



ЧОУ ДПО «ЮАШ «Автолюбитель»

УТВЕРЖДАЮ:
Генеральный директор
ЧОУ ДПО «ЮАШ «Автолюбитель»
Масловский Ю.М.



2016 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Ярославль
2016 г.

ВВЕДЕНИЕ

Аварийность на дорогах России является одной из серьезнейших социально-экономических проблем. В силу сложившихся обстоятельств, обеспечение безопасности дорожного движения требует дальнейшей координации работы различных органов власти на всех уровнях, разработки дополнительных организационно-профилактических мероприятий. Анализируя факторы, определяющие причины высокой аварийности в России, можно сделать вывод, что человеческий фактор является ключевым. Низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами – вот слагаемые порядка 84 % дорожно-транспортных происшествий. Для совершенствования существующей модели подготовки водителей необходим глубокий анализ всех ее этапов, с выявлением недостатков и разработкой механизмов и способов их устранения.

В настоящий момент в автотранспортной отрасли занято более 4 млн. работников. Профессиональное образование имеют почти 40 % работников. Специалистов с высшим образованием в области автомобильного транспорта готовят около 70 высших учебных заведений страны, в которых обучается более 7 тысяч студентов. Более 60 средних специальных учебных заведений осуществляют подготовку специалистов автотранспортного профиля со средним профессиональным образованием. В Российской Федерации ежегодно подготавливается около 2,5 млн. водителей. Из почти 9 тысяч образовательных учреждений более половины автошкол являются государственными, каждая пятая автошкола – муниципальная, каждая третья – негосударственная. Приоритетным направлением является подготовка водителей категории «В» как наиболее востребованная на рынке данных услуг. Это обуславливается большим ростом парка легковых и малых грузовых автомобилей. Все организации осуществляют данную деятельность в соответствии с примерными программами подготовки водителей транспортных средств конкретных категорий, разработанными Центром методического обслуживания подготовки водителей автотранспортных средств Института развития профессионального образования Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации. Программы включают в себя следующие разделы: устройство и техническое обслуживание автомобилей, правила дорожного движения, основы управления транспортным средством и безопасность движения, оказание первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП, правовая ответственность водителей, вождение автомобиля. Объем данных разделов корректируется в самих организациях с учетом сроков обучения, материального оснащения автошкол.

По данным отдела статистики и пропаганды областного управления ГИБДД, ежегодно на территории области совершается порядка 2500 ДТП, в которых гибнет около 300 человек и еще 2000 человек получают разной степени ранения. Чаще других совершают дорожно-транспортные происшествия водители, не имеющие профессиональной подготовки (сдающие квалификационные экзамены на право получения водительского удостоверения после самоподготовки), – 33 %. Аварийность среди водителей, прошедших подготовку в различных организациях области, приблизительно одинаковая (от 2 до 5 %). Анализируя приведенные данные аварийности и сопоставляя их с достаточно низкими показателями сдачи квалификационных экзаменов на право получения водительского удостоверения (49 %), уже сейчас можно сделать ряд выводов. Процесс подготовки водителей транспортных средств полностью отражает

неразмеренный темп жизненных циклов, экономических импульсов. Худшие показатели складываются в организациях с недостаточно оснащенной материально-технической базой. Недостаточно высокая квалификация преподавательского состава, особенно в районных центрах, приводит к снижению качества подготовки водительского состава. В результате сокращенных сроков обучения (до трех месяцев) значительно ухудшается качество подготовки водителей. Не ведется психологическая работа с кандидатами в водители, не отработана система формирования мотивационных факторов. Новоиспеченные водители имеют плохое представление об устройстве автомобилей, особенностях его эксплуатации и обслуживании, не получают должных навыков управления автомобилем, особенно на опасных участках дорог и дорогах с различным качеством покрытия, а значит, не могут правильно оценить конкретную дорожную обстановку и чаще других становятся участниками дорожно-транспортных происшествий. За столь малый период обучения кандидаты в водители получают в недостаточном объеме сведения об административном, уголовном и гражданском законодательстве в сфере эксплуатации транспортных средств. В такие сжатые сроки нет возможности проводить воспитательную работу среди будущих водителей, очень сложно привить им водительскую этику. Как итог мы получаем неграмотных водителей, с плохой дисциплиной, слабой практической подготовкой. Такие водители потенциально опасны на дороге ввиду неуверенности за рулем автомобиля. Эти факторы являются слагаемыми той аварийности, которую мы имеем в нашем регионе.

