



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ И МЕТОДИКИ ОБУЧЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ДИСЦИПЛИНАМ

Разработка учебно-методического обеспечения междисциплинарного
курса «Безопасность дорожного движения» в профессиональных
образовательных организациях

Выпускная квалификационная работа
44.03.04 Профессиональное обучение (по отраслям)
Направленность программы бакалавриата
«Транспорт»
Форма обучения заочная

Проверка на объем заимствований:

74,18 % авторского текста
Работа рекомендована к защите
« 19 » февраля 2026 г.
Зав. кафедрой АТ, ИТ и МОТД
Руднев В.В., к.т.н., доцент

Выполнил:

Студент группы ЗФ-409-082-3-2
Ефремов Никита Николаевич

Научный руководитель:

к.т.н., зав. кафедрой АТ, ИТ и МОТД
Руднев В. В.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. АНАЛИЗ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАНЯТИЙ В ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ	6
1.1 Структура учебно-методического обеспечения занятий в профессиональных образовательных организациях	6
1.2 Контроль знаний студентов в колледжах.....	10
1.3 Тесты для итогового контроля знаний студентов.....	15
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1	20
ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА ИТОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ СТУДЕНТОВ КОЛЛЕДЖА ПО ДИСЦИПЛИНЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» ..	22
2.1 Анализ учебно-методического обеспечения дисциплины «Безопасность дорожного движения».....	22
2.2 Тесты для итогового тестового контроля по дисциплине «Безопасность дорожного движения».....	25
2.3 Внедрение тестов в учебный процесс колледжа.....	41
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	47
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	49
ПРИЛОЖЕНИЕ А	55
Приложение А Примеры тестовых заданий различных форм по МДК «Безопасность дорожного движения».....	55

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена комплексом социально-экономических факторов, среди которых ключевое место занимает состояние безопасности дорожного движения (БДД) в Российской Федерации. Несмотря на принимаемые меры, проблема аварийности остается острой: по данным ГИБДД МВД России, за 2025 год на дорогах страны произошло свыше 130 тысяч дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибли более 14 тысяч человек и получили ранения около 168 тысяч [6].

Значительная доля ДТП связана с человеческим фактором, в том числе с ошибками водителей, что указывает на системные пробелы в их профессиональной подготовке. Профессиональные образовательные организации (ПОО), осуществляющие подготовку водителей транспортных средств, выступают ключевым звеном в формировании компетентных и ответственных участников дорожного движения. Однако анализ существующей практики показывает, что учебно-методическое обеспечение междисциплинарного курса (МДК) «Безопасность дорожного движения» зачастую носит фрагментарный характер, недостаточно интегрировано с другими профессиональными модулями и не в полной мере использует современные образовательные технологии [2].

Степень разработанности проблемы в педагогической науке характеризуется наличием исследований в области методики преподавания специальных дисциплин, теоретических основ безопасности дорожного движения, однако вопросы именно комплексного проектирования учебно-методического обеспечения МДК «Безопасность дорожного движения» в контексте реализации федеральных государственных образовательных стандартов среднего профессионального образования (ФГОС ПОО) с применением междисциплинарного и практико-ориентированного подходов остаются недостаточно изученными.

Целью исследования является разработка учебно-методического обеспечения дисциплины «Безопасность дорожного движения» в профессиональных образовательных организациях.

Объект исследования – учебно-методическое обеспечение дисциплины «Безопасность дорожного движения».

Предмет исследования – контроль знаний студентов как элемент учебно-методического обеспечения дисциплины «Безопасность дорожного движения» в профессиональной образовательной организации.

Качество подготовки будущих водителей по вопросам безопасности дорожного движения повысится, если учебно-методическое обеспечение МДК будет иметь целостную, системную структуру, интегрированную с содержанием смежных профессиональных модулей; включать комплекс современных методических средств (кейсы, симуляционные задания, мультимедийные материалы, контрольно-оценочные инструменты), активизирующих познавательную и практическую деятельность обучающихся; быть ориентировано на формирование не только знаний и умений, но и профессионально-значимых ценностных установок и моделей поведения в условиях реального дорожного движения.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие **задачи исследования**:

1) проанализировать состояние проблемы безопасности дорожного движения и нормативно-правовые, психолого-педагогические основы подготовки водителей в профессиональной образовательной организации;

2) выявить и охарактеризовать специфику, структуру и существующие дефициты в учебно-методическом обеспечении дисциплины «Безопасность дорожного движения» в колледже;

3) разработать итоговый тестовый контроль знаний студентов колледжа по дисциплине «Безопасность дорожного движения»;

4) экспериментально проверить эффективность разработанного учебно-методического обеспечения в образовательном процессе профессиональной образовательной организации.

Методы исследования подбирались в соответствии с этапами работы и включали: теоретические (анализ научной, педагогической, методической литературы, нормативно-правовых документов, систематизация, моделирование.

Методологическую основу составляют:

- по вопросам оценивания качества знаний обучающихся – Лернер И. Я., Скаткин М. Н., Беспалько В. П. и др.;
- по теории формирования структуры знаний обучающихся – Штейнберг В.Э., Биггс Дж. и др.;
- методы обработки результатов педагогических измерений – Стариченко Б.Е., Чельшкова М.Б. и др.

Базой исследования – ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж».

Теоретическая значимость исследования заключается в расширении научных представлений о педагогическом проектировании учебно-методического обеспечения междисциплинарных курсов в системе ПОО; в уточнении структуры и содержания профессиональной компетенции в области безопасности дорожного движения; в разработке модели интеграции теоретических знаний и практических умений в рамках МДК.

Практическая значимость исследования состоит в том, что разработанное комплексное учебно-методическое обеспечение дисциплины «Безопасность дорожного движения» может быть непосредственно внедрено в учебный процесс колледжа для повышения его эффективности.

Структура работы включает введение, две главы, заключение, приложение и список использованных источников.

ГЛАВА 1. АНАЛИЗ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАНЯТИЙ В ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

1.1 Структура учебно-методического обеспечения занятий в профессиональных образовательных организациях

Учебно-методическое обеспечение (УМО) – это система нормативных и учебно-программных документов, определяющих цели обучения по специальности или профессии, дидактически обоснованная совокупность учебно-методических материалов, средств обучения и средств контроля, используемых на различных этапах образовательного процесса, обеспечивающих формирование общих и профессиональных компетенций в соответствии с требованиями федерального государственного образовательного стандарта. Его структура обеспечивает нормативную, содержательную, процессуальную и оценочную составляющие образовательного процесса [7].

Структура УМО основной профессиональной образовательной программы разрабатывается с целью унификации учебно-методического обеспечения и повышения качества образовательного процесса в целом и состоит из учебно-методических комплексов: дисциплин, профессиональных модулей, учебной, производственной и преддипломной практик, государственной итоговой аттестации.

Учебно-методический комплекс основной профессиональной образовательной программы включает в себя следующие основные документы:

- Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности/профессии;
- рабочий учебный план;
- рабочие программы учебных дисциплин;

- рабочие программы профессиональных модулей/междисциплинарных курсов;
- рабочие программы всех видов практик, предусмотренных рабочим учебным планом, сведения о базах практики;
- фонды оценочных средств учебных дисциплин/профессиональных модулей;
- сведения о специализированных аудиториях и компьютерных классах и паспорта этих помещений по установленной форме;
- УМО государственной итоговой аттестации, который в обязательном порядке должен включать:
 - положение о государственной итоговой аттестации;
 - требования к общим и профессиональным компетенциям по теме выпускной квалификационной работы в соответствии с ФГОС ПОО;
 - утвержденные темы выпускных квалификационных работ;
 - требования к оформлению выпускной квалификационной работы;
 - методические указания по выполнению выпускной квалификационной работы;
 - бланк отзыва на выпускную квалификационную работу;
 - бланк рецензии на выпускную квалификационную работу;
 - образец выполнения выпускной квалификационной работы;
 - перечень материалов, разрешенных к использованию на государственной итоговой аттестации [11].

УМО основной профессиональной образовательной программы считается утвержденным, если утвержден каждый его компонент.

Применительно к занятиям, в том числе в рамках междисциплинарных курсов (МДК) по теме «Безопасность дорожного движения», структуру УМО можно представить в виде следующих взаимосвязанных компонентов (блоков):

1) нормативно-программный блок. Данный блок служит фундаментом и определяет целевые ориентиры. В него входят:

– ФГОС ПОО по соответствующей специальности (профессии): источник требований к результатам обучения (профессиональные и общие компетенции), структуре и условиям реализации программы;

– основная профессиональная образовательная программа (ОПОП): документ ПОО, детализирующий стандарт применительно к конкретным условиям;

– рабочая программа междисциплинарного курса (МДК): ключевой документ, разрабатываемый преподавателем. Он включает: паспорт программы (соответствие ФГОС), содержание учебного материала, структурированное по темам/разделам, количество часов на каждую тему, формы контроля, планируемые результаты (знать, уметь, владеть/применять), условия реализации (материально-техническое, информационное обеспечение), перечень обязательной и рекомендуемой литературы.

2) Процессуально-технологический блок. Этот блок содержит инструменты и средства для непосредственной организации занятий. Он подразделяется на:

– планирующую документацию: календарно-тематический план (КТП), технологические карты занятий (уроков), планы-конспекты лекций и практических работ. КТП конкретизирует рабочую программу во временном аспекте, а технологические карты детально описывают цели, этапы занятия, деятельность преподавателя и обучающихся, используемые методы и средства.

– дидактические и методические материалы: для преподавателя: методические рекомендации по проведению занятий, организации самостоятельной работы, использованию оборудования; банк педагогических ситуаций и кейсов. Для обучающихся: сборники задач и упражнений, инструкции к лабораторным и практическим работам, алгоритмы выполнения действий, рабочие тетради, опорные конспекты. Контрольно-оценочные средства (КОС): фонд оценочных средств (ФОС)

для проведения текущего, промежуточного и итогового контроля. Включает в себя: контрольные вопросы и задания, тесты (в том числе компьютерные), билеты для устных опросов, критериальные карты для оценки практических навыков, кейс-задания, экзаменационные материалы (если предусмотрено).

3) Информационно-содержательный блок. Данный блок представляет собой содержательное наполнение курса в различных форматах:

- учебная и дополнительная литература: учебники, учебные пособия, справочники, нормативно-правовые акты (ПДД, законы, ГОСТы);

- наглядно-иллюстративные материалы: плакаты, схемы, стенды, макеты, образцы узлов и агрегатов.

- электронные образовательные ресурсы (ЭОР): мультимедийные презентации, интерактивные тренажеры (например, для отработки действий в нестандартных ситуациях), виртуальные лабораторные работы, компьютерные программы-симуляторы (автотренажеры), видеоролики (разбор ДТП, демонстрация технологий), электронные учебники и базы данных.

4) Материально-технический блок (как часть УМО в широком смысле).

Эффективность УМО напрямую зависит от условий его реализации:

- оборудование учебных кабинетов и лабораторий: компьютерный класс, мультимедийный проектор, интерактивная доска;

- специализированное оборудование: действующие стенды и узлы транспортных средств (тормозной системы, рулевого управления), тренажеры (для оказания первой помощи, автотренажеры), диагностическое оборудование;

- автодром и учебные транспортные средства – для отработки практических навыков вождения и действий в условиях, максимально приближенных к реальным;

Специфика структуры УМО для МДК «Безопасность дорожного движения» заключается в его ярко выраженном междисциплинарном и практико-ориентированном характере. Это требует:

- интеграции содержания с модулями по устройству и техническому обслуживанию автомобилей, основам законодательства, психофизиологическим основам деятельности водителя;

- доминирования активных и интерактивных методов обучения (разбор конкретных ситуаций, деловые игры, мозговые штурмы, решение комплексных кейсов на основе реальных ДТП), что должно быть отражено в процессуальном блоке;

- приоритета формирования не только знаний, но и поведенческих моделей, ценностных установок, что требует специальных оценочных средств, фиксирующих уровень сформированности компетенций, а не только усвоение фактов [19].

Таким образом, структура УМО занятий в ПОО – это не просто набор документов, а целостная система, все элементы которой (от программы до конкретного тренажера) должны быть согласованы и направлены на формирование у будущих специалистов комплекса профессиональных компетенций, что в контексте БДД является фактором, непосредственно влияющим на снижение аварийности и сохранение жизни и здоровья людей.

1.2 Контроль знаний студентов в колледжах

Контроль знаний, умений и формирующихся компетенций в системе среднего профессионального образования представляет собой целостную педагогическую систему, интегрированную во все элементы образовательного процесса – от проектирования учебного занятия до проведения государственной итоговой аттестации [23].

Диагностическая функция позволяет определить текущий уровень достижений каждого студента и выявить пробелы в знаниях и умениях на

различных этапах обучения. Обучающая функция реализуется через активизацию познавательной деятельности в процессе самого контроля, углубление и систематизацию знаний при выполнении комплексных заданий.

Воспитательная функция способствует формированию ответственности, самоорганизации, развивает навыки самоконтроля и адекватной самооценки. Корректирующая функция обеспечивает педагога обратной связью для своевременной адаптации методик, темпа и содержания обучения. Наконец, аттестационная (или оценочная) функция является основанием для принятия административных решений о переводе студента на следующий курс, присвоении квалификации и выдаче документа об образовании [12].

Система контроля в колледже отличается многоуровневостью, которая обеспечивает непрерывность и всесторонность оценки.

Первым, базовым уровнем является текущий контроль, осуществляемый в рамках каждого учебного занятия. Его формы разнообразны: устный опрос (индивидуальный, фронтальный, комбинированный), краткие письменные работы (терминологические диктанты, графические работы, решение ситуационных задач на время), наблюдение за работой студента в лаборатории или мастерской, экспресс-тестирование с использованием цифровых технологий [16].

Текущий контроль усвоения учебной информации - система организационно-методических приемов получения и анализа данных, характеризующих состояние усвоения учебного предмета (учебного элемента, темы раздела), когда возможно исправить отклонения от намеченного результата.

Текущий контроль знаний предусматривает систематическую проверку качества полученных студентами знаний, умений и навыков по всем изученным в данном семестре дисциплинам. Текущий контроль знаний (успеваемости) проводится преподавателем на любом из видов

учебных занятий. Методы текущего контроля выбираются преподавателем исходя из специфики учебной дисциплины, профессионального модуля.

Главная цель текущего контроля – оперативное управление учебным процессом, стимулирование регулярной подготовки и предотвращение отставания.

Второй уровень – промежуточный (рубежный) контроль, который проводится по итогам изучения крупного раздела, междисциплинарного курса (МДК) или профессионального модуля. Это более формализованная оценка, включающая такие формы, как контрольные работы, защиту отчетов по лабораторным и практическим работам, тематическое тестирование, зачет или экзамен по МДК [3].

Система текущего и промежуточного контроля качества обучения студентов предусматривает решение следующих задач:

- оценка качества освоения студентами основной профессиональной образовательной программы базовой и углубленной подготовки ПОО;
- аттестация студентов на соответствие их персональных достижений поэтапным требованиям соответствующей основной профессиональной образовательной программы ПОО;
- широкое использование современных контрольно-оценочных технологий;
- организация самостоятельной работы студентов с учетом их индивидуальных способностей.

Текущий контроль знаний и промежуточная аттестация является основным механизмом оценки качества подготовки студентов (согласно требованиям ФГОС).

Оценка качества подготовки студентов осуществляется в двух основных направлениях: оценка уровня освоения дисциплин и оценка компетенций студентов. Предметом оценивания являются знания, умения, компетенции студентов колледжа [14].

Промежуточная аттестация студентов проводится по учебным дисциплинам, профессиональным модулям в сроки, предусмотренные учебными планами колледжа и календарными графиками.

Конкретные формы и процедуры текущего контроля знаний, промежуточной аттестации по каждой учебной дисциплине и профессиональному модулю разрабатываются колледжем самостоятельно и доводятся заведующими отделениями на курсовых собраниях до сведения студентов в течение первых двух месяцев от начала обучения [21].

По окончании каждого семестра по всем изучаемым учебным дисциплинам, курсам преподавателями выставляются итоговые оценки успеваемости на основании оценок текущего контроля знаний, независимо от того, выносятся ли эти предметы на промежуточную аттестацию или нет.

Срезовые контрольные работы (административные) проводятся для определения остаточных знаний, проведение которых организуется под руководством заместителя директора по учебной части.

В рабочей программе учебной дисциплины, профессионального модуля определяются формы и методы контроля результатов самостоятельной работы студента.

Рубежная аттестация студентов (межсеместровый учет знаний) является одним из видов текущего учета знаний. Рубежная аттестация проводится на основе оценок текущего контроля знаний студентов, которых на момент аттестации должно быть не менее 3-х [10].

Промежуточная аттестация оценивает результаты учебной деятельности студента за семестр. Основными формами промежуточной аттестации являются зачет, дифференцированный зачет, экзамен, комплексный экзамен по двум дисциплинам или междисциплинарным курсам, квалификационный экзамен, курсовая работа 3.2. Формы и порядок промежуточной аттестации выбираются колледжем самостоятельно, периодичность промежуточной аттестации определяется рабочими учебными планами и календарными учебными графиками.

Учебные дисциплины и профессиональные модули, в т.ч. введенные за счет часов вариативной части ОПОП, являются обязательными для аттестации элементами ОПОП, их освоение должно завершаться одной из возможных форм промежуточной аттестации (для общепрофессиональных дисциплин, дисциплин циклов ОГСЭ и ЕН, профессиональных модулей возможны дополнительные промежуточные аттестации по усмотрению образовательного учреждения).

Промежуточная аттестация по составным элементам программы профессионального модуля: по междисциплинарным курсам – дифференцированный зачет или экзамен, по учебной и производственной практике – дифференцированный зачет проводится по усмотрению образовательного учреждения при соблюдении ограничений на количество экзаменов и зачетов в учебном году. Если модуль содержит несколько МДК, по выбору образовательного учреждения возможно проведение комплексного экзамена или дифференцированного зачета по всем МДК в составе этого модуля. При этом рекомендуется учитывать результаты текущих форм контроля по каждому из МДК, использовать рейтинговые и/или накопительные системы оценивания [25].

Обязательной формой промежуточной аттестации по профессиональным модулям является экзамен квалификационный, который представляет собой форму независимой оценки результатов обучения с участием работодателей; по его итогам возможно присвоение выпускнику определенной квалификации. Экзамен (квалификационный) проверяет готовность студента к выполнению указанного вида профессиональной деятельности и сформированность у него компетенций, определенных в разделе «Требования к результатам освоения ОПОП» ФГОС ПОО. Итогом проверки является однозначное решение: «вид профессиональной деятельности освоен / не освоен» [17].

Количество экзаменов в каждом учебном году в процессе промежуточной аттестации не должно превышать 8, а количество зачетов –

10, без учета зачетов по физической культуре. Экзамены проводятся в период экзаменационных сессий или в специально отведенные дни, установленные графиком учебного процесса согласно утверждаемого директором колледжа расписания экзаменов, которое доводится до сведения студентов и преподавателей не позднее, чем за две недели до начала сессии (экзамена). Форма проведения экзамена по дисциплине, МДК (устная, письменная или смешанная) устанавливается колледжем в начале соответствующего семестра и доводится до сведения студентов [18].

Таким образом, контроль знаний в колледже представляет собой сложную, динамично развивающуюся педагогическую систему, напрямую влияющую на качество выпускаемых специалистов. Его эффективная организация, особенно в сферах, связанных с безопасностью человека, как в случае с БДД, является не только дидактической задачей, но и социальной ответственностью образовательной организации перед обществом и государством.

1.3 Тесты для итогового контроля знаний студентов

В системе среднего профессионального образования тестирование в рамках итогового контроля выступает в качестве стандартизированного метода, который позволяет объективно оценить уровень освоения учебного материала и сформированность профессиональных компетенций, установленных образовательным стандартом и рабочей программой. Применительно к таким комплексным междисциплинарным курсам, как «Безопасность дорожного движения», тесты перестают быть просто средством проверки отдельных фактов и становятся современным многофункциональным инструментом, способным оценить умения студентов анализировать информацию, применять знания на практике и синтезировать решения для типичных профессиональных задач [8].

Тестовые задания – это система заданий, основанная на стандартном образовании, это инструмент контроля знаний и умений. По видам контроля тесты бывают текущие, очередные, промежуточные, контрольные. Варианты ответов даются по структуре: свободные ответы и в устной форме.

По содержанию задания бывают сложные и легкие. Тестирование проводится в индивидуальном или в групповом виде. Задания проводятся письменно или устно, с применением технических средств, например, по компьютеру. Тестовые задания должны составляться с целью определения кругозора тестируемого, его знаний, логики, мышления [20].

Влияние тестовой технологии на качество знания: возможность получения объективного результата учебы для анализа состояния обучения (без присутствия человека), скорость обратной связи, многообразие методов проверки результатов учебы, простота получения статистических результатов учебы.

Тестовые задания должны отвечать следующим требованиям: тестирование проводится в определенное время; указания для выполнения заданий должны быть понятными, ясными. Тестовые задания должны определять коммуникативные компетенции и навыки студента. Цель, текст, время на выполнение, указания к выполнению задания или программы должны быть ясны, известны. Студент должен знать: основное содержание темы, идею; цель; возможность, необходимость; дать оценку предмету, явлению, описать, показать качество. Для определения знаний студента в выполнении коммуникативных заданий используются: правильное, грамотное заполнение документов, бланков, анкет; даются задания правильно и грамотно заполнить факс, телеграмму, письмо. Аудиотексты являются один из видов тестовых заданий.

Форма тестового задания определяется его содержанием. Выделяют четыре основные формы тестовых заданий:

– закрытой формы,

- открытой формы,
- на установление соответствия,
- на установление правильной последовательности.

Тестовое задание закрытой формы представляет собой утвердительное высказывание с несколькими вариантами ответа. Выделяют задания с одним правильным вариантом ответа на заданный вопрос и задания с несколькими правильными вариантами ответа. Рекомендуемая инструкция к заданиям закрытой формы с одним правильным ответом: «Выберите правильный вариант ответа», для заданий с несколькими правильными вариантами: «Выберите все правильные варианты ответа».

Тестовое задание закрытой формы представляет собой утвердительное высказывание с несколькими вариантами ответа. Выделяют задания с одним правильным вариантом ответа на заданный вопрос и задания с несколькими правильными вариантами ответа. Рекомендуемая инструкция к заданиям закрытой формы с одним правильным ответом: «Выберите правильный вариант ответа», для заданий с несколькими правильными вариантами: «Выберите все правильные варианты ответа».

Тестовые задания на установление соответствия представляют собой множества понятий, характеристик, названий процессов, иллюстраций и т.п. Задача обучающихся заключается в установлении содержательно-смыслового соответствия между элементами информации множеств. Рекомендуемая инструкция к заданию этой формы: «Установите соответствие...». Задания данной формы лучше всего диагностируют процессуальные и технологические знания.

В заданиях данной формы требуется определить правильную последовательность каких-либо событий, действий, этапов, процессов и т.п. (при этом критерий правильной последовательности должен быть четко сформулирован и понятен студентам). Рекомендуемое количество элементов, которые следует расположить в правильной последовательности – от 4-х до 7-ми элементов. Рекомендуемая инструкция к заданиям этой

формы: «Установите правильную последовательность...». Задания данной формы, так же, как и задания на установление соответствия, рекомендуется использовать для диагностики процессуальных и технологических знаний.

При составлении основного содержания для тестовых заданий всех форм необходимо:

1) формулировать текст задания в утвердительной форме (вопрос в формулировке задания исключается): в этом случае, задание вместе с ответом обучающегося, будет представлять собой целостное высказывание, которое является или истинным (при верном ответе), или ложным (при неверном);

2) ключевые слова в тексте задания размещать в начале предложения;

3) формулировать текст задания ясно, четко и предельно кратко, но без ущерба для понимания смысла задания;

4) исключать в тексте пространные рассуждения, повторы, сложные синтаксические обороты, двойное отрицание, а также – слова «иногда», «часто», «всегда», «все», «никогда»;

5) обеспечивать на рисунках, чертежах, схемах и в других визуализированных материалах отсутствие лишних элементов, отвлекающих внимание обучающихся;

6) выполнять рисунки, чертежи, схемы в одном графическом редакторе;

7) в заданиях, которые содержат отрицание, выделять частицу НЕ или слово, выражающее отрицание, заглавными буквами или жирным шрифтом (таких заданий должно быть не более 3 % от общего количества);

8) выделять логические связки И, ИЛИ заглавными буквами или жирным шрифтом;

9) исключать слова: «укажите», «выберите», «перечислите», «назовите», «все из перечисленных», «все, кроме»;

10) обеспечивать отсутствие орфографических, грамматических, пунктуационных ошибок [11].

Для повышения объективности результатов тестирования рекомендуется включать параметризированные задания, при выполнении которых каждому обучающемуся предлагаются уникальные условия задания, предполагающие ввод уникального ответа.

Примеры тестовых заданий всех форм приведены в Приложении А

Таким образом, современный итоговый тест в колледже, особенно по дисциплинам, связанным с безопасностью жизнедеятельности, – это не набор случайных вопросов, а научно обоснованный, технологичный измерительный комплекс. Его качественная разработка и применение позволяют не только объективно аттестовать студентов, но и получить ценную информацию для совершенствования самого образовательного процесса, обеспечивая подготовку компетентных и ответственных специалистов.

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

Проведенный в первой главе теоретический анализ позволяет сформулировать следующие основные выводы:

1) Учебно-методическое обеспечение (УМО) междисциплинарного курса (МДК) «Безопасность дорожного движения» представляет собой комплексную, многоуровневую систему. Его эффективность определяется не отдельными компонентами, а целостностью и взаимосвязью четырех ключевых блоков: нормативно-программного (ФГОС, ОПОП, рабочая программа), процессуально-технологического (планы, методики, дидактические материалы, контрольно-оценочные средства), информационно-содержательного (литература, ЭОР, наглядные материалы) и материально-технического. Специфика УМО для данного МДК заключается в обязательной интеграции содержания с другими профессиональными модулями (устройство ТС, право, психология) и доминировании практико-ориентированных и интерактивных форм, направленных на формирование поведенческих моделей и профессиональных ценностных установок, что является педагогическим условием подготовки ответственного участника дорожного движения.

2) Современная система контроля знаний в колледже, в том числе по МДК «Безопасность дорожного движения», эволюционирует от оценки изолированных знаний к комплексному измерению сформированности профессиональных компетенций. Она носит многоуровневый характер (текущий, промежуточный, итоговый контроль) и реализуется через разнообразные формы (устные, письменные, практические). Ключевым трендом является использование методов, моделирующих реальную профессиональную деятельность: кейсов, ситуационных задач, проектов и демонстрационного экзамена. Это требует разработки детализированного Фонда оценочных средств (ФОС), включающего четкие критерии и инструменты для оценки не только знаний ПДД, но и умений анализировать

дорожную обстановку, прогнозировать риски, принимать обоснованные решения в стандартных и нестандартных ситуациях.

3) Тестирование как метод итогового контроля по данному курсу при грамотном проектировании трансформируется в валидный и технологичный инструмент комплексной оценки. Оно позволяет объективно измерить уровень достижения планируемых результатов, закрепленных в рабочей программе. Для оценки компетенций в области БДД наиболее эффективны комплексные ситуационные задания (кейс-тесты), основанные на анализе дорожных ситуаций, схем ДТП или видеофрагментов, а также задания на установление последовательности действий (например, при оказании первой помощи). Качественный итоговый тест должен быть направлен на проверку способности к анализу, синтезу информации и принятию решений, а его разработка требует соблюдения строгой процедуры (спецификация, создание заданий, экспертиза, апробация) с обязательным учетом профессионального контекста и принципов безопасности.

Таким образом, проведенный анализ показывает, что эффективность обучения по курсу «Безопасность дорожного движения» обеспечивается целостной системой учебно-методического обеспечения, центральным звеном которой является компетентно-ориентированная система контроля. В рамках этой системы тесты, особенно комплексные и ситуативные, выступают ключевым инструментом итоговой оценки, позволяя объективно измерить не только знание норм, но и способность применять их для решения профессиональных задач.

ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА ИТОГОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ СТУДЕНТОВ КОЛЛЕДЖА ПО ДИСЦИПЛИНЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

2.1 Анализ учебно-методического обеспечения дисциплины «Безопасность дорожного движения»

Анализ существующего учебно-методического обеспечения (УМО) по дисциплине «Безопасность дорожного движения» в профессиональных образовательных организациях позволяет выявить как устоявшиеся практики, так и системные дефициты, препятствующие формированию у будущих водителей комплексных компетенций в области безопасности.

Программа учебной дисциплины «Безопасность дорожного движения» является частью программы подготовки специалистов среднего звена по специальности 23.02.07 Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей.

Данная программа содержит:

- область применения,
- место учебной дисциплины в структуре ООППССЗ,
- цель и планируемые результаты освоения учебной дисциплины,
- количество часов на освоение программы учебной дисциплины,
- объем программы и виды учебной работы,
- тематический план и содержание учебной дисциплины,
- условия реализации,
- контроль и оценку результатов освоения учебной дисциплины,
- контроль и оценку результатов освоения обучающимися учебной дисциплины в части достижения личностных результатов,
- мероприятия, запланированные на период реализации учебной дисциплины согласно календарному плану воспитательной работы.

