

КАЧЕСТВЕНО ЛИ Е ОБУЧЕНИЕТО НА КАНДИДАТИ ЗА ВОДАЧИ НА МПС? (дискусия с преподаватели, подготвящи шофьори)

ДОЦ. КРАСИМИР СПИРОВ – ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ - СОФИЯ

УВОД

Качеството на обучението на водачи на МПС е постоянно под прицела на обществото по ред причини. Катастрофите, извършени от млади водачи, купуването на книжки, субективността на изпита и т.н. В отговор на обществената нетърпимост органът (МТС), който отговаря за това обучение, постоянно генерира все нови и нови нормативни документи с цел подобряване на обучението и изпита на кандидатите за водачи на МПС. Въведоха се камери, промениха се изпитните литовки, създаде се сайт за решаване на изпитни листовки, засили се контролът върху процеса на обучението, провеждан от обучителните фирми, и още много подобни ограничителни мерки. Резултатите обаче са далеч от очакванията, по-скоро точно обратното – още по-голямо влошаване на качеството на обучението. Защо? Отговор на това се опитахме да намерим по време на проведените курсове за поддържаща квалификация.

I. ОПРЕСНИТЕЛНИ КУРСОВЕ ЗА ИНСТРУКТОРИ

Тези курсове се провеждат на всеки четири години, задължителни са и са поредната мярка (правилна!!!) за подобряване качеството на обучението. Целта им е опресняване на знанията на преподавателите, подготвящи водачи на МПС. През тази година от месец февруари до месец май, като преподавател в ТУ-София, участвах в провеждането на повече от 20 курса с над 700 курсиста. Съдържанието на курса бе разделено в три модула: „Психология и методика”; „Съвременни системи в автомобила” и „Нормативна уредба”.

Като преподавател по първия модул, аз го бях посветил на *„Електронни методи, средства и организационни форми в обучението на водачи на МПС”*. Целите, които трябваше да постигнат обучаемите, бяха:

- актуализиране на знанията по методика, педагогика, дидактика, педагогическа психология и аудиовизуални и информационни технологии в обучението;
- формиране на умения за провеждане на електронно обучение и електронен изпит;
- формиране на умения за изграждане на електронен офис.

Не смятам, че в рамките на 12 часа тези цели бяха постигнати от обучаемите, но тъй като всеки участник в курса получи електронен учебник, съдържащ лекциите, дидактически материали за обучението на водачи на МПС от всички категории и демонстрационни програми на софтуер, смятам, че се създадоха предпоставки за това, което предстои да се случи, а именно: въвеждането на електронни методи и средства в обучението на водачи на МПС. Именно тяхното въвеждане може да осигури подобряване на учебната среда, индивидуализация на процеса на обучение и по-добра начална подготовка на бъдещите водачи.

Всеки курс започваше с дискусия на тема: „Качествено ли е обучението на кандидати за водачи на МПС?”. Целта на дискусията беше да се разкрият слабите места на този вид обучение и да стигнем до евентуални пътища за промяна.

Диспутирахме два въпроса. Първият: „Качествено ли е обучението по теория? и вторият: „Качествено ли е обучението по практика”? Както би трябвало да се очаква, аудиторията защитаваше позицията „да”, а водещият дискусията позицията „не”. Резултатите от тази дискусия са обобщени по-долу в таблици 1 и 2.

II. КАЧЕСТВЕНО ЛИ Е ОБУЧЕНИЕТО ПО ТЕОРИЯ?

Обучението по теория е добро защото резултатите от изпита са положителни. Това бе единственият аргумент от страна на аудиторията. Разбира се, срещаша се и гласове, че

това обучение е с голяма продължителност (40 часа) и само в присъствена форма и това затруднява някои от кандидатите за водачи на МПС, поради заетост на работа и в семейството. На въпроса „Има ли учебни форми, които не провеждат теоретично обучение“?, отговорът най-често е „да“ защото целта на това обучение не е нищо друго освен да се научат обучаемите да се решават листовките, за да вземат успешно теоретичната част на изпита пред ДАИ.

В крайна сметка обаче, всички колеги защитаваха своя труд: „обучението е качествено“, съгласно наредбите.

