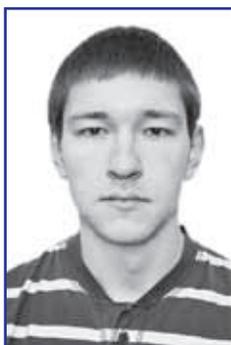


ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПРИКЛАДНАЯ ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛИСТОВ, КАК СРЕДСТВО СНИЖЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



ИВЛИЕВ

Дмитрий Евгеньевич

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодежи и туризма (ГЦОЛИФК), Москва
Аспирант кафедры теории и методики прикладных видов спорта и экстремальной деятельности
Тел. +7-916-073-03-03, e-mail: Ivliev.dmitry@gmail.com

IVLIEV Dmitry

Russian State University of Physical Culture, Sport, Youth and Tourism (GTSOLIFK), Moscow
Graduate Student of T&M of Applied Sports and Extreme Activity.
Tel. +7-916-073-03-03, e-mail: Ivliev.dmitry@gmail.com

ИГУШИНА

Татьяна Николаевна

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодежи и туризма (ГЦОЛИФК), Москва
Соискатель кафедры теории и методики прикладных видов спорта и экстремальной деятельности
Тел. +7-903-511-24-04, e-mail: Ivliev.dmitry@gmail.com

IGUSHINA Tatiana

Russian State University of Physical Culture, Sport, Youth and Tourism (GTSOLIFK), Moscow
Applicant of T&M of Applied Sports and Extreme Activity.
Tel. +7-916-073-03-03,

ЦЫГАНКОВ

Эрнест Сергеевич

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодежи и туризма (ГЦОЛИФК), Москва
Профессор кафедры теории и методики прикладных видов спорта и экстремальной деятельности, доктор педагогических наук, академик БПА.

TSYGANKOV Ernest

Russian State University of Physical Culture, Sport, Youth and Tourism (GTSOLIFK), Moscow
Professor of chair T&M of Applied Sports and Extreme Activity, Doctor of Pedagogical, Academician of BPA.

Ключевые слова: аварийность на дорогах общего пользования, профессионально-прикладная подготовка мотоциклистов, экстренный разгон, экстренное торможение.

Аннотация. В статье рассматриваются особенности разработки профессионально-прикладной подготовки мотоциклистов, являющейся средством снижения аварийности на дорогах общего пользования.

PROFESSIONAL-APPLIED PREPARATION OF MOTORCYCLISTS, AS A MEANS REDUCE ACCIDENTS ON THE ROADS OF GENERAL USE

Keywords: accidents on the roads of general use, professional-applied preparation of motorcyclists, urgent acceleration, urgent braking.

Abstract. In this article the authors examine development features of professional-applied preparation of motorcyclists, which means reduce accidents on the roads of general use.

Актуальность исследования. Проведенный анализ аварийности на дорогах общего пользования РФ в период с 2006 по 2010 гг. позволил выявить рост дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием мотоциклистов на 48,24%, с увеличением травматизма на 44,24% и увеличением числа смертельных случаев на 15,8%. Если в 2006

году произошло 15786 аварий с участием мототранспорта, в которых пострадало 18780 человек и погибло – 1829, то уже в 2010 году число ДТП превысило 23400 в которых 27090 человек получили травмы и 2118 участников погибли. На сегодняшний день ГУ-ГИБДД опубликована статистика аварийности с учетом мототранспорта за

2012 год. Число ДТП относительно 2011 года возросло на 10,98% и составило 26210 аварий, с увеличением травматизма на 14,16% (32 191), смертельных случаев на 12,14% (2468). Исходя из данной тенденции можно предположить, что в ближайшие годы, ситуация с аварийностью мотоциклистов станет пугающей, если не будут приняты необходимые меры по профилактике травматизма.

Цель исследования: разработка и обоснование системы профессионально-прикладной подготовки мотоциклистов.

Задачи исследования:

1. Проанализировать аварийные ситуации, возникающие с мотоциклистами в условиях дорожного движения в Российской Федерации.

3. Разработать модель профессионально-прикладной подготовки водителей мотоциклов.

Методы исследования: 1. Анализ научной литературы по теме исследования. 2. Анализ фото и видеоматериалов дорожно-транспортных происшествий с участием мототранспорта. 3. Анализ документации ГИБДД о дорожно-транспортных происшествиях с участием мототранспорта. 4. Педагогический эксперимент. 5. Методы математической статистики.