Учитывая изложенные недостатки, необходим комплекс мероприятий по совершенствованию существующей модели подготовки водителей, в том числе направленных на формирование преподавательского состава более высокого профессионального уровня.

Углубленная работа в данном направлении ведется в *Частного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Юношеская автомобильная школа «Автолюбитель»*. Так, в частности, преподавателями совместно с кандидатами в водители, обучающимися в ЧОУ ДПО «ЮАШ «Автолюбитель» в рамках исследовательской работы, направленной на повышение качественных показателей водительского персонала, был составлен и проанализирован портрет современного водителя: «... Так, в условиях сложившейся экономической обстановки в регионе водители в целях основной и дополнительной прибыли готовы работать сутки напролет. Режимы труда и отдыха водителей не соблюдаются, что наносит непоправимый ущерб здоровью и психике человека, нервозность водителя негативным образом выплескивается на всех участников дорожного движения, вызывая раздражение и неприязнь между собой. Очевидно, что такая обстановка становится предпосылкой для возникновения аварийных ситуаций. Особое место при этом занимает менталитет водителя. Излишняя самоуверенность, желание выделиться, показаться лихачом при минимуме умений и навыков – вот слагаемые той катастрофической ситуации, которая воцарилась на наших дорогах».

Результаты данной исследовательской работы и анализ функционирования системы подготовки послужили отправной точкой для разработки теоретических положений и формирования нового подхода по организации образовательного процесса при подготовке водителей транспортных средств в ЧОУ ДПО «ЮАШ «Автолюбитель». С одной стороны, необходима федеральная поддержка тех изменений, которые регламентировали бы подготовку водителей транспортных средств на новом, более качественном уровне, с расширенной программой, увеличенным объемом практических

занятий по вождению, четкому обозначению ответственности сторон, принимающих участие в образовательном процессе.

С другой стороны, подбор преподавательских кадров, форм организации образовательного процесса, адекватных сложившейся обстановке в системе организации дорожного движения, организация психологической работы с кандидатами в водители – это прерогатива субъектов образовательного процесса в данной сфере деятельности.

Очевидно также, что должен быть организован координационный орган как субъект, курирующий деятельность образовательных организаций, а также регулирующий взаимоотношения между образовательными организациями, осуществляющими подготовку водителей транспортных средств, и иными структурами системы организации и безопасности движения.

1. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

1.1. Профессиональный отбор кандидатов в водители

Организация любого процесса обучения, прежде всего, связана с четким определением его целей, а также осознанием и принятием этих целей обучающимися. Одновременно с целеполаганием предусматривается выделение подцелей, необходимых для структурирования педагогического процесса, в том числе с проектированием последовательных этапов обучения и характерных им форм и методов обучения. Таким образом, выявляются основные и промежуточные цели обучения, характерные для конкретного этапа. Целесообразно с этих позиций рассмотреть организацию системы подготовки водителей как педагогическую технологию.

С целью успешной организации процесса обучения как важного средства развития и формирования личности необходимо уяснить: чему надо учить будущих водителей, чем они должны овладевать в процессе обучения. Прежде всего, следует иметь в виду ту систему научных знаний и связанных с ними практических умений, которыми необходимо овладеть и которые способствуют развитию умственных и творческих способностей. Поэтому большое место в проектировании педагогического процесса занимают вопросы разработки исходных теоретических идей с основами профессионального отбора по психофизиологическим критериям оценки кандидатов в водители, на основе которых должно определяться содержание образовательной деятельности.