В рамках программы учебной дисциплины обучающимися осваиваются умения и знания:

- основы законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
- причины дорожно-транспортных происшествий;
- организацию работ по безопасности дорожного движения в автотранспортной организации;
- требования, предъявляемые к водителям в зависимости от вида перевозок и сложности маршрута;
- общие положения страхования на транспорте;
- технику безопасности, охрану труда и окружающей среды на транспорте;
- применять знания по безопасности дорожного движения в профессиональной деятельности.

Объём образовательной нагрузки студента – 42 часа.

Изучение учебной дисциплины проводится на втором курсе в 4 семестре и завершается зачетом.

Основными методами обучения являются словесные, наглядные, репродуктивные методы, метод проблемного обучения.

Рабочая программа учебной дисциплины «Безопасность дорожного движения» реализуется в учебном кабинете «Безопасность дорожного движения».

Оборудование учебного кабинета:

- (мобильный) АРМ преподавателя;
- посадочные места по количеству обучающихся;
- комплект учебных плакатов;
- комплект наглядных пособий;
- измерительные инструменты;
- доска.

Технические средства обучения:

- ноутбук,
- мультимедийный проектор,
- экран.

Содержание курса часто представляется как изолированный набор тем (ПДД, первая помощь, основы управления), слабо связанных с другими профессиональными модулями, такими как «Устройство и техническое обслуживание транспортных средств» или «Правовые основы профессиональной деятельности». В результате у студента не формируется целостная картина, где техническая неисправность, психофизиологическое состояние водителя и правовая норма рассматриваются как взаимосвязанные факторы риска [2].

УМО часто ориентировано на пассивное усвоение и воспроизведение информации. Недостаточно разработаны методические материалы, активизирующие познавательную деятельность: кейсы для анализа ДТП, ситуационные задачи для принятия решений в условиях неопределенности, проектные задания (например, разработка безопасного маршрута). Это приводит к формальному знанию правил без умения их применять в динамичной дорожной обстановке [21].

Таким образом, существующее учебно-методическое обеспечение по дисциплине «Безопасность дорожного движения» в большинстве ПОО выполняет задачу передачи нормативных знаний, но не в полной мере соответствует требованиям компетентного подхода. Оно требует качественной модернизации в направлении интеграции, интерактивности и практико-ориентированности. Необходима разработка целостного УМК, где все компоненты – от рабочей программы до контрольно-оценочных материалов – будут направлены на формирование у будущего водителя способности не просто знать правила, но анализировать риски, прогнозировать развитие ситуаций и принимать безопасные и законные решения в условиях реального дорожного движения. Это определяет актуальность и практическую направленность дипломного проекта.

2.2 Тесты для итогового тестового контроля по дисциплине «Безопасность дорожного движения».

Итоговый тестовый контроль предназначен для комплексной оценки знаний, умений и навыков, полученных в ходе изучения дисциплины. Контрольная работа состоит из 50 вопросов, сгруппированных по пяти основным тематическим модулям (по 10 вопросов в каждом). Вопросы представлены в различных форматах: с выбором одного и нескольких правильных ответов, на установление соответствия, последовательности действий, а также с использованием визуальных материалов (схемы ДТП, изображения дорожных знаков и разметки, технических средств организации дорожного движения) [9].

Такой подход позволяет проверить как теоретические знания, так и способность применять их для анализа конкретных дорожных ситуаций.

Тема 1: Нормативно-правовое регулирование и система управления БДД (10 вопросов).

1. Основопологающим законом, определяющим государственную политику в области БДД, является:

- а) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»;
- б) Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
- в) Федеральный закон «Об охране окружающей среды»;
- г) Устав автомобильного транспорта.

(Правильный ответ: а)

2. Какая из перечисленных функций НЕ входит в компетенцию Госавтоинспекции МВД России?

- а) Надзор за техническим состоянием коммерческого автотранспорта;
- б) Прием экзаменов на право управления ТС;
- в) Осуществление государственного учета показателей состояния БДД;

г) Контроль за соблюдением Правил дорожного движения.

(Правильный ответ: а)

3. Какое из утверждений об этом знаке верно?



а) Запрещает движение всех транспортных средств в обоих направлениях;

б) Запрещает въезд всех транспортных средств, кроме маршрутных;

в) Запрещает движение грузовых автомобилей с разрешенной массой более 3,5 т;

г) Устанавливает начало пешеходной зоны.

(Правильный ответ: б)

4. Допустимая норма содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе для водителя в соответствии с действующим законодательством РФ составляет:

а) 0,0 промилле;

б) 0,16 миллиграмма на литр выдыхаемого воздуха;

в) 0,3 промилле;

г) 0,5 промилле.

(Правильный ответ: б)

5. Какие виды административных наказаний могут применяться за нарушение ПДД? (Выберите несколько правильных ответов).

- а) Предупреждение;
- б) Административный штраф;
- в) Лишение специального права;
- г) Конфискация орудия совершения правонарушения;
- д) Все перечисленные.

(Правильный ответ: д)

6. Установите соответствие между видом дорожного знака и его номером по ГОСТ Р 52290-2004:

- 1) Предупреждающий
- 2) Запрещающий
- 3) Предписывающий
- 4) Знак особых предписаний

А) 4.2.1 «Объезд препятствия справа»

Б) 1.25 «Дорожные работы»

В) 3.24 «Ограничение максимальной скорости»

Г) 5.19.1 «Пешеходный переход»

а) 1-Б, 2-В, 3-А, 4-Г;

б) 1-Г, 2-А, 3-В, 4-Б;

в) 1-В, 2-Б, 3-Г, 4-А;

г) 1-А, 2-Г, 3-Б, 4-В.

(Правильный ответ: а)

7. Правовой акт, детально регламентирующий порядок движения на дорогах, – это:

а) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»;

б) Правила дорожного движения Российской Федерации;

в) Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

г) Административный регламент МВД.

(Правильный ответ: б)

8. Какой орган уполномочен выдавать предписание об устранении нарушений требований БДД юридическому лицу, осуществляющему перевозки?

- а) Федеральная налоговая служба;
- б) Ространснадзор;
- в) Орган местного самоуправления;
- г) Прокуратура.

(Правильный ответ: б)

9. Документом, подтверждающим соответствие транспортного средства требованиям безопасности, является:

- а) Страховой полис ОСАГО;
- б) Свидетельство о регистрации ТС;
- в) Диагностическая карта (талон технического осмотра);
- г) Путевой лист.

(Правильный ответ: в)

10. Обязанность по обеспечению безопасности перевозок возлагается в первую очередь на:

- а) Водителя транспортного средства;
- б) Перевозчика (эксплуатирующую организацию);
- в) Госавтоинспекцию;
- г) Дорожные службы.

(Правильный ответ: б)

Тема 2: Психофизиологические основы деятельности водителя (10 вопросов).

1. Основной причиной снижения надежности водителя в ночное время является:

- а) Увеличение времени реакции;
- б) Сужение поля зрения и ухудшение восприятия глубины пространства;
- в) Повышенная эмоциональная напряженность;

г) Все перечисленные факторы.

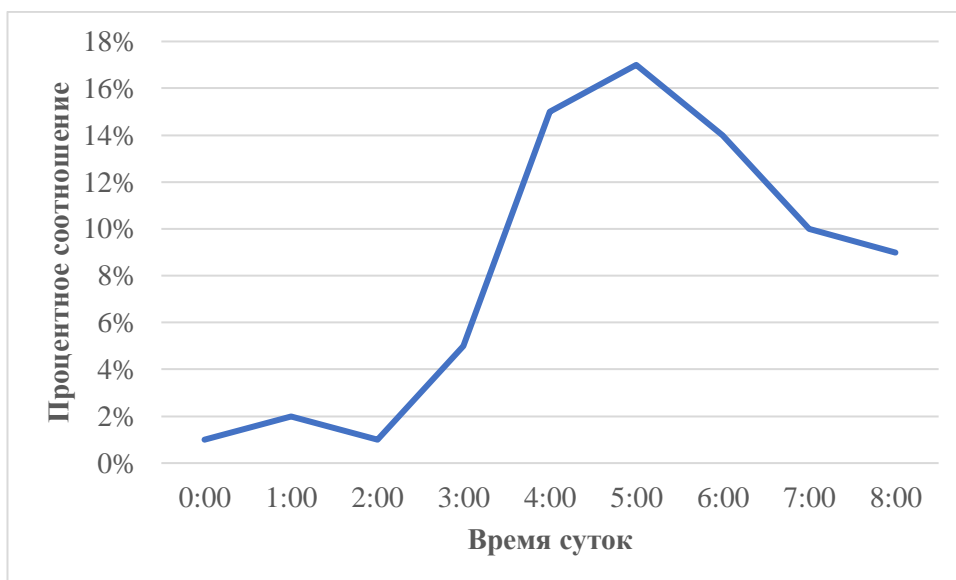
(Правильный ответ: г)

2. «Мнимая безопасность» – это состояние, характерное для стадии:

- а) Начального утомления;
- б) Компенсированного утомления;
- в) Некомпенсированного утомления;
- г) Сонливости.

(Правильный ответ: б)

3. Наблюдаемый пик аварийности в ранние утренние часы наиболее вероятно связан с:



- а) Плохой видимостью;
- б) Максимальной интенсивностью движения;
- в) Снижением психофизиологических функций организма (сонливость, снижение внимания);
- г) Увеличением доли грузового транспорта.

(Правильный ответ: в)

4. Как называется оптический эффект, при котором водитель на мокрой дороге ночью теряет способность распознавать неровности и оценивать расстояние?

- а) Аккомодация;

- б) Эффект аквапланирования;
- в) Эффект «слепящего действия» фар;
- г) Световая контрастность.

(Правильный ответ: б, с оговоркой: эффект «мокрого асфальта» – потеря восприятия глубины, но аквапланирование – физическое явление. Более точный ответ для психофизиологии – потеря восприятия глубины из-за зеркального отражения). Для теста уточним: Вопрос о зрительном восприятии. Правильный ответ: потеря восприятия глубины и фактуры дороги.

5. Какие из перечисленных факторов напрямую влияют на величину остановочного пути? (Выберите несколько).

- а) Время реакции водителя;
- б) Состояние дорожного покрытия;
- в) Техническое состояние тормозной системы;
- г) Наличие системы ABS;
- д) Все перечисленные.

(Правильный ответ: д)

6. Укажите правильную последовательность фаз простой сенсомоторной реакции:

- 1) Движение (моторная фаза);
 - 2) Передача нервного импульса;
 - 3) Принятие решения;
 - 4) Восприятие раздражителя.
- а) 4-2-3-1;
 - б) 4-3-2-1;
 - в) 2-4-3-1;
 - г) 3-4-2-1.

(Правильный ответ: а)

7. Работоспособность водителя после непрерывного управления автомобилем в течение 4-4,5 часов:

- а) Не изменяется;
- б) Снижается незначительно;
- в) Снижается существенно (на 15–25 %);
- г) Снижается катастрофически (более 50 %).

(Правильный ответ: в)

8. «Дорожная гипнотизация» (монотония) чаще всего возникает при движении:

- а) В плотном городском потоке;
- б) По загородной автомагистрали с однообразным ландшафтом;
- в) В условиях тумана;
- г) В горной местности.

(Правильный ответ: б)

9. Эмоциональная устойчивость водителя – это:

- а) Отсутствие эмоций за рулем;
- б) Способность управлять своим эмоциональным состоянием в сложных дорожных условиях;
- в) Быстрая реакция на раздражители;
- г) Агрессивный стиль вождения.

(Правильный ответ: б)

10. Прием, способствующий профилактике утомления в дальнем рейсе:

- а) Употребление энергетических напитков;
- б) Громкое прослушивание музыки;
- в) Короткие перерывы (5-10 мин) каждые 2 часа движения;
- г) Увеличение скорости движения для скорейшего завершения поездки.

(Правильный ответ: в)

Тема 3: Безопасные свойства транспортного средства и дорожных условий (10 вопросов).

1. К системам активной безопасности автомобиля НЕ относится:

- а) Антиблокировочная система тормозов (ABS);
- б) Система курсовой устойчивости (ESP);
- в) Система экстренного торможения (Brake Assist);
- г) Усиленные стойки крыши.

(Правильный ответ: г)

2. Минимально безопасный боковой интервал при обгоне на сухом асфальте составляет примерно:



- а) 0,5 метра;
- б) 1,0 метр;
- в) 1,5 метра;
- г) 2,0 метра.

(Правильный ответ: б)

3. Какая неисправность из перечисленных ЗАПРЕЩАЕТ эксплуатацию транспортного средства?

- а) Не работают стеклоочистители со стороны пассажира;
- б) Отсутствуют ремни безопасности на задних сиденьях, если их установка не предусмотрена конструкцией;
- в) Не работает спидометр;
- г) Содержание вредных веществ в отработавших газах превышает установленные нормы.

(Правильный ответ: г)

4. Аквапланирование – это явление, при котором:

- а) Увеличивается тормозной путь;

- б) Шины теряют сцепление с дорогой из-за слоя воды;
- в) Запотевают стекла автомобиля;
- г) Автомобиль заносит на повороте.

(Правильный ответ: б)

5. Коэффициент сцепления шины с дорогой минимален при:

- а) Сухом асфальтобетонном покрытии;
- б) Мокром асфальте в начале дождя;
- в) Укатанном снежном накате;
- г) Гололеде.

(Правильный ответ: г)

6. Укажите соответствие между элементом дороги и его назначением:

- 1) Проезжая часть
 - 2) Обочина
 - 3) Кювет
 - 4) Разделительная полоса
 - А) Элемент для отвода воды
 - Б) Элемент, разделяющий смежные проезжие части
 - В) Элемент для движения транспортных средств
 - Г) Элемент для остановки и стоянки
- а) 1-В, 2-Г, 3-А, 4-Б;
 - б) 1-Б, 2-В, 3-Г, 4-А;
 - в) 1-Г, 2-А, 3-Б, 4-В;
 - г) 1-А, 2-Б, 3-В, 4-Г.

(Правильный ответ: а)

7. Наиболее опасным дефектом дорожного покрытия с точки зрения потери управления является:

- а) Небольшая выбоина на обочине;
- б) Колейность на прямом участке;
- в) Гололедные явления («черный лед»);

г) Неравномерное освещение.

(Правильный ответ: в)

8. Дорожно-транспортное происшествие, возникшее вследствие неудовлетворительного содержания дороги, является основанием для привлечения к ответственности:

- а) Только водителя;
- б) Водителя и дорожной службы;
- в) Дорожной службы (эксплуатационной организации);
- г) Производителя автомобиля.

(Правильный ответ: в)

9. Какой параметр шин НЕ влияет напрямую на безопасность движения?

- а) Давление воздуха;
- б) Остаточная высота рисунка протектора;
- в) Цвет боковины;
- г) Наличие и расположение порезов, грыж.

(Правильный ответ: в)

10. Эффективность работы световых приборов в темное время суток снижается из-за:

- а) Загрязнения рассеивателей фар;
- б) Неправильной регулировки угла наклона фар;
- в) Использования ламп, не соответствующих типу фары;
- г) Всех перечисленных факторов.

(Правильный ответ: г)

Тема 4: Анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий (10 вопросов).

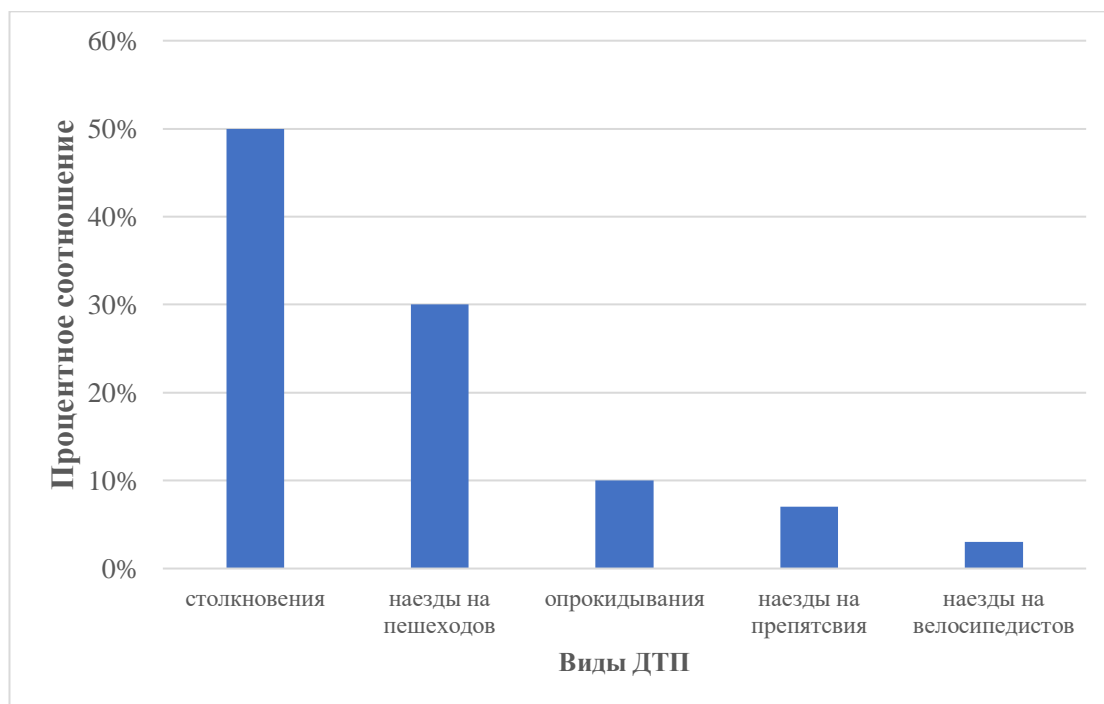
1. Согласно официальной статистике, наиболее частой причиной ДТП со смертельным исходом является:

- а) Неудовлетворительное состояние дорог;
- б) Технические неисправности транспортных средств;

- в) Нарушение ПДД водителями транспортных средств;
- г) Неблагоприятные погодные условия.

(Правильный ответ: в)

2. Согласно диаграмме, каким видам ДТП соответствует наибольший процент?



- а) Столкновения и наезды на пешеходов;
- б) Опрокидывания;
- в) Наезды на препятствия;
- г) Наезды на велосипедистов.

(Правильный ответ: а).

3. Метод профилактики ДТП, направленный на выявление и устранение опасных участков дорог, – это:

- а) Пропаганда БДД;
- б) Инженерный метод;
- в) Правовой метод;
- г) Метод автоматического контроля.

(Правильный ответ: б)

4. К косвенным потерям от ДТП относится:

- а) Стоимость ремонта поврежденного автомобиля;

- б) Расходы на лечение пострадавших;
- в) Потери валового внутреннего продукта из-за гибели людей;
- г) Стоимость восстановления дорожного ограждения.

(Правильный ответ: в)

5. Установите правильную последовательность действий водителя непосредственно после ДТП, если есть пострадавшие:

- 1) Вызвать скорую медицинскую помощь и полицию.
- 2) Оказать первую помощь пострадавшим.
- 3) Зафиксировать положение транспортных средств с помощью фото- и видеосъемки.
- 4) Освободить проезжую часть, если движение полностью заблокировано.

- а) 1-2-3-4;
- б) 2-1-3-4;
- в) 3-1-2-4;
- г) 4-1-2-3.

(Правильный ответ: б)

6. «Нулевой травматизм» (Vision Zero) – это концепция, которая предполагает:
- а) Полную ликвидацию ДТП;
 - б) Допущение ДТП только с материальным ущербом;
 - в) Неприемлемость гибели и серьезных травм людей в ДТП, проектирование безопасной системы;
 - г) Ужесточение наказаний для нарушителей.

(Правильный ответ: в)

7. Как называется анализ причин ДТП, основанный на расследовании большого массива происшествий и выявлении общих закономерностей?

- а) Ситуационный анализ;
- б) Статистический анализ

- в) Экспертный анализ;
- г) Топографический анализ.

(Правильный ответ: б)

8. Какой фактор риска является наиболее значимым для молодых водителей (до 25 лет)?

- а) Сниженные психофизиологические функции;
- б) Склонность к рискованному поведению и переоценка своих возможностей;
- в) Незнание Правил дорожного движения;
- г) Плохое техническое состояние личного автомобиля.

(Правильный ответ: б)

9. Мероприятие «Неделя безопасности дорожного движения ООН» направлено в первую очередь на:

- а) Технический осмотр транспорта;
- б) Повышение внимания общественности к проблеме ДТП и их профилактику;
- в) Ужесточение дорожного надзора;
- г) Строительство новых дорог.

(Правильный ответ: б)

10. Для глубокого анализа причин ДТП на конкретном участке дороги применяется метод:

- а) Социологического опроса;
- б) Компьютерного моделирования;
- в) Натурного исследования и картирования аварийности («черные точки»);
- г) Всех перечисленных.

(Правильный ответ: г)

Тема 5: Обеспечение безопасности специальных видов перевозок и оказание первой помощи (10 вопросов).

1. К опасным грузам, согласно ДОПОГ, НЕ относятся:

- а) Сжатый воздух в баллонах;
- б) Легковоспламеняющиеся жидкости (бензин);
- в) Инфекционные вещества;
- г) Обычный строительный песок.

(Правильный ответ: г)

2. Что означает цифра 3 в левой половине таблички?



- а) Вещество окисляющее;
- б) Вещество легковоспламеняющееся;
- в) Вещество едкое (коррозионное);
- г) Вещество ядовитое.

(Правильный ответ: б – легковоспламеняющаяся жидкость).

3. Максимально допустимая продолжительность управления транспортным средством для водителя, работающего по 6-дневной рабочей неделе, составляет не более:

- а) 8 часов;
- б) 9 часов;
- в) 10 часов;
- г) 12 часов (дважды в неделю не более 10 часов).

(Правильный ответ: б)

4. Перед началом движения водитель автобуса, осуществляющего регулярные перевозки, обязан:

- а) Пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- б) Получить путевой лист и проверить техническое состояние ТС;
- в) Провести инструктаж пассажиров по правилам безопасности;
- г) Сделать и то, и другое из пунктов а и б.

(Правильный ответ: г)

5. Какое действие является ПЕРВЫМ при оказании помощи пострадавшему без признаков сознания и дыхания (клиническая смерть)?

- а) Немедленно начать непрямой массаж сердца;
- б) Запрокинуть голову, открыть дыхательные пути;
- в) Вызвать скорую помощь;
- г) Проверить пульс на сонной артерии.

(Правильный ответ: г – проверка пульса/дыхания входит в первичный осмотр. Стандарт СЛР: убедиться в отсутствии сознания и дыхания, позвать на помощь, вызвать 112, начать компрессии. Для теста: правильный порядок: убедиться в безопасности, проверить сознание и дыхание, вызвать помощь, начать СЛР). Для простоты теста: наиболее точный первый шаг в алгоритме: проверить реакцию и дыхание.

6. Для временной остановки артериального кровотечения из раны на плече необходимо:

- а) Наложить давящую повязку на саму рану;
- б) Наложить кровоостанавливающий жгут выше раны (ближе к туловищу);
- в) Максимально согнуть руку в локтевом суставе;
- г) Наложить жгут ниже раны.

(Правильный ответ: б)

7. Документ, который должен находиться на борту транспортного средства, перевозящего опасный груз:

- а) Транспортная накладная CMR;

- б) Инструкция по безопасности для водителя (аварийная карточка);
- в) Санитарный паспорт транспортного средства;
- г) Лицензия на перевозку.

(Правильный ответ: б)

8. При перевозке детей автобусом колонной количество сопровождающих должно быть из расчета:

- а) Не менее одного на автобус;
- б) Не менее одного на каждые 20 детей;
- в) Не менее одного на всю колонну;
- г) Не менее одного на автобус и одного медицинского работника.

(Правильный ответ: а – по действующим правилам, но уточним: По Правилам организованной перевозки детей: не менее одного сопровождающего в каждом автобусе.)

9. Признаком перелома костей конечностей НЕ является:

- а) Боль в месте травмы;
- б) Деформация конечности;
- в) Возможность двигать конечностью в полном объеме;
- г) Патологическая подвижность в необычном месте.

(Правильный ответ: в)

10. Транспортное средство, оборудованное опознавательным знаком «Перевозка детей», должно двигаться со скоростью, не превышающей:

- а) 50 км/ч;
- б) 60 км/ч;
- в) 70 км/ч;
- г) Ограничений нет, кроме общих.

(Правильный ответ: б – согласно ПДД, п. 10.3)

Таким образом, данный набор тестовых вопросов позволяет провести дифференцированную оценку знаний по всем ключевым разделам

дисциплины, способствуя выявлению как сильных сторон подготовки студентов, так и областей, требующих дополнительного внимания.

2.3 Внедрение тестов в учебный процесс колледжа

Проверка результатов эффективности форм контроля по дисциплине профессионального цикла проходил на базе ЮУрГТК (ДА-231/б).

Путем анализа проверки теоретических и практических знаний и умений в области дисциплины «Безопасность дорожного движения» была сформирована одна группа обучающихся в количестве 18 человек. Поскольку целью внедрения была проверка эффективности самого инструмента, а не сравнение педагогических методик, группа выступала в качестве экспериментальной. Поскольку целью внедрения была проверка эффективности самого инструмента, а не сравнение педагогических методик, группа выступала в качестве экспериментальной. Оценка эффективности проводилась путем сравнения уровня знаний студентов до и после изучения курса с использованием нового тестового комплекса как основного средства итогового контроля.

Эксперимент проходил в два этапа:

1 этап – входной контроль (начальный срез).

На первом занятии дисциплины, до начала изучения теоретического материала, студентам был предложен сокращенный вариант итогового теста (20 вопросов), охватывающий ключевые темы. Целью данного этапа было определение исходного уровня знаний студентов в области безопасности дорожного движения, сформированного в рамках общего образования и предыдущих дисциплин.

2 этап – итоговый контрол.

По завершении изучения всего студенты выполнили полный вариант итогового теста, состоящий из 50 вопросов.

Для объективной оценки результатов был выделен критерий общетеоретической подготовки в области безопасности дорожного движения, под которым понимается усвоение системы знаний: нормативно-правовых основ, причин ДТП, психофизиологических факторов, требований к транспортным средствам и организации перевозок. На основе анализа ответов были выделены три уровня усвоения знаний:

1) Высокий уровень: системное и прочное владение знаниями, умение самостоятельно применять их для анализа и решения комплексных ситуационных задач.

2) Средний уровень: достаточное владение основными понятиями и фактами, умение применять знания по образцу в типовых ситуациях, но с затруднениями в анализе нестандартных условий.

3) Низкий уровень: фрагментарное, неустойчивое владение знаниями, неспособность к их самостоятельному применению даже в знакомых ситуациях.

Для количественного анализа каждому уровню был присвоен балл: высокий – 2 балла, средний – 1 балл, низкий – 0 баллов. Полученные на каждом этапе данные обрабатывались, что позволило объективно оценить динамику.

Результаты начального контрольного среза представлены в Таблице 2.1.

Таблица 2.1 - Уровень усвоения технических знаний студентами на начальном этапе эксперимента

Группа	Уровень усвоения знаний					
	Высокий		Средний		Низкий	
	Кол-во чел.	%	Кол-во чел.	%	Кол-во чел.	%
ЭГ	1	5,6	5	27,7	12	66,6

Состояние проблемы исследования на практике и определение уровня общетеоретической подготовки на момент начала эксперимента отражает начальный срез. Данные входного контроля показали, что большинство студентов (66,6 %) имели низкий исходный уровень знаний. Это подтвердило необходимость целенаправленного и системного изучения дисциплины.

После проведения полного курса обучения с использованием традиционных и активных методов, в конце семестра был проведен итоговый контроль с использованием полного разработанного тестового комплекса. Его результаты отражены в Таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Уровень усвоения технических знаний студентами на итоговом этапе эксперимента

Группа	Уровень усвоения знаний					
	Высокий		Средний		Низкий	
	Кол-во чел.	%	Кол-во чел.	%	Кол-во чел.	%
ЭГ	6	33,3	10	55,6	2	11,1

Эксперимент показал, что в экспериментальной подгруппе практически все студенты смогли грамотно ответить на вопросы тестового контроля по изучаемой теме в конце занятия.

Наблюдается значительная положительная динамика. Количество студентов с высоким уровнем знаний увеличилось на 27,7 % (с 5,6 % до 33,3 %), а со средним – на 27,8 % (с 27,8 % до 55,6 %). При этом доля студентов с низким уровнем сократилась на 55,5 % (с 66,6 % до 11,1 %).

В соответствие с рисунком 1, мы можем сделать следующие выводы:

1. Тестовый комплекс продемонстрировал высокую диагностическую способность. Детальный анализ ошибок по тематическим блокам (нормативно-правовой, психофизиологический, технический) позволил выявить наиболее сложные для усвоения разделы.

Наибольшее количество ошибок было допущено в вопросах, связанных с юридическими аспектами ответственности и алгоритмами оказания первой помощи.

2. Тесты выполнили мотивирующую и обучающую функцию. Необходимость применять знания для анализа графических материалов (схем ДТП, дорожных знаков) способствовала развитию у студентов практико-ориентированного мышления.

3. Повысилась объективность итоговой оценки. Использование стандартизированного теста с четкими критериями оценивания обеспечило равные условия для всех студентов и прозрачность процедуры контроля.

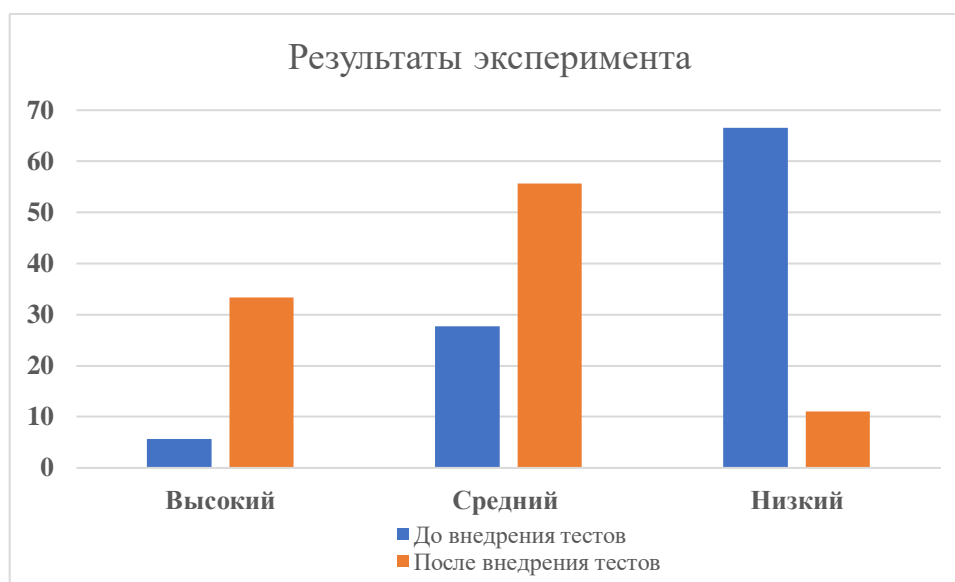


Рисунок 1 – Динамика изменения уровня знаний студентов до и после внедрения тестов в учебный процесс колледжа

Таким образом, внедрение разработанного тестового комплекса в группе из 18 человек доказало его эффективность и практическую значимость. Комплекс является надежным инструментом для итоговой аттестации, а также предоставляет ценные данные для анализа качества усвоения материала и корректировки методики преподавания дисциплины «Безопасность дорожного движения».

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2

Проведённая в рамках второй главы работа была направлена на решение ключевой практической задачи дипломного проекта – разработку, теоретическое обоснование и практическую апробацию контрольно-оценочного инструментария для дисциплины «Безопасность дорожного движения».

По итогам раздела 2.1 «Анализ учебно-методического обеспечения дисциплины» был проведён системный анализ существующей учебно-методической базы. Установлено, что рабочая программа дисциплины, несмотря на формальное соответствие требованиям, реализуется в условиях недостаточной материально-технической оснащённости учебного кабинета и опирается преимущественно на репродуктивные методы обучения. Ключевым выявленным дефицитом является отсутствие стандартизированного, комплексного и объективного инструмента для итогового контроля знаний, что не позволяет в полной мере оценить сформированность у будущих специалистов практико-ориентированных компетенций в области анализа рисков и принятия решений. Этот вывод стал отправной точкой для дальнейшей разработки.

В разделе 2.2 «Тесты для итогового тестового контроля» был разработан оригинальный комплект измерительных материалов, призванный устранить выявленные недостатки. Комплект включает 50 тестовых заданий, сгруппированных по пяти ключевым тематическим модулям. Он охватывает все разделов дисциплины – от законодательных основ до оказания первой помощи. Также применялись разнообразные форматы заданий (закрытые, на соответствие, на последовательность), позволяющих оценивать разные уровни познавательной деятельности.

В разделе 2.3 «Внедрение тестов в учебный процесс колледжа» была осуществлена практическая апробация разработанного тестового комплекса в экспериментальной группе из 18 студентов. Результаты внедрения,

оцениваемые через сравнение входного и итогового контрольных срезов, наглядно доказали его эффективность, а именно:

1) Достигнута значительная положительная динамика: доля студентов с высоким уровнем знаний выросла с 5,6 % до 33,3 %, а с низким – сократилась с 66,6 % до 11,1 %.

2) Тест позволил не только выставить итоговую оценку, но и выявить конкретные проблемные зоны в усвоении материала (например, правовые аспекты и первая помощь), предоставив преподавателю объективные данные для корректировки учебного процесса.

3) Чёткая структура и связь заданий с практическими ситуациями повысили осознанность изучения дисциплины студентами.

Таким образом, вторая глава представляет собой законченный цикл методической работы: от анализа проблемы через проектирование к внедрению и оценке результата. Разработанный и апробированный тестовый комплекс является эффективным, стандартизированным и объективным средством итогового контроля, которое восполняет существующий пробел в учебно-методическом обеспечении дисциплины «Безопасность дорожного движения». Его использование способствует повышению качества подготовки специалистов, обеспечивая формирование у них не только теоретических знаний, но и ключевых компетенций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа на тему «Безопасность дорожного движения» была посвящена актуальной проблеме совершенствования методики контроля знаний в системе среднего профессионального образования. Исследование носило практико-ориентированный характер и было направлено на разработку, теоретическое обоснование и апробацию эффективного инструмента итоговой оценки (итогового тестирования).

В ходе работы были последовательно решены все поставленные задачи и достигнута основная цель. Теоретический анализ, проведенный в первой главе, позволил установить, что современные требования к подготовке специалистов автотранспортного профиля, закрепленные в профессиональных и образовательных стандартах, делают необходимым переход от традиционных форм контроля к комплексной оценке сформированности компетенций. Были систематизированы структура учебно-методического обеспечения, принципы его конструирования и специфика их применения в рамках дисциплин, формирующих профессиональную безопасность.

Практическая значимость исследования раскрыта во второй главе. Критический анализ существующего учебно-методического обеспечения дисциплины выявил его ключевой недостаток – отсутствие стандартизированного, объективного и содержательно полного измерителя итоговых результатов обучения. Поэтому был разработан комплект тестов для итогового контроля, включающий 50 заданий различных форматов.

Эффективность разработанного инструмента была экспериментально подтверждена в условиях реального учебного процесса колледжа. Апробация в учебной группе из 18 человек показала значительный качественный рост уровня подготовки студентов.

Таким образом, гипотеза исследования, предполагающая, что разработка и внедрение специализированного тестового комплекса, соответствующего принципам валидности, надежности и практической направленности, позволит повысить объективность, эффективность и диагностическую ценность итогового контроля знаний, полностью подтвердилась.

Перспективой дальнейшей работы может стать цифровизация тестового комплекса и его интеграция в электронную образовательную среду учебного заведения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конституция Российской Федерации. – Москва : Проспект, 2021. – 64 с.
2. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности 23.02.07 Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей : утв. приказом Минпросвещения России от 12.11.2020 № 591. – Москва, 2021. – 27 с.
3. Положение о текущем контроле знаний и промежуточной аттестации студентов в государственном бюджетном профессиональном образовательном учреждении Республики Мордовия «Зубово-Полянский педагогический колледж» : утв. приказом директора № 45-од от 10.01.2023. – Зубова Поляна, 2023. – 15 с.
4. Блинкин, М. Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М. Я. Блинкин. – Москва : Издательский дом Высшей школы экономики, 2022. – 240 с.
5. Горев, А. Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебное пособие для студентов высших учебных заведений / А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. – 2-е изд., стер. – Москва : Академия, 2022. – 256 с.
6. Пугин, К. Г. Дорожные условия и безопасность движения: Влияние дорожных условий на безопасность движения автомобилей и пешеходов : методические рекомендации для выполнения практических занятий / К. Г. Пугин. – Пермь : Пермский государственный аграрно-технологический университет им. акад. Д. Н. Прянишникова, 2024. – 33 с.
7. Коноплянко, В. И. Организация и безопасность дорожного движения : учебник для вузов / В. И. Коноплянко. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва : Высшая школа, 2021. – 383 с.

8. Майборода, О. В. Основы управления автомобилем и безопасность движения : учебник водителя транспортных средств категорий «С», «D», «E» / О. В. Майборода. – 10-е изд., стер. – Москва : Академия, 2023. – 288 с.

9. Организация и безопасность дорожного движения : учебник и практикум для вузов / под общей редакцией В. Н. Луканина, А. А. Гуджояна. – Москва : Юрайт, 2022. – 290 с.

10. Чмырев, С. Н. Государственная инспекция безопасности дорожного движения как орган управления в сфере безопасности дорожного движения (Организационно-правовой аспект) : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук : 12.00.02 / Чмырев Сергей Николаевич. – Москва, 2021. – 181 с.

11. Баербекова, А. Е. Тестовые задания для проверки знаний студентов [Текст] / А. Е. Баербекова, Б. Б. Калымовна, К. Т. Кабатаева // Научный журнал. – 2024. – № 6-1 (19). – С. 15–19.

12. Заостровцев, А. В. Направления совершенствования примерных программ подготовки водителей транспортных средств / А. В. Заостровцев, Е. В. Марцога // Безопасность дорожного движения. – 2023. – № 4. – С. 24–29.

13. Канунникова, Н. Г. Актуальные вопросы совершенствования деятельности подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России в целях профилактики административных правонарушений / Н. Г. Канунникова // Административное право и процесс. – 2023. – № 2. – С. 44–49.

14. Якимов, А. Ю. Правовая основа и практика организации и осуществления дорожного движения по полосам для маршрутных транспортных средств / А. Ю. Якимов // Безопасность дорожного движения. – 2023. – № 3. – С. 17–22.

15. Баранов, А. А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности

дорожного движения как одно из направлений национальной политики Российской Федерации по безопасности дорожного движения / А. А. Баранов, Е. А. Соломатина // Вестник Московского университета МВД России. – 2022. – № 4. – С. 26–30.

16. Zhumabekov, A. Assessment of the Structural Reliability of the Braking System Affecting Road Safety / A. Zhumabekov, S. Bykadorov, M. Abdрахmanov // Труды университета. – 2021. – №. 3(84). – Р. 184–190.

17. Квитчук, М. А. Пропаганда безопасности дорожного движения как детерминанта обеспечения национальной безопасности / М. А. Квитчук, А. С. Квитчук // Государство и право: эволюция, современное состояние, перспективы развития (к 25-летию Санкт-Петербургского университета МВД России) : Материалы XX международной научно-теоретической конференции. В 2-х частях, Санкт-Петербург, 27–28 апреля 2023 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2023. – С. 914–920.

18. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации / С. Н. Зайкова // Актуальные проблемы административного права и процесса. – 2021. – № 1. – С. 48–51.

19. Чачхиани, Е. А. К вопросу обеспечения безопасности дорожного движения среди несовершеннолетних в современных условиях / Е. А. Чачхиани // Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. – 2025. – № 7. – С. 239–241.

20. Исмагилова, А. Р. Применение мер принуждения сотрудниками государственной инспекции безопасности дорожного движения / А. Р. Исмагилова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 года / Редколлегия: Д.Л. Проказин [и др.]. – Орёл: Орловский юридический институт Министерства

внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2023. – С. 165–167.

21. Аттестация БДД, перечень вопросов тестового задания на 2026 год (обновляется) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://trans-otdel.ru/ysclid=mkckm31880808687538> (Дата обращения: 26.05.2024).

22. Вострецова, Е. В. Составление педагогического теста для электронных образовательных ресурсов [Электронный ресурс] : методические рекомендации для преподавателей вуза / Е. В. Вострецова, Е. В. Коршунова, Е. В. Мартынова ; Уральский федеральный университет. – Екатеринбург : УрФУ, 2022. – 45 с. – Режим доступа: https://elar.urfu.ru/bitstream/18_2022.pdf (Дата обращения: 27.12.2026).

23. Гребенюков, С. В. Научные подходы к пониманию обеспечения безопасности дорожного движения в государственном управлении / С. В. Гребенюков // Социальное управление. – 2023. – Т. 5, № 10. – С. 486-492.

24. Обзор: Ответственность за нарушение ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] / подготовлен специалистами АО «Консультант Плюс». – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/law/review/> (Дата обращения: 27.12.2025).

25. Тесты с ответами для подготовки к аттестации специалистов, ответственных за обеспечение БДД [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ipbotsp.ru/blog/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/testy-s-otvetami-dlya-podgotovki-k-attestatsii-spetsialistov-otvetstvennykh-za-obespechenie-bdd/> (Дата обращения: 26.12.2025).

26. Примерная программа учебной дисциплины «Безопасность дорожного движения» для специальности среднего профессионального образования 23.02.07 Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей. – Москва : ФГБУ «ФИРО», 2021. – 24 с.

27. Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области

обеспечения безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 2024. – № 43. – Ст. 4225.

28. Собалирова, З. Х. Совершенствование механизмов противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения / З. Х. Собалирова // Пробелы в российском законодательстве. – 2023. – Т. 16, № 4. – С. 298-302.

29. Былинин, И. А. К вопросу о пропаганде безопасности дорожного движения: современные проблемы и перспективы / И. А. Былинин, Я. Р. Казаков // Современная наука. – 2023. – № 3. – С. 11–13.

30. Башиков, З. И. Роль искусственного интеллекта в повышении безопасности дорожного движения / З. И. Башиков // Academy. – 2025. – № 3 (83). – С. 8-10.

31. Приказ Министерства образования и науки РФ от 14.06.2013 № 464 (ред. от 22.02.2021) «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам среднего профессионального образования» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_149193/ (Дата обращения: 05.01.2026).

32. Таршева, М. Н. Уголовно-правовые и уголовно-процессуальные средства обеспечения безопасности дорожного движения / М. Н. Таршева // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования : Материалы XIX Международной научно-практической конференции, Орёл, 24 апреля 2025 года. – Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В. В. Лукьянова, 2025. – С. 335–338.

33. Приказ Министерства просвещения РФ от 22.03.2021 № 115 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального

обучения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104010025> (Дата обращения: 10.01.2026).

34. Середа, С. В. Профессиональная безопасность сотрудника полиции при выполнении служебных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения / С. В. Середа, С. В. Кудрявцев, А. С. Степкин // Совершенствование подготовки сотрудников правоохранительных органов : Сборник научных статей по итогам научно-практической конференции, Домодедово-Руза, 13 января 2021 года. – Домодедово-Руза: Издательско-полиграфическая компания «Новое время» (Чебоксары), 2021. – С. 200-205.

35. Письмо Министерства образования РФ от 16.05.2002 № 14-55-353 ин/15 «О Методике создания оценочных средств для итоговой государственной аттестации выпускников вузов» // Вестник образования России. – 2022. – № 15. – С. 64–72.

Приложение А Примеры тестовых заданий различных форм по МДК «Безопасность дорожного движения»

1) Задания закрытой формы (с выбором одного или нескольких правильных ответов)

Пример 1 (базовый уровень, один правильный ответ):

Тема: «Правовые основы БДД».

Вопрос: Водитель транспортного средства обязан иметь при себе и передавать для проверки сотруднику полиции...

- а) только водительское удостоверение.
- б) водительское удостоверение и талон к нему.
- в) водительское удостоверение, свидетельство о регистрации ТС, полис ОСАГО.
- г) все документы, которые у него имеются.

Пример 2 (повышенный уровень, несколько правильных ответов):

Тема: «Факторы, влияющие на безопасность движения».

Вопрос: Какие из перечисленных факторов, непосредственно зависящих от водителя, могут стать причиной снижения коэффициента сцепления шин с дорогой и увеличения тормозного пути? Выберите все верные варианты.

- а) Несоответствие давления в шинах норме.
- б) Повышение температуры окружающего воздуха.
- в) Износ рисунка протектора шин ниже допустимой нормы.
- г) Перегрузка транспортного средства.

2) Задания на установление соответствия

Пример 3:

Тема: «Дорожные знаки и разметка».

Задание: установите соответствие между группой дорожных знаков и их смысловым значением.

Группа знаков	Смысловое значение
1. Предупреждающие знаки	А) Вводят или отменяют определенные режимы движения.
2. Знаки приоритета	Б) Информировать о приближении к опасному участку.
3. Запрещающие знаки	В) Обозначают преимущество при проезде перекрестков.
4. Предписывающие знаки	Г) Устанавливают запреты и ограничения. Д) Предписывают разрешенные направления движения.

Правильное соответствие: 1-Б, 2-В, 3-Г, 4-Д.*

3) Задания на установление правильной последовательности

Пример 4:

Тема: «Оказание первой помощи».

Задание: укажите правильную последовательность действий водителя при обнаружении пострадавшего без сознания с признаками артериального кровотечения из раны на предплечье:

- 1) Вызвать скорую медицинскую помощь.
- 2) Убедиться в отсутствии опасности для себя и пострадавшего.
- 3) Наложить жгут выше раны на плечо, указав время наложения.
- 4) Проверить дыхание и пульс.
- 5) Наложить давящую повязку на рану.
- 6) Придать пострадавшему устойчивое боковое положение (при наличии дыхания).

Правильная последовательность: 2, 1, 4, 3, 5, 6.

4) Задания открытой формы (со свободно конструируемым кратким ответом)

Пример 5:

Тема: «управление ТС в сложных условиях».

Вопрос: Как изменяется длина тормозного пути легкового автомобиля на мокром асфальте по сравнению с сухим при одинаковой начальной скорости торможения? Ответ дайте в виде краткого утверждения.

Эталон ответа: Длина тормозного пути увеличивается примерно в 1.5-2 раза.

5) Ситуационные задания (кейс-тесты) – комплексная форма

Пример 6:

Тема: «Анализ дорожно-транспортной ситуации».

Описание ситуации: на регулируемом перекрестке водитель красного автомобиля (А), двигаясь на разрешающий зеленый сигнал светофора прямо, совершил столкновение с синим автомобилем (Б), который, завершая поворот налево с крайней левой полосы, выехал на встречное направление.

Вопрос 1 (закрытый, на анализ): Основной причиной ДТП, вероятнее всего, является:

- а) Неисправность светофора.
- б) Несоблюдение синим автомобилем (Б) обязанности уступить дорогу.
- в) Превышение скорости водителем красного автомобиля (А).
- г) Нарушение правил перестроения.

Вопрос 2 (на соответствие): Установите соответствие между участником ДТП и видом его ответственности в данной ситуации.

Ответ: Водитель Б – гражданская и административная; водитель А – не несет, так как не нарушал ПДД.

Вопрос 3 (открытый, на прогнозирование): Какие технические последствия для систем автомобиля А может повлечь подобное боковое столкновение? Назовите не менее двух.

Возможный ответ: Деформация кузова (двери, стойки), повреждение подвески (рычаги, колесо), нарушение углов установки колес.

б) Задания на основе визуального ряда (схема, фото, видео-фрагмент).

Пример 7:

Тема: «Проезд перекрестков».

Задание: Изучите схему перекрестка. Водитель какого транспортного средства (1 или 2) имеет преимущество в движении в данной ситуации?

(Прилагается схема равнозначного нерегулируемого перекрестка, где автомобиль 1 находится справа от автомобиля 2).

Правильный ответ: Преимущество имеет водитель автомобиля 1 (помеха справа).

Критерии для оценивания открытых и комплексных заданий:

Полнота и правильность ответа.

Логическая обоснованность выводов.

Использование профессиональной терминологии.

Применение знаний из смежных областей (устройство ТС, медицина, право).

Данные примеры иллюстрируют возможность перехода от простого запоминания к оценке аналитических и практико-ориентированных умений, что соответствует целям итогового контроля по междисциплинарному курсу «Безопасность дорожного движения».