, углубить, закрепить полученные теоретические знания по конкретным темам дисциплин профессионального цикла;
- формировать умения применять полученные знания на практике;
- выработать при решении практических заданий таких профессионально значимых качеств, как самостоятельность, ответственность, точность, творческая инициатива.

На практических занятиях обучающиеся овладевают первоначальными профессиональными умениями и навыками, которые в дальнейшем закрепляются и совершенствуются в процессе производственно-технологической и преддипломной практики и научно-исследовательской работы.