Проблема надежности водителя сложна своей многоплановостью. Она охватывает не только чисто технические вопросы, связанные с конструкционными особенностями автомобилей и дорог, но и вопросы из других областей науки: психологии и физиологии человека и др. Биологи и психологи считают, что человек как биологическая система совершенен и обладает высокой надежностью при выполнении любых операций. Психология располагает широким спектром методов исследования личности, что позволяет получить психологический портрет кандидата в водители. Данное исследование на ранних стадиях подготовки водителей предопределяет плодотворное протекание процесса формирования необходимых профессиональных навыков и умений.

Так, целесообразно преподавателю в условиях учебной группы будущих водителей составлять психологический портрет личности с характеристиками, определяющими степень надежности водителя и предрасположенности к водительской деятельности. При этом кандидаты в водители диагностируются по трем базовым измерениям личности: экстраверсия – интроверсия, нейротизм и психотизм.

Экстраверт, общителен, жаждет новых впечатлений, возбуждений. Он имеет много друзей, склонен к рискованным поступкам, действует под влиянием момента, импульсивен, любит шутки, «не лезет за словом в карман». Экстраверт беззаботен, добродушен, весел, оптимистичен, любит смеяться, предпочитает движение и действие, имеет тенденцию к агрессивности, вспыльчивости. Его эмоции строго не контролируются, на него не всегда можно положиться.

Интроверт – спокоен, застенчив, склонен к самоанализу, предпочитает общению с людьми книги, сдержан и отдален от всех, кроме близких людей, планирует и обдумывает свои действия заранее, не доверяет внезапным побуждениям. Он серьезно относится к принятию решения, любит во всем порядок, контролирует свои чувства, редко поступает агрессивно, не выходит из себя. Обладая пессимистичностью, высоко ценит нравственные нормы.

Нейротизм, характеризует эмоциональную устойчивость или неустойчивость (эмоциональную стабильность – нестабильность). Нейротизм связан с показателями лабильности нервной системы. На полюсе эмоциональной стабильности находится тип личности, характеризующийся чрезвычайной устойчивостью, зрелостью, отличной адаптацией, а на другом полюсе – чрезвычайно нервный, неустойчивый, плохо адаптируемый тип. Полученные результаты корректируются по совпадениям: Экстраверт

(Интраверт) + Нейротизм – Сангвиник, флегматик, меланхолик или холерик (прил.). Полученные характеристики помогают предопределить поведение данного человека за рулем автомобиля в тех или иных дорожных ситуациях, в том числе критических.

1.2. Организация процесса обучения

Процесс подготовки водителей осуществляется в соответствии с примерными учебными программами, которые разработаны с учетом требований Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и стандарта Российской Федерации по профессии «Водитель транспортного средства конкретной категории». Данные программы разрабатываются Центром методического обслуживания подготовки водителей автотранспортных средств Института развития профессионального образования.

Весь учебный процесс условно делится на две составляющие: теоретическое и практическое обучение. В теоретической части изучаются следующие дисциплины: «Основы законодательства в сфере дорожного движения», «Психофизиологические основы деятельности водителя», «Основы управления транспортными средствами», «Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии», «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств категории "В" как объектов управления», «Основы управления транспортными средствами категории "В"», «Организация и выполнение грузовых перевозок автомобильным транспортом», «Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом», для чего оборудуются специализированные кабинеты: один – по устройству и техническому обслуживанию автомобилей, второй – по Правилам дорожного движения, основам управления транспортным средством и безопасности дорожного движения, правилам оказания первой медицинской помощи.

В практической части предусмотрено проведение занятий по вождению автомобиля на специально оборудованных учебных автомобилях. Для проведения практических занятий оборудуются тренажерный класс, автодром, разрабатываются и согласовываются с ГИБДД учебные маршруты для учебной езды.

Преподаватели и мастера производственного обучения вождению не имеющие педагогического образования, в течение года с момента утверждения программы, и лица, вновь поступившие на работу, должны пройти обучение по программам курса «Педагогические основы деятельности преподавателя (мастера) по подготовке водителей автотранспортных средств», разработанным Институтом развития профессионального образования и утвержденным Министерством образования России [2].