Какви са обаче обективните факти (преподавателят), според които обучението не може да бъде качествено от гледна точка на целта „Възпитание на транспортна култура и формиране на умения за управление автомобил от съответната категория, безопасно за себе си и останалите участници в движението“:

1. Използването на листовки по време на обучението и при вътрешния изпит. За разлика от тестовете те имат следните недостатъци:

- представляват шаблон (винаги с една структура, отговорите винаги в една последователност) това е предпоставка за учене наизуст;

- указването на верните отговори в процеса на обучение е предпоставка за запомняне на грешни отговори. Пример: въпросът има 4 отговора с указание, че 3 от тях са верни. В процеса на обучение това е нагласа (психологически феномен) да се стремим да запомним грешният отговор (без да четем, а още по-малко, без да разбираме, кои са верните отговори). По такъв начин е създадена предпоставка в масив от 1438 въпроса, от които 182 (13%) са с по три верни отговора от четири възможни, 68 (5%) са с по два верни отговора от три възможни, тоест 18% от въпросите въобще да не се учат. Като прибавим към това и въпросите, които имат два верни отговора от четири възможни 209 (15%), и въпросите с един верен отговор от два възможни 285 (20%), се оказва, че в самото учене на листовките е заложена възможността да се учи без да има необходимост да се разбират нещата;

- много от въпросите са не еднозначно зададени, не се разбират даже от инструкторите;

- листовките не отговарят на изискванията за надеждност и валидност на един тест.

2. Теоретичното обучение е групово. Според наредбите единствената форма на обучение е присъствена. Нищо лошо. Обаче групата от кандидати за водачи на МПС винаги е със състав с различно образователно, интелектуално, социално и културно ниво (със средно образование, с висше образование, без образование, лекари, адвокати, роми, професори, турци, доценти и т.н.). Няма преподавател на света, който би могъл да организира ефективен и качествен учебен процес на група с толкова различно входно ниво при сегашната организация според наредбите. Не е позволено дистанционно обучение (по всички програми за обучение, финансирани с европейски средства е разрешено, според наредбите и чиновниците в МТС не е). Самостоятелната работа не е форма на обучение, тя е разрешена, но не се отчита. С други думи, учебната форма няма право на част от обучаемите си да предложи дистанционно обучение, на част от обучаемите обучение под формата на самостоятелна работа в къщи, на част групово обучение.

Най-честата реплика от аудитория бе: чиновниците не знаят как да отчитат (контролират) тези форми на обучение. Моят отговор бе: а защо трябва да ги контролират? При условие, че изпитът е обективен, а съдържанието му не е единственото средство за обучение (както сега), то резултатите от него ще бъдат оценка за качеството на обучението. Да, но листовките са и съдържание на обучението по теория, затова се иска присъствена форма, с идеята, че така ще се научи поне нещо. Затова се правят проверки и се пишат актове за отсъствие, като че ли преподавателите могат да задължат курсистите да идват в часовете по теория (това бе най-често срещаният коментар от участниците в

дискусията). Това е грешна постановка, обучението не трябва да бъде организирано за да се научим да решаваме листовки, а да разбираме смисъла на регулирането на движението, да се изучават различни ситуации, в които може да попадне младият шофьор и т.н.!!!! Това е грешна постановка, защото учебните центрове не трябва да предлагат само присъствена форма на обучение, а трябва да предлагат различни форми на обучение, в зависимост от възможностите на обучаемите!!!

3. При обучението по теория въобще не се решават казуси. Преди години това бе част от съдържанието на обучението.

4. Няма дисциплина „Теория на управление на автомобила”. През 70-те години тя бе част от съдържанието на обучението на водачи на МПС. Не е необходимо да се обосновава важността за безопасното управление на въпроси като „аквапланинг”, „механика на автомобила”, „инертност”, „маса и скорост на автомобила” и други.

Таблица 1

Качествено ли е обучението по теория?	
ДА – по-голяма част от аудиторията	НЕ - преподавателят
Аргументи: - резултатите от изпита.	Аргументи: - Листовките; - Груповото обучение; - Липсата на казуси; - Липсата на дисциплина „Теория на управление на автомобила”.
Изводи: 1. Листовките не трябва да се използват в процеса на обучението. 2. Масивът с въпроси, от които се изготвят листовките, може да се използва в процеса на обучение. 3. Необходимо е обучаващите институции да предлагат различни организационни форми за обучение в зависимост от желанията и възможностите на обучаемите.	
Заклучение: Обучението по теория не е качествено, тъй като съдържанието на обучението се ограничава до съдържанието на листовките.	

След посочените и обсъдени аргументи нямаше нито един курсист, който да оспори направените изводи и заключение относно качеството на теоретичното обучение на водачи.

III. КАЧЕСТВЕНО ЛИ Е ОБУЧЕНИЕТО ПО ПРАКТИКА?

Обучението по практика е много добро тъй като (аудиторията):

- ние сме много добри преподаватели;
- резултатите от практическия изпит са над 60% успешни.

Това бяха двата основни аргумента в защита на практическото обучение. По принцип и двата имат основание. Наистина няма по-добри преподаватели от инструкторите, имат нужните знания за пътната среда; имат нужните знания за възможностите на автомобила; учители са. С процента успешно положили изпита също може да се съгласим. Но какво от това, не е важно какво знае и може учителят, а е важно на какво ще научи ученика. На въпроса защо 40% не успяват да си вземат изпита от първи път, отговорът бе: „Лош материал, не стават да шофьори”. Като прибавим към тези 40% и неизвестният процент взели изпита с „връзки” – тук обикновено следваха усмивки, подхвърляния „и при вас го има”. Да, сигурно е така типично по български „и при нас го има”, но тук става въпрос за живота на хората.