Испытуемые. Испытуемыми являлись 22 мотоциклиста мужского пола в возрасте 25–35 лет,

не занимающиеся мотоциклетными видами спорта, со стажем вождения мотоцикла от 3 до 5 лет.

Организация исследования. При разработке модели профессионально-прикладной подготовки мотоциклистов, был проанализирован ряд методик подготовки высококвалифицированных мотоспортсменов, а также программы обучения в мотоциклетных школах разных стран, что позволило выявить наиболее эффективные упражнения для достижения поставленной цели (табл. 1). Практическая часть эксперимента проводилась на специально выделенной, асфальтированной территории общей площадью около 1000 м².

Результаты исследования и их обсуждение. По результатам предварительного тестирования экспериментальной (ЭГ) и контрольной (КГ) групп, статистически значимых различий в показателях выявлено не было (рис. 1, табл. 2).

Среднее время выполнения ЭГ упражнения «экстренный разгон» составило 6,16 с, «экстренное торможение» – 7,83 с, «разворот на 180°» – 12,75 с, «квадрат» – 17,02 с, «змейка» – 46,88 с, «змейка со смещением» – 62,82 с, «круговая змейка» – 105,21 с, «медленная езда» – 45,98 с, «разворот на 360°» – 18,50 с, у КГ, данные результаты составили: «экстренный разгон» – 6,26 с, «экстренное торможение» – 7,12 с, «разворот на 180°» – 14,30 с, «квадрат» – 19,86 с, «змейка» – 42,23 с,

Таблица 1

Выполняемые упражнения и темы занятий, в рамках разработанной профессионально-прикладной подготовки мотоциклистов

Наименование темы / упражнения	Кол-во повторений	Время выполнения
	практические занятия	теоретические занятия
Правильная посадка водителя на мотоцикле	–	15 мин
Особенности распределения веса тела при управлении мотоциклом	–	60 мин
Эффективные приемы руления	–	30 мин
Эффективные приемы торможения.	–	30 мин
Теория движения в зоне поворота	–	120 мин
Экстренный разгон	7 раз	
Экстренное торможение в ограниченном пространстве	15 раз	
Медленная езда	5 раз	
Разворот на 180° в ограниченном пространстве с ходу	10 раз	
Разворот на 360° в ограниченном пространстве с ходу	10 раз	
«Квадрат»	15 раз	
«Змейка»	25 раз	
«Змейка со смещением»	25 раз	
«Круговая змейка»	15 раз	

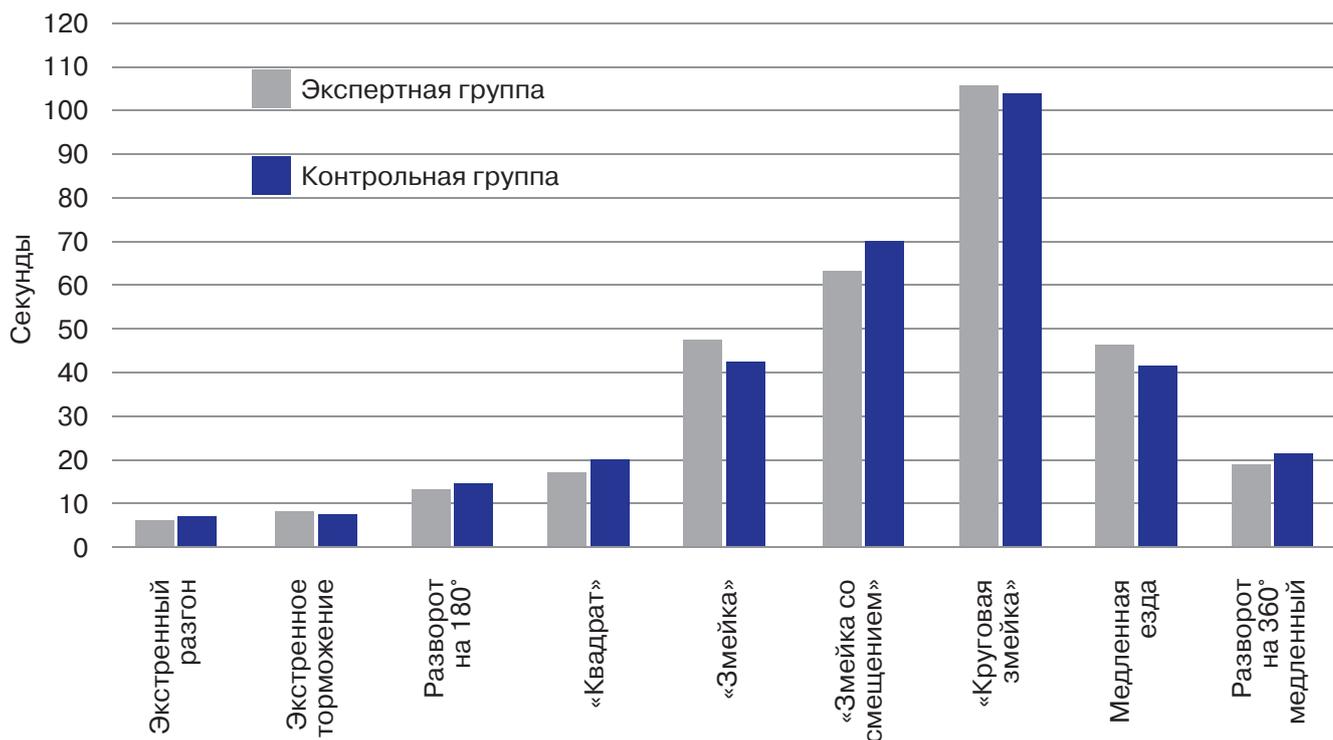


Рис. 1. Результаты предварительного тестирования обеих групп

«змейка со смещением» – 69,03 с, «круговая змейка» – 103,41 с, «медленная езда» – 40,83 с, «разворот на 360°» – 21,20 с.

После прохождения ЭГ предложенной нами профессионально-прикладной подготовки было

проведено контрольное тестирование обеих групп. Усредненные показатели разницы результатов ЭГ при выполнении упражнений, составляют: «экстренный разгон» – минус 1,42 с, «экстренное торможение» – минус 2,06 с, «разворот

Таблица 2

Статистическая значимость различий предварительного и контрольного тестирований обеих групп

Упражнение	Экстренный разгон	Экстренное торможение	Разворот на 180°	«Квадрат»	«Змейка»	«Змейка со смещением»	«Круговая змейка»	Медленная езда	Разворот на 360° (медленный)
Р-знач./П	0,87	0,53	0,24	0,42	0,16	0,46	0,83	0,56	0,09
Р-знач./К	0,01	0,12	0,02	0,02	0,15	0,01	0,60	0,11	0,76

Таблица 3

Статистическая значимость различий предварительного и контрольного тестирований экспериментальной и контрольной групп

Упражнение	Экстренный разгон	Экстренное торможение	Разворот на 180°	«Квадрат»	«Змейка»	«Змейка со смещением»	«Круговая змейка»	Медленная езда	Разворот на 360° (медленный)
Р-знач./Э	1,1E-04	4,0E-04	2,7E-02	6,9E-05	1,4E-03	7,5E-04	8,0E-03	2,8E-03	6,7E-01
Р-знач./К	0,27	0,42	0,69	0,10	0,20	0,02	0,12	0,94	0,41

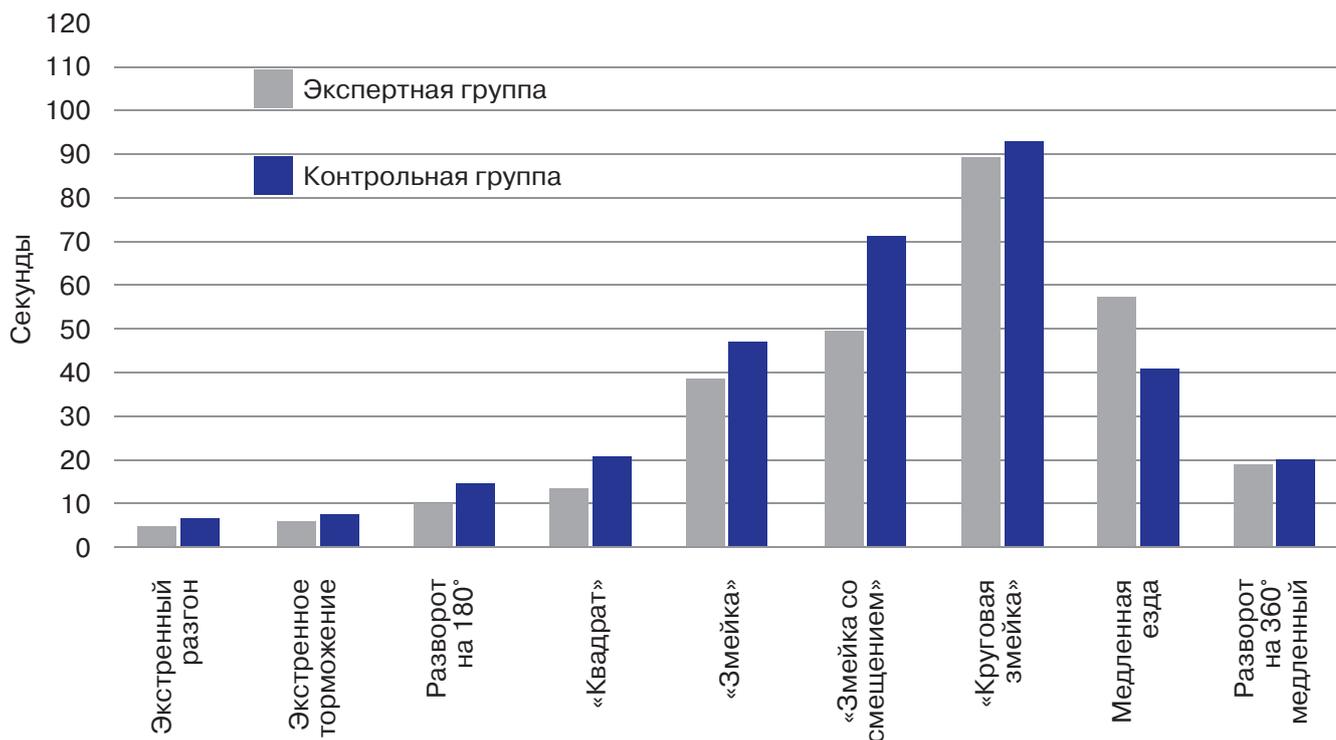


Рис. 2. Результаты контрольного тестирования обеих групп

на 180° – минус 2,07 с, «квадрат» – минус 3,33 с, «змейка» – минус 7,83 с, «змейка со смещением» – минус 12,58 с, «круговая змейка» – минус 14,85 с, «медленная езда» – 11,87 с, «разворот на 360°» – 0,96 с, у КГ, данные изменения составили: «экстренный разгон» – 0,33 с, «экстренное торможение» – 3,34 с, «разворот на 180°» – 0,17 с, «квадрат» – 1,29 с, «змейка» – 5,31 с, «змейка со смещением» – 2,89 с, «круговая змейка» – минус 9,61 с, «медленная езда» – минус 0,05 с, «разворот на 360°» – минус 1,27 с.

Согласно полученным результатам, испытуемые из экспериментальной группы, прошедшие профессионально-прикладную подготовку, существенно улучшили свои показатели, в сравнении с испытуемыми контрольной группы (рис. 2, табл. 3).

Выводы:

1. Практическое применение профессионально-прикладной подготовки показало, что у мотоциклистов, проходивших подготовку по методике, наблюдается существенно более значимое улучшение показателей по сравнению с контрольной

группой. Это свидетельствует об эффективности предложенной методики.

2. На основе полученных данных в ходе проведенных нами исследований разработана модель теоретических знаний для профилактики аварийности, которая, по нашей оценке, позволит снизить риск возникновения дорожно-транспортных происшествий и получения травм различной тяжести в результате аварий.

Литература

1. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг., 2011. – 4 с.
2. Доклад о состоянии дорожного движения в мире. – Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009. – 287 с.
3. Методы снижения аварийности на автомобильных дорогах, меры по профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий : тезисы докладов на специализированном семинаре, [24.05.2007]. – Тверь: ТГТУ, 2007. – 48 с.
4. Профессиональная подготовка водителей: учебное пособие для дополнительного профессионального образования водителей автомобилей / Э. С. Цыганков. – Москва: Альдина: Эксмо, 2006. – 332. : ил.; 21 см. – (Высшая школа водительского мастерства).