При проектировании учебного процесса определяющими в моделировании педагогической технологии являются квалификационные требования к водителям транспортных средств.

Водитель транспортного средства должен знать:

- правила дорожного движения, основы управления транспортным средством и безопасности движения;
- влияние погодных условий (дождь, туман, гололед и т.п.) на безопасность движения и способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий;
- ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств, загрязнение окружающей среды;
- назначение, расположение, устройство, принцип действия основных механизмов и приборов автомобиля;
- признаки неисправностей механизмов и приборов автомобиля, возникающих в пути, и способы их устранения с помощью имеющегося инструмента;
- правила техники безопасности при проверке технического состояния автомобиля и обращения с эксплуатационными материалами (бензином, электролитом, охлаждающими и тормозными жидкостями, маслами);
- приемы и последовательность действий при оказании доврачебной медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Водитель транспортного средства должен уметь:

- соблюдать Правила дорожного движения и не допускать дорожно-транспортных происшествий;
- управлять автомобилем в различных дорожных и метеорологических условиях;
- проверять техническое состояние автомобиля перед выездом;
- устранять возникшие во время работы на линии мелкие эксплуатационные неисправности, не требующие разборки механизмов;
- оказывать самопомощь и первую помощь пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, соблюдать требования по их транспортировке.

Водитель транспортного средства должен иметь следующие навыки:

- управлять транспортным средством на различных типах дорог;
- прогнозировать развитие дорожной ситуации;
- читать атласы автомобильных дорог;
- ориентироваться в улично-дорожной сети;
- определять маршруты движения с учетом безопасности движения и кратчайших сроков;
- определять характер любой неисправности автомобиля и влияние ее на безопасность движения;
- исправлять характерные и типичные неисправности автомобиля.

Анализируя квалификационные требования, сопоставляя их с насыщенностью учебного процесса, необходимо тщательнейшим образом подбирать методы и формы обучения, корректируя их с учетом качественного состава кандидатов в водители, полового и возрастного ценза, личностных и психофизиологических особенностей, а также способностей к овладению новыми специальными знаниями и умениями.

2. ОСОБЕННОСТИ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО И ПРАКТИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ

Основными формами обучения являются теоретические, лабораторно-практические, практические занятия.

Основным методом проведения теоретического занятия является рассказ (объяснение) с демонстрацией (показом) на материальной части и с использованием технических средств обучения.

Продолжительность одного часа теоретического, лабораторно-практического занятия составляет 45 мин., а практического – 60 мин.

В целях оптимизации образовательного процесса, повышения качества подготовки обучаемых по решению педагогического состава время на изучение отдельных тем каждого предмета, а также последовательность их изучения могут быть изменены при условии полного выполнения учебной программы.

Не допускается замена лабораторно-практических и практических занятий теоретическими и наоборот.

При подготовке специалистов применяются следующие основные методы обучения: устное изложение (объяснение, рассказ, лекция), беседа, показ (демонстрация, экскурсия, наблюдения), упражнения (тренировки), самостоятельная работа. Указанные методы, как правило, применяются комплексно.

Преподаватель (мастер производственного обучения) обязан для каждого занятия выбрать наиболее целесообразные методы обучения, исходя из требований программы и условий его проведения: состава и уровня подготовки курсантов, степени сложности учебного материала, наличия и состояния учебного оборудования, места и времени проведения занятия, рекомендаций генерального директора.

Самостоятельная подготовка (консультация) курсантов и учащихся организуется и проводится под руководством ведущих преподавателей, мастеров производственного обучения.

Каждое занятие должно состоять, как правило, из вступительной, основной и заключительной частей.

Организационная часть любого занятия начинается с того, что преподаватель делает в журнале учёта посещаемости занятий отметки об отсутствующих, затем переходит к последующим элементам занятия в соответствии с его планом.

Теоретические занятия проводятся в составе учебной группы с целью изучения нового материала. Во вступительной части занятия преподаватель проводит краткий опрос обучаемых по ранее пройденному материалу. В основной части сообщается тема, учебные цели и учебные вопросы, выносимые на занятие, излагается новый материал.

Излагая новый материал, преподаватель должен увязывать его с ранее изученными темами, иллюстрировать (демонстрировать) основные положения примерами из практики. Объяснения (рассказ) вести с использованием имеющихся учебных пособий (оборудованных стендов, схем и плакатов), моделей и действующих агрегатов, узлов, механизмов, демонстрацией фрагментов учебных кинофильмов, широко использовать имеющиеся технические средства обучения.

В ходе занятия следует строго соблюдать логическую последовательность изложения, принятую техническую и военную терминологию. Необходимо обращать особое внимание на культуру речи, темп изложения материала, дикцию, эмоциональность и рациональное использование учебного времени.

При проведении теоретических занятий по устройству и техническому обслуживанию изучаемой техники учебный материал следует излагать в следующей последовательности:

- название агрегата (механизма, системы, прибора, сборочного узла);
- назначение, расположение и крепление, устройство и принцип действия (работы);
- основные характеристики, параметры регулировок и контроля;
- характерные эксплуатационные неисправности, их признаки, возможные причины, способы обнаружения и устранения;
- периодичность технического обслуживания.

Особое внимание следует обращать на знание обучаемых перечня неисправностей, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств.

В заключительной части теоретического занятия преподаватель отвечает на вопросы обучаемых, подводит итоги занятия, даёт задание на самостоятельную подготовку.

Лабораторно-практические, практические занятия и тренировки проводятся с целью углубления и закрепления теоретических знаний обучающихся по изученной теме и привития им умений и навыков по выполнению практических работ по обслуживанию, выявлению и устранению простейших неисправностей изученных систем, агрегатов, приборов.

Занятия проводятся под руководством преподавателя с привлечением мастера производственного обучения, определяемых до начала занятий и остающихся в своём постоянном составе в течение всего периода обучения.

Обучающиеся, не отработавшие упражнений на лабораторно-практических занятиях, к экзаменам не допускаются.

Занятия по вождению автотранспортных средств проводятся индивидуально с каждым обучаемым сначала на учебной площадке и после выполнения контрольных упражнений – на городских маршрутах.

Занятия по обучению вождению проводятся лично мастером производственного обучения вождению. При проведении занятий по вождению он должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортным средством соответствующей категории, документ на право управления транспортным средством соответствующей категории, схему учебных маршрутов, согласованную с органами ГИБДД МВД РФ субъекта Российской Федерации, свидетельство о регистрации транспортного средства, талон государственного технического осмотра, путевой лист, график очередности обучения вождению.

Учёт выполнения упражнений по вождению ведётся в Индивидуальной книжке учёта обучения. В книжку записываются дата и номер отработанных упражнений, время

практического вождения при выполнении упражнения (в часах), отметки о сдачи или не сдачи контрольного занятия. Эти записи скрепляются подписями мастера производственного обучения вождению и обучаемым.

При невозможности отработки отдельных упражнений (элементов) в реальных условиях и на учебной площадке должны быть созданы условия для их практической отработки.

Занятия по предмету «Оказание первой медицинской помощи» проводятся врачом или медицинским работником, имеющим среднее медицинское образование, или лицом, прошедшим специальную подготовку при медицинском учебном заведении и имеющим соответствующее удостоверение (свидетельство) на право преподавания предмета.

Качественное проведение занятий требует от преподавателя (мастера производственного обучения) тщательной подготовки.

Подготовка к проведению занятия включает ознакомление с программой и методическими указаниями по данной теме (упражнению), анализ результатов предыдущего занятия, отбор необходимого учебного материала, подготовку учебно-наглядных пособий (материальной части, ЗИПа), технических средств обучения, проверку готовности учебно-материальной базы и подготовку места проведения занятия, выбор методов и приёмов обучения, определение мероприятий по обеспечению соблюдения мер безопасности и охраны труда при проведении занятия, составление задания обучаемым для самостоятельной подготовки.

Для проведения каждого теоретического, лабораторно-практического, практического занятия руководитель должен иметь план проведения занятия, в котором предусматриваются название темы, учебные вопросы, определенные программой на данное занятие, расчёт учебного времени, краткое содержание и порядок использования учебных пособий и технических средств обучения, действия руководителя и обучаемых, при необходимости контрольные вопросы для обучаемых при закреплении пройденного материала и задание для самостоятельной работы.

В конце курса обучения на основании текущих оценок и по результатам сдачи экзаменов выставляются итоговые оценки по всем предметам программ обучения.

КОНТРОЛЬ УСПЕВАЕМОСТИ И КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ КУРСАНТОВ

Контроль успеваемости и качества подготовки курсантов включает текущий контроль успеваемости, промежуточную аттестацию и итоговую аттестацию.

Текущий контроль успеваемости предназначен для проверки хода и качества усвоения учебного материала, стимулирования учебной работы обучающихся и совершенствования методики проведения занятий. Он может проводиться в ходе всех видов занятий в форме, избранной преподавателем (мастером производственного обучения) или предусмотренной тематическим планом. Результаты текущего контроля успеваемости отражаются в журнале учета учебных занятий и используются для оперативного управления учебно-воспитательным процессом.

Промежуточная аттестация имеет целью определить степень достижения учебных целей по учебному предмету (темам) и проводится в форме зачетов.

Знания, умения и навыки обучающихся определяются оценками «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно», «зачтено» или «не зачтено».

Итоговая аттестация организуется и проводится в установленном порядке. Виды аттестационных испытаний по каждой специальности подготовки устанавливаются учебной программой и учебным планом.

Организация выпускных экзаменов.

Выпускные экзамены организуются и проводятся с целью проверки качества знаний и умений курсантов и учащихся в соответствии с требованиями программы.

К сдаче выпускных экзаменов допускаются лица, прошедшие полный курс обучения, выполнившие все практические работы и получившие положительные итоговые оценки по всем предметам (разделам) программы подготовки.

К экзаменам не допускаются курсанты, пропустившие более 50 % занятий или не полностью выполнившие предусмотренные программой практические работы.

Выпускные экзамены у граждан, обучавшихся по программам подготовки водителей транспортных средств принимает экзаменационная комиссия, назначенная генеральным директором. Председателем комиссии назначается генеральный директор учреждения. В состав экзаменационной комиссии входят председатель, экзаменатор, секретарь, старший мастер производственного обучения.

Персональный состав экзаменационной комиссии образовательного учреждения объявляется приказом руководителя образовательного учреждения. Экзамены проводятся в соответствии с организационными указаниями программ обучения.

Курсанты, не сдавшие теоретические экзамены, к сдаче экзамена по вождению не допускаются. Экзамен по практическому вождению транспортного средства проводится в соответствии с Методикой проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, действующей в настоящее время. Уровень подготовленности обучающихся оценивается на каждом этапе экзамена.

На первом этапе (учебная площадка):

- «отлично» - при выполнении каждого из упражнений без штрафных баллов;
- «хорошо» - при получении на каждом упражнении не более двух штрафных баллов;
- «удовлетворительно» - при получении на каждом из упражнений не более четырех штрафных баллов;
- «неудовлетворительно» - при получении пяти и более штрафных баллов на любом из упражнений, после чего экзамен прекращается.

На втором этапе (на учебном (контрольном) маршруте в условиях реального дорожного движения):

- «отлично» - при прохождении маршрута без штрафных баллов;
- «хорошо» - при получении не более двух штрафных баллов;
- «удовлетворительно» - при получении не более четырех штрафных баллов;
- «неудовлетворительно» - при получении пяти и более штрафных баллов.

Итоговая оценка по вождению выставляется по низшей, полученной на двух этапах.

Лица, не сдавшие экзамены по уважительным причинам, допускаются к их сдаче с очередными группами, а получившие неудовлетворительные оценки допускаются к повторной сдаче после дополнительной самостоятельной подготовки, но не ранее чем через 3 дня со дня проведения экзаменов.

Положительная оценка, полученная на первом этапе экзамена по практическому вождению транспортного средства, считается действительной в течение 1 месяца, после полученных положительных оценок на теоретических экзаменах.

Результаты итоговой аттестации оформляются протоколом, который подписывается председателем и членами экзаменационной комиссии и скрепляется печатью.

Лицам, положительно аттестованным, выдаются свидетельства установленного образца.

Свидетельства об окончании обучения по программам подготовки и переподготовки водителей транспортных средств не являются документами на право управления этими транспортными средствами, а предъявляются в органы ГИБДД при сдаче квалификационных экзаменов для получения водительского удостоверения на право управления соответствующими категориями транспортных средств.

В случае утраты свидетельства образовательное учреждение выдает дубликат на основании личного заявления и протокола экзаменационной комиссии.

Свидетельства об окончании обучения имеют серию и типографический порядковый номер.

Список рекомендуемой литературы

1. Правила дорожного движения Российской Федерации. Иллюстрированное П68 издание. – М.: ООО «Мир Автокниг», 2012. – 64 с., ил.
2. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления транспортными средствами категорий «А» и «В» с комментариями. - М.: ЗАО «ИД Гелеос», 2011. – 208 с., ил.
3. Сборник нормативных правовых актов, регламентирующих подготовку водителей автотранспортных средств. – М.: «Трансконсалтинг», 2001. – 352 с.
4. Комментарии к Правилам дорожного движения Российской Федерации и к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения / Под редакцией В.Н. Кирьянова. – М.: ООО «Книжное издательство «За рулем»», 2011. – 336 с.: ил.
5. 1000 перекрестков. Учебное пособие для подготовки к экзаменам в ГИБДД. - М.: «Третий Рим», 2010. – 112 с.: ил.
6. Профессиональная подготовка водителей / Э.С. Цыганков. – М.: ООО «Альдина», ООО «Издательство «Эксмо», 2006. – 336 с.: ил.
7. Требования к техническому состоянию транспортных средств / Под общей редакцией С.М. Мороза. – М.-Н.Новгород: НГТУ, 2005. – 432 с.
8. 120 приемов контраварийного вождения / Э.С. Цыганков. – М.: РИПОЛ классик, 2008. – 320 с.: ил. – (Высшая школа водительского мастерства).
9. Зеленин С.Ф. Учебник по вождению автомобиля. – М.: ООО «Мир Автокниг», 2011. – 144 с.: ил.
10. Водительские удостоверения мира. Справочник. Часть 1. – М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2004. – 180 с.
11. Методика расчета затрат на эксплуатацию учебных транспортных средств в автошколах. – М.: «Автополис-плюс», 2006. – 32 с.
12. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». – Новосибирск: Сиб. унив. изд-во, 2007. – 31 с. – (Кодексы и законы России).
13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. – М.: Проспект, КноРус, 2013. – 448 с.
14. Уголовный кодекс Российской Федерации. – М.: Проспект, КноРус, 2013. – 224 с.
15. Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: РГ-Пресс, КноРус, 2013. – 512 с.
16. Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды».
17. Правила страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 года № 263).
18. Опасность поражения человека электрическим током и порядок оказания первой медицинской помощи при несчастных случаях на производстве: Практическое руководство. Одиннадцатое издание, испр. и дополн. – СПб.: НОУ ДПО «УМИТЦ «Электро Сервис», 2010. – 84 с.: ил.
19. Оказание первой медицинской, первой реанимационной помощи на месте происшествия и в очагах чрезвычайных ситуаций. – СПб.: ОАО «Медиус», 2005. – с. 312; ил. 130. 3-е издание дополненное и переработанное.
20. Первая доврачебная медицинская помощь: учебник водителя автотранспортных средств категорий «А», «В», «С», «D», «Е» / В.Н. Николенко, Г.А. Блувштейн, Г.М. Карнаухов. – 7-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 160 с.