Обучението по практика е лошо тъй като (преподавателят):

1. Се провежда инструктивно, по команди на инструктора. В резултат накрая имаме формирано натренирано поведение. Тренират ме да разбирам правилно и бързо подаваните команди и колкото е възможно по-бързо да ги превърна в действие. Да наблюдавам средата (знаците, маркировката, останалите участници в движението) ако има време. Нещо повече, този начин на обучение е в противоречие с дидактическият принцип „съзнателност и активност”, изискващ съзнателно и активно участие на обучаемия в процеса на обучение, което е гаранция за успех. Тук аудиторията посочваше стотици примери на така наречените „безнадеждни обучаеми”, обикновено курсисти, които задават въпроси защото може би не са разбрали командата, или искат да я осъзнаят за да я запомнят. От моя страна следваше напомняне на текста, който написахме още през 1999 година в книжката на кандидата за водач на МПС, които имаше за цел да промени статуса на преподавателя и курсиста и да сложи началото на края на инструктивното обучение. Ето текста (Л1):

Уважаеми господин Иванов,

За Вас настоящата книжка трябва да стане основно средство за самоорганизация и самоконтрол в процеса на усвояване на необходимите теоретични знания и практически умения за придобиване на правоспособност за управление на МПС.

Това е много съществено за Вашето обучение. Така ще можете да контролирате процеса на усвояване техниката за безопасно управление на автомобила, от което зависи както Вашият живот, така и животът на другите участници в движението.

По време на обучението преподавателят непрекъснато ще наблюдава и оценява постигнатите от Вас резултати. Той ще Ви помага да осъзнаете допуснатите грешки и постепенно да започнете да ги избягвате. Не се колебайте да задавате въпроси за всичко, което не сте разбрали или в което се съмнявате - въпросите са част от обучението. Крайният резултат зависи в еднаква степен от преподавателя и Вас. При липса на необходимата отговорност от Ваша страна и най-добрият преподавател не може да направи от Вас добър водач. Само с взаимните Ви усилия могат да се постигнат желаните резултати.

Пълно съгласие от аудиторията и отговори в „десятката”: „Това е невъзможно да се приложи при сегашния формат на практическата част на изпита”. Да, не е възможно, защото изпитващите изпитват по команди и всеки инструктор трябва да научи курсиста, както вече посочих, бързо и точно за разбира и изпълнява команди и то по маршрута, по който изпитват изпитващите. Така обучението по практика се превръща в тренировка.

Натренираното поведение не върши работа на обучаемия на другия ден, когато си вземе книжката и седне сам в личния си автомобил. Тогава няма кой да му казва: „завий на ляво”, „карай на право” и т.н. Тогава на него му е необходимо поведение, което изисква наблюдаване на пътната среда, преценяване и анализиране поведението на останалите участници в движението и приемане на решение за действие. Това поведение се нарича „самостоятелно вземане на решения”. То не може да бъде формирано при сегашната технология на изпита, а следователно и на обучението по практика.

2. Позицията на изпитващия е на предната седалка и това го превръща в активен фактор в процеса на изпита. По време на дискусията въобще не съм поставял на обсъждане възможността за манипулиране на изпита от страна на изпитващия, произтичаща от това, че стои на предната седалка. Именно възможността за манипулиране е причина за появата на „антикорупционни мерки” (жребий, камери и т.н.). Приемахме, че на предната седалка се намира „идеалният” изпитващ. Какви са възможните негативи от това, че той е в тази позиция:

- не е възможно да бъде еднакво обективен към първите изпитвани и към последните. Причините са: настъпилата умора; появилото се напрежение; интензивността на движението;

- възможно е да прибърза и да се намеси (хване кормилото, натисне спирачките), по своя преценка, без да изчака развитието на ситуацията, тъй като не познава възможностите на курсиста;

- регистрирането на грешките на изпитвания от изпитващия в контролната карта е предпоставка за отвлечане на вниманието на курсиста и увеличаване на нервното напрежение върху него;

- регистрирането на „основни” и „второстепенни” грешки не може да бъде обективно. Идва ли има двама изпитващи, които да оценят еднакво една ситуация, а изпитът трябва да е еднакъв във всички региони на страната.

Поставянето на изпитващия на задната седалка автоматически решава всички тези негативи. На предната седалка ще стои инструкторът, той знае възможностите на курсиста, той днес има само двама курсисти, след него на предната седалка сядат друг инструктор и така до края на изпитния ден натