

education: concepts and technology]. Volgograd, 1996, pp. 72–84.

2. Likhachev B.T. Struktura ekologicheskoi kul'tury lichnosti i pedagogicheskie osnovy ee formirovaniia [The structure of ecological culture of personality and pedagogical bases of its formation]. *Ekologicheskoe obrazovanie: opyt Rossii i Germanii* [Environmental education: the experience of Russia and Germany]. Moscow, 1987, pp. 65–79.

3. Sitarov V.A., Pustovoitov V.V. *Sotsial'naiia ekologiia* [Social ecology]. Moscow, 2015.

4. Skrebets V.A. *Ekologicheskaiia psikhologiia* [Environmental psychology]. Kiev, 1998.

5. Fortunatov A.A. Funktsii ekologicheskoi kul'tury: analiz opredelenii [Ecological culture Functions: definitions analysis]. *Znanie. Ponimanie. Umenie* [Knowledge. Understanding. Skill], 2015, № 4, pp. 110–117.

УДК 377.3

А.С. Чибиков

Яранский технологический техникум

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ДВИЖЕНИЮ В УСЛОВИЯХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

В статье представлены предложения на основе опыта многолетней работы по актуальной социально-педагогической проблеме: качеству подготовки водителей автотранспорта к безопасному движению по дорогам населенных пунктов. По мнению автора, обеспечить необходимый уровень готовности кандидатов в водители можно индивидуализацией обучения, вопросно-ответными и диалоговыми педагогическими технологиями, формированием умений оперативно принимать аргументированные решения, проведением обобщающих занятий, активным использованием проблемных ситуаций, творческих заданий, наглядности и логических приемов.

Профессиональная подготовка, качество обучения, индивидуализация обучения, обобщающие занятия, инженерия знаний, творческие задания, коэффициент усвоения.

Improving road safety, reducing the number of accidents, injuries and victims on the roads is a topical social and pedagogical problem in Russia. Taking into account many years of experience of drivers training, the author brings to the discussion some proposals how to ensure the quality of training of candidates for drivers. In his opinion, the necessary level of training the students for safe driving in settlements can be reached with the help of an integrated approach. It includes: individual approach to teaching; modern teaching technologies; development of the ability to make quick informed decisions; lessons aimed at the synthesis of knowledge and skills; active use of problem situations, creative tasks and logical methods.

The effectiveness of the proposed approach to ensure the quality of training of future drivers is confirmed by the results of a qualifying examination and the level of development of professionally important qualities.

Professional training, quality of training, individualization of learning, generalizing classes, knowledge engineering, creative tasks, the coefficient of absorption.

Введение

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения, снижения травматизма и смертности на российских дорогах отнесены к приоритетным социально-политическим задачам государства. Особую актуальность данная проблема представляет в условиях движения по дорогам населенных пунктов. По официальным данным ГИБДД РФ в 2015 г., в целом, отмечается позитивная динамика по сравнению с АППГ: количество ДТП уменьшилось на 8,2 %, погибших на 14,7 %, раненых на 8,6 %. Однако абсолютные показатели по-прежнему значительно выше, чем в благополучных странах Евросоюза. В частности, в населенных пунктах РФ произошло 128615 ДТП (или 69,9 % от их общего числа), погибло 8752 человека (или 37,86 % от всех погибших на дорогах), ранено 153089 человек (или 66,22 % от всех получивших ранения) [7]. Причем на города федерального значения, столицы субъектов РФ, городские округа, административные центры муниципальных районов и городские поселения приходится 115892 ДТП (62,98 % от общего количества ДТП и 90,11 % от числа ДТП в населенных пунктах); 6941 погибший (соответственно, 30,03 и 79,31 %); 138547 ранено

(59,93 и 90,5 %). Обращает внимание также ряд фактов, согласно которым из 157943 ДТП, совершенных по вине водителей, 124942 происшествия (или 79,11 %) случились из-за нарушений ПДД водителями легковых автомобилей, в них погибло 15316 человек (80,56 %) и ранено 168828 участников движения (81,17 %). Водители со стажем до 2-х лет стали виновниками 14473 ДТП (9,16 % от всех происшествий), в которых погибло 1540 человек (8,1 %), ранено 20206 человек (9,72 %). Причем для водителей со стажем до 10 лет в относительном выражении показатели мало отличаются. Более очевидны различия в показателях аварийности по возрастным категориям водителей: повышение вероятности стать виновником ДТП отмечается к среднему возрасту 30 лет, после чего наблюдается ее снижение.

Основная часть

Анализ представленных статистических данных позволяет сделать следующие выводы:

– во-первых, наибольшую опасность для любых участников представляет движение в городских условиях (улицы, прилегающие территории, жилые зоны). Причины заключаются в концентрации транс-

портных средств и пешеходов в ограниченном пространстве, что обуславливает меньшие, чем на загородных дорогах, дистанции, интервалы, расстояния. Локально и совокупно больше, чем вне населенных пунктов, количестве средств регулирования движением (дорожные знаки и разметка, сигналы светофоров и регулировщика). Стремительным развитием дорожных ситуаций и необходимостью оперативно принимать решения, охватывая вниманием многих участников движения и понимая возможные действия каждого из них;

- во-вторых, среди водителей транспортных средств виновниками ДТП значительно чаще других становятся водители легковых автомобилей. Численно таких автомобилей на дорогах больше, чем грузовых автомобилей, автобусов и автомобилей специального назначения вместе взятых. Правом на управление легковыми автомобилями обладает самый широкий круг лиц, в том числе с определенными ограничениями по здоровью. А современные автомобили с высокими динамичными свойствами, несмотря на использование систем активной и пассивной безопасности, требуют аккуратного вождения;

- в-третьих, опыт безопасного вождения автомобилем формируется медленно, только при водительском стаже более 10 лет и возрасте водителя старше 30 лет по статистике отмечается снижение вероятности создания аварийных ситуаций.

Потенциалом повышения безопасности на наших дорогах является качество профессионального обучения водителей транспортных средств к условиям дорожного движения в городской среде. Эффективность подготовки можно повысить стимулированием активности и осознанности процесса обучения, развитием рассудительно-аргументирующих умений и качеств личности, формированием у кандидатов в водители алгоритмов действий и принятия решений на основе прогнозирования дорожных ситуаций, тесной связью, взаимным дополнением и индивидуализацией теоретического и практического обучения [4], [9], [11]–[16].

Утвержденные Министерством образования и науки РФ примерные программы профессионального обучения водителей предусматривают изучение дисциплин базового, специального и профессионального циклов [6]. В учебных планах подготовки водителей наиболее востребованных у населения категорий «В» и «С», соответственно, 9 и 8 учебных предметов, с общим количеством часов 190 (100 теоретических и 90 практических) и 244 (130 и 114). В том числе на вождение транспортных средств на каждого кандидата в водители категории «В» отводится 56 часов, а категории «С» – 72 часа (транспортные средства с механической трансмиссией). Из них на обучение вождению в условиях дорожного движения, включая движение по установленным маршрутам в населенных пунктах, соответственно, 32 и 42 часа. Для большинства проходящих обучение объема практических занятий по вождению оказывается вполне достаточно. Лишь отдельным кандидатам в водители с очевидными затруднениями в пространственном ориентировании и двигательной координации или в

силу психологических причин предлагаем или по их просьбе проводятся дополнительные занятия по формированию необходимых умений и навыков.

Принципиальным значением в теоретической подготовке кандидатов в водители к безопасному движению, в том числе в населенных пунктах, обладают три учебных предмета: «Основы законодательства в сфере дорожного движения», «Основы управления транспортными средствами» и «Основы управления транспортными средствами категории «В» (или «С»)). При этом, по нашему мнению, авторы новых программ обучения неоправданно сократили количество часов на дисциплину «Основы законодательства в сфере дорожного движения» с 48 часов, как было в предыдущих программах, до 42 часов (30 теоретических и 12 практических). В условиях дефицита учебного времени можно только обзорно рассмотреть основные положения Правил дорожного движения, что вызывает объективные сомнения в осознанном усвоении изучаемого материала, возможности произвести детальный разбор требуемого количества дорожных ситуаций, достаточности времени на повторение и закрепление аксиом и правил движения, что необходимо для качественного обучения.

Многолетний опыт подготовки водителей автотранспорта позволил нам обосновать и сохранить после перехода на новые программы 70 учебных часов по предмету «Основы законодательства в сфере дорожного движения» (50 теоретических и 20 практических) [16]. В таком же объеме времени данный предмет изучается, к примеру, и при реализации основной профессиональной образовательной программы подготовки квалифицированных рабочих по программе «Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования в сельскохозяйственном производстве». В результате существует возможность:

- полнее реализовать принципы и критерии отбора содержания обучения [5], обстоятельно изучать разделы и темы, аргументированно принимать решения в анализируемых ситуациях на дорогах;

- увеличить количество разбираемых учебных задач, наполнить содержание занятий примерами, фото-, видео- и мультимедийными материалами;

- проводить обобщающие занятия по важным для будущего водителя темам: «Средства регулирования дорожного движения», «Водитель и пешеход: очередность движения», «Перекрестки: особенности движения, правила приближения и проезда», «Движение по дорогам с трамвайными путями и через железнодорожные пути», «Организация движения транспортных средств в населенных пунктах»;

- как следствие, максимально приблизиться к реализации принципов теории полного усвоения учебного материала.

Итак, обобщающие занятия на завершающем этапе изучения предмета «Основы законодательства в сфере дорожного движения» призваны закрепить и интегрировать знания по Правилам дорожного движения и умения по принятию решений в конкретных дорожных ситуациях. Цель обобщающих занятий по

организации движения в населенных пунктах заключается в формировании у кандидатов в водители умений комплексно оценивать обстановку, осознавать источники непосредственных и потенциальных опасностей, прогнозировать развитие ситуации на дороге и исходить из того, что другие участники могут по каким-либо причинам не соблюдать требования ПДД. Достижению данной цели способствует решение большого количества учебных задач по анализу дорожной обстановки, представленной на изображениях и, что особенно ценно, на видеоматериалах. При этом исключительным значением обладают комментарии, аргументация и обоснование решений. Производится анализ по следующему алгоритму:

1. Характеристика участка дороги: проезжая часть, полоса движения, пешеходный переход, перекресток, прилегающая территория, жилая зона, место для парковки и т.п. Место расположения: населенный пункт, вне населенного пункта.

2. Особенность ситуации: связана с началом движения, расположением транспортного средства на проезжей части, продолжением движения в определенном направлении, перестроением, маневром, использованием внешними световыми приборами или сигнализацией, очередностью движения, преднамеренным или вынужденным прекращением движения, буксировкой, перевозкой пассажиров или грузов и т.д.

3. Наличие средств регулирования дорожного движения: разметка, знаки, сигналы светофора или регулировщика. Их предназначение: общие для всех или для отдельных категорий участников. Дополнение и отмена действия требований одного средства регулирования другим.

4. Количество участников движения на данном участке дороги, в том числе транспортных средств со специальными сигналами, трамваев, пешеходов. Их намерения действовать: включены маячки, специальный звуковой сигнал, указатели поворота, подаются сигналы рукой о повороте или торможении, работает аварийная сигнализация и т.д. Пересечение траекторий движения с рельсовыми и безрельсовыми транспортными средствами, пешеходами.

5. Специфические особенности и исключения из требований ПДД, которые следует учесть в данной дорожной ситуации. Непосредственные и потенциальные опасности. Прогноз развития ситуации. Принятие решения.

Видеофрагменты для учебных заданий могут быть сняты во время учебного вождения с помощью устройств видеорегистрации на транспортном средстве. Благодаря этому теоретическое обучение подкрепляется практикой вождения, а опыт управления автомобилем формируется на научной основе. Развиваются наблюдательность, умения предвидеть последствия и понимать опасности, к которым следует быть готовым. А при разборе материалов с отдельным кандидатом в водители достигается индивидуализация обучения [11], [13], [14], [16].

Большую пользу, наряду с повторением, представляют задания с новым содержанием. Создать базу дорожных ситуаций помогают панорамы улиц

городов на Яндекс-картах. На наших занятиях разбираются ситуации на дорогах региональных центров, расположенных поблизости от нашего города, – Киров, Йошкар-Ола, Казань, Нижний Новгород. Обращение с Интернет-ресурсами формирует умения планировать, готовиться и продумывать поездки, составлять схемы движения.

На учебных занятиях эффективно применение логических схем, таблиц, алгоритмов действия и т.п. Средства инженерии знаний повышают познавательную активность и осознанность усвоения знаний, представлять информацию оптимальным сочетанием визуальных и вербальных средств [1], [2], [8], [17]. На рис. 1 в качестве примера представлена схема выбора водителем полосы движения на многополосной дороге с двусторонним движением по шести условиям. Анализ учебных заданий с использованием сжатых конструкций – схем, таблиц, алгоритмов – повышает качество обучения по процессуальным и результативным критериям [3], [10].

Кроме того, многолетний опыт подготовки водителей транспортных средств позволяет утверждать о рациональности диалоговой и вопросно-ответной учебной коммуникации, использования в обучении проблемных ситуаций и творческих заданий, побуждения учащихся к самостоятельным рассуждениям и аргументации при анализе дорожной обстановки [4], [11]–[13], [16]. На рис. 2 представлено изображение к заданию творческого характера. Кандидатам в водители предлагается выбрать сигнал регулировщика, при котором движение по перекрестку могут продолжить все участники. Разбор ситуации рекомендуется выполнить по приведенному выше алгоритму.

Проверку уровня теоретической подготовки обучающихся осуществляют по выполнению ими контрольных (тестовых) заданий и определению коэффициента усвоения:

$$k_{\alpha} = \frac{n}{N},$$

где n – количество правильных ответов; N – количество контрольных вопросов. В соответствии с существующими требованиями к результатам обучения водителей автотранспорта за теоретический экзамен выставляется положительная оценка, если:

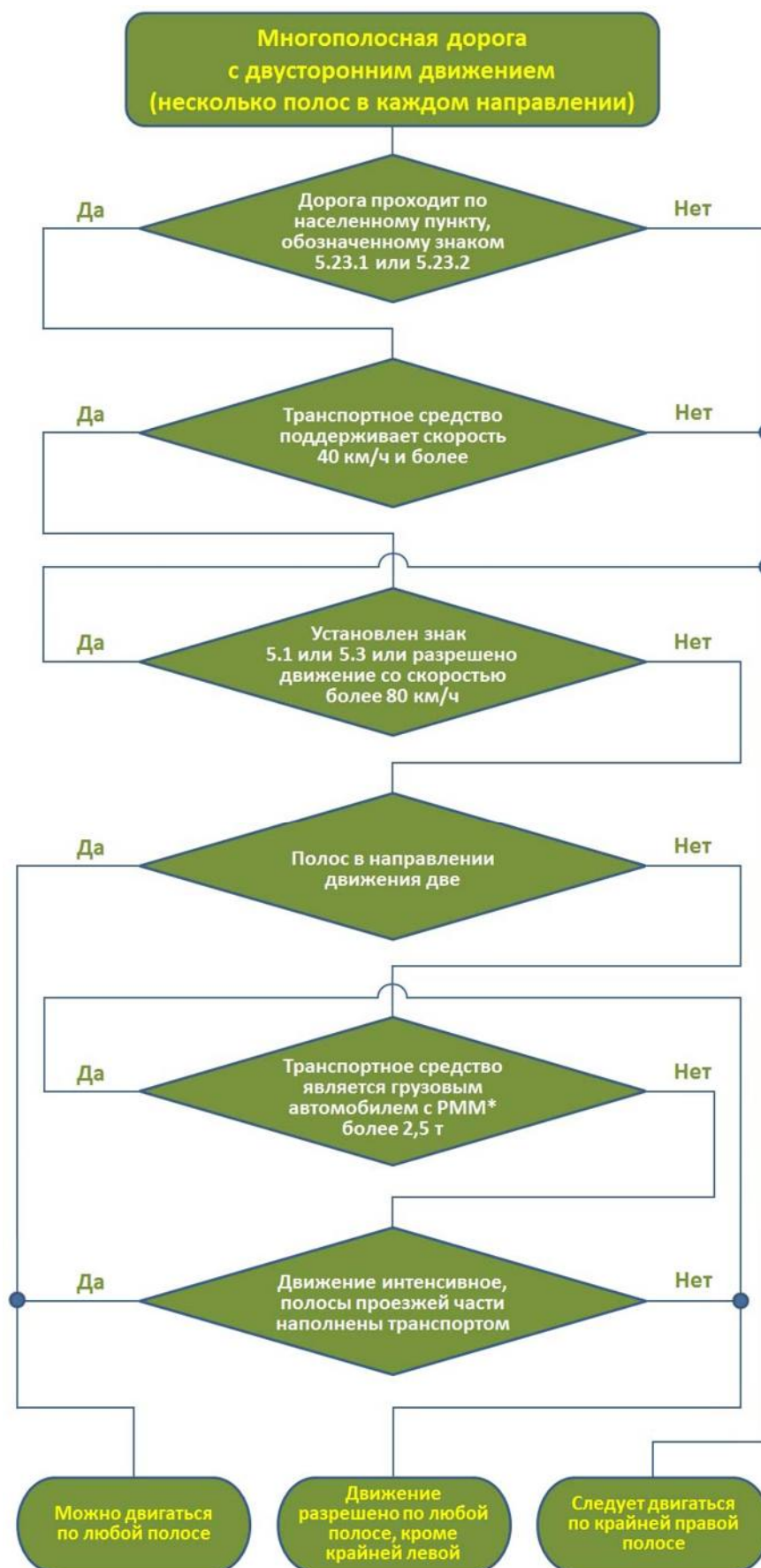
$$n_{\min} = 18, N = 20, k_{\alpha} \geq \frac{n_{\min}}{N} = \frac{18}{20} = 0,9.$$

К промежуточным зачетам по блокам изученных тем требования, как правило, выше. Например, согласно электронной программе МААШ зачет считается сданным при

$$n_{\min} = 190, N = 200, k_{\alpha} \geq \frac{190}{200} = 0,95.$$

В процессе подготовки кандидатов в водители мы стремимся реализовать принципы полного усвоения материала и сравниваем ошибку при тестировании с ДТП. Поэтому на зачетах допускаем не более одной ошибки, т.е.

$$n_{\min} = 199, N = 200, k_{\alpha} \geq \frac{199}{200} = 0,995.$$



Примечание:

*РММ - разрешенная максимальная масса

Рис. 1. Схема выбора водителем полосы движения



Рис. 2. Изображение для задания с творческим содержанием

При наличии неправильных ответов проводим индивидуальную, а при их однотипности коллективную работу над ошибками и назначаем пересдачу. Кроме того, если контрольные вопросы, даже при правильных решениях, вызвали сомнения или затруднения в обосновании, то настоятельно рекомендуем вернуться к материалу и закрепить знания и умения.

Показателем качества подготовки водителей транспортных средств категорий «В» и «С» являются результаты экзаменов в РЭО ГИБДД. В 2014-м, 2015-м и начале 2016-го года теоретический экзамен сдан с первого предъявления всеми лицами, прошедшими обучение (100 %). С учетом вождения на закрытой площадке и по маршруту в городских условиях число сдавших с первого раза достигло 85,7 %. Вместе с тем, у подготовленных водителей отмечается сформированность рассудительно-аргументирующих и прогностических умений и качеств [11], [16].

Выводы

Данные статистики на официальном сайте ГИБДД РФ позволяют обратить внимание преподавателей и мастеров производственного обучения, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств, на проблему качества подготовки кандидатов в водители к движению в условиях населенных пунктов. Почти 70 % ДТП случается на улицах городов. Больше 1/3 погибших и около 2/3 пострадавших получили травмы во время движения по городу. Причины обусловлены интенсивностью движения, динамичностью современных автомобилей, профессиональными и личностными качествами водителей.

Реализация новых программ подготовки водителей автотранспорта должна учитывать накопленный ранее положительный опыт. На этом основании нами

сохранено 70 часов на изучение предмета «Основы законодательства в сфере дорожного движения». В результате существует возможность решения необходимого количества учебных задач, проведения обобщающих занятий по важным темам, в том числе по организации движения в населенных пунктах, приблизиться к реализации принципов полного усвоения материала. Качество подготовки водителей обеспечивают вопросно-ответные и диалоговые педагогические технологии, применение проблемных ситуаций, творческих заданий, логических приемов, а также преобразование учебной информации с помощью инженерии знаний. Индивидуализация обучения достигается, в том числе, анализом видеоматериалов, полученных во время занятий по вождению автомобиля.

Эффективность предложенного подхода для обеспечения качества подготовки будущих водителей к безопасному движению подтверждается результатами сдачи квалификационных экзаменов в отделении инспекции безопасности дорожного движения и уровнем сформированности профессионально важных умений и качеств.

Литература

1. Гаврилова Т.А., Хорошевский В.Ф. Базы знаний интеллектуальных систем. СПб., 2000.
2. Инженерия знаний / Управление знаниями. URL: <https://sites.google.com/site/upravlenieznaniami/inzenieria-znaniij>
3. Крылов Д.А., Чибиков А.С. Измерение и оценка развития аргументативных умений и качеств будущих квалифицированных рабочих и специалистов в процессе профессиональной подготовки // Современные проблемы науки и образования. 2016. №1; URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=24099>
4. Крылов Д.А., Чибиков А.С. Развитие аргументативных качеств обучающихся методами СПР при освоении

профессиональных модулей // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 6; URL: www.science-education.ru/130-23911

5. Листвин А.А. Среднее профессиональное образование: актуальные проблемы реализации // Вестник Череповецкого государственного университета. 2014. № 2. С. 94–97.

6. Приказ Минобрнауки РФ от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». URL: <http://www.rg.ru/2014/08/01/specvypusk-dok.html>

7. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

8. Трухачева В.А., Назаров А.И. Визуальный и вербальный компоненты в современных образовательных технологиях: преимущества и недостатки // Вестник Череповецкого государственного университета. 2015. № 7. С. 138–141.

9. Чибиков, А.С. Алгоритмизация профессионального обучения в современных условиях // Теоретические и прикладные проблемы науки и образования в 21 веке: Сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции 31 января 2012 г. Ч. 7. Тамбов, 2012. С. 155–156.

10. Чибиков, А.С. Методические основы развития познавательной активности учащихся VIII – IX классов на уроках технологии в сельской школе: дис. ... канд. пед. наук. Киров, 2000.

11. Чибиков А.С. Обеспечение качества теоретической подготовки водителей транспортных средств в новых условиях // Наука и образование в XXI веке: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции 31 октября 2014 г. Ч. 14. Тамбов, 2014. С. 153–155.

12. Чибиков, А.С. Поисковые задания по устройству автомобиля // Школа и производство. 2003. № 8. С. 65–71.

13. Чибиков А.С. Развитие ситуативного ориентирования водителей автомобиля // Современные вопросы науки и образования – XXI век: сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции 29 февраля 2012 г. Ч. 6. Тамбов, 2012. С. 145–146.

14. Чибиков А.С. Формирование образов безопасного управления автомобилем у кандидатов в водители в процессе теоретического обучения // Наука и образование в XXI веке: сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции 31 мая 2012 г. Ч. 5. Тамбов, 2012. С. 133–135.

15. Чибиков А.С., Крылов Д.А. Активизация профессионального обучения рабочих совокупностью вопросно-ответных отношений // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 6; URL: www.science-education.ru/130-23834

16. Чибиков А.С., Крылов Д.А., Комелина В.А. Реализация программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств на основе интенсивного обучения // Современные наукоемкие технологии. 2015. № 4. С. 753–757; URL: http://www.top-technologies.ru/pdf/2015/2015_12_4.pdf

17. Чошанов М.А. Гибкая технология проблемно-модульного обучения. М., 1996.

References

1. Gavrilova T.A., Khoroshevskii V.F. *Bazy znaniy intellektual'nykh system* [Base of Knowledge of Intelligent Systems]. St-Peterburg, 2000.

2. *Inzheneriia znaniy. Upravlenie znaniiami* [Knowledge Engineering. Knowledge Management]. Available at: <https://sites.google.com/site/upravlenieznaniami/inzheneriia-znaniy>

3. Krylov D.A., Chibakov A.S. Izmerenie i otsenka razvitiia argumentativnykh umenii i kachestv budushchikh kvalifitsirovannykh rabochikh i spetsialistov v protsesse professional'noi podgotovki [Measurement and evaluation of argumentative skills and qualities of future skilled workers and specialists in the course of vocational training]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniia* [Modern problems of science and education]. 2016. №1; Available at: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=24099>

4. Krylov D.A., Chibakov A.S. Razvitie argumentativnykh kachestv obuchaiushchikhsia metodami SPR pri osvoenii professional'nykh modulei [The development of argumentative skills as teaching methods during the development of the IDB vocational modules]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniia* [Modern problems of science and education]. 2015. № 6; Available at: www.science-education.ru/130-23911

5. Listvin A.A. Srednee professional'noe obrazovanie: aktual'nye problemy realizatsii [Vocational education: current problems of implementation]. *Vestnik Cherepovetskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Cherepovets State University], 2014, № 2, pp. 94–97.

6. *Prikaz Minobrnauki RF ot 26.12.2013 № 1408 «Ob utverzhdenii primernykh programm professional'nogo obucheniia voditelei transportnykh sredstv sootvetstvuiushchikh kategorii i podkategorii»* [Order of the Ministry of Education of the Russian Federation of 26.12.2013 number 1408 "On approval of model programs of vocational training of drivers of vehicles appropriate categories and subcategories"]. Available at: <http://www.rg.ru/2014/08/01/specvypusk-dok.html>

7. *Svedeniia o pokazateliakh sostoiianiia bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia* [Information on the terms of the road safety]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

8. Trukhacheva V.A., Nazarov A.I. Vizual'nyi i verbal'nyi komponenty v sovremennykh obrazovatel'nykh tekhnologiakh: preimushchestva i nedostatki [The visual and verbal components of modern educational technologies: advantages and disadvantages]. *Vestnik Cherepovetskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Cherepovets State University]. 2015, № 7, pp. 138–141.

9. Chibakov A.S. Algoritmizatsiia professional'nogo obucheniia v sovremennykh usloviakh [Algorithmization of training in modern conditions]. *Teoreticheskie i prikladnye problemy nauki i obrazovaniia v 21 veke: Sbornik nauchnykh trudov po materialam Mezhdunarodnoi zaochnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii 31 ianvaria 2012 g.* [Theoretical and practical issues in the 21st century Education and Science: Proceedings of the Materials International correspondence scientific-practical conference of January 31, 2012]. Vol. 7, Tambov, 2012, pp. 155–156.

10. Chibakov A.S. *Metodicheskie osnovy razvitiia poznatel'noi aktivnosti uchashchikhsia VIII – IX klassov na urokakh tekhnologii v sel'skoi shkole* [Methodical bases of cognitive activity of pupils of VIII - IX grades at lessons of technology in rural schools. Dr. dis.]. Kirov, 2000.

11. Chibakov A.S. Obespechenie kachestva teoreticheskoi podgotovki voditelei transportnykh sredstv v novykh usloviakh [Ensuring the quality of theoretical training of drivers of vehicles in new conditions]. *Nauka i obrazovanie v XXI veke: sbornik nauchnykh trudov po materialam Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii 31 oktiabria 2014 g.* [Science and Education in the XXI Century: Proceedings on the materials of the International scientific-practical conference of October 31, 2014]. Vol. 14, Tambov, 2014, pp. 153–155.

12. Chibakov, A.S. Poiskovyie zadaniia po ustroistvu avtomobilia [Search jobs by car]. *Shkola i proizvodstvo* [Device School and manufacture], 2003, № 8, pp. 65–71.

13. Chibakov A.S. Razvitie situativnogo orientirovaniia voditelei avtomobilia [The development of situational awareness in car drivers]. *Sovremennye voprosy nauki i obrazovaniia – XXI vek: sbornik nauchnykh trudov po materialam Mezhdunarodnoi zaochnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii 29 fevralia 2012 g.* [Modern problems of science and education - XXI Century: Proceedings of the Materials International correspondence scientific-practical conference February 29, 2012]. Vol. 6, Tambov, 2012, pp. 145–146.

14. Chibakov A.S. Formirovanie obrazov bezopasnogo upravleniia avtomobilem u kandidatov v voditeli v protsesse teoreticheskogo obucheniia [Formation of safe driving images in candidates for the drivers in the process of theoretical training images]. *Nauka i obrazovanie v XXI veke: sbornik nauchnykh trudov po materialam Mezhdunarodnoi zaochnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii 31 maia 2012 g.* [Science and Education in the XXI Century: Proceedings of the Materials International correspondence scientific-practical conference May 31, 2012]. Vol. 5, Tambov, 2012, pp. 133–135.

15. Chibakov A.S., Krylov D.A. Aktivizatsiia professional'nogo obucheniia rabochikh sovokupnost'iu voprosno-otvetnykh otnoshenii [Activation of vocational training of workers set of question-answer relations]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniia* [Modern problems of science and education], 2015, № 6; Available at: www.science-education.ru/130-23834

16. Chibakov A.S., Krylov D.A., Komelina V.A. Realizatsiia programm professional'noi podgotovki voditelei transportnykh sredstv na osnove intensivnogo obucheniia [The implementation of training programs for drivers of vehicles on the basis of intensive training]. *Sovremennye naukoemkie tekhnologii* [Modern high technologies], 2015, № 4, pp. 753–757; Available at: http://www.top-technologies.ru/pdf/2015/2015_12_4.pdf

17. Choshanov M.A. *Gibkaia tekhnologiia problemnomodul'nogo obucheniia* [Flexible technology of problem-modular training]. Moscow, 1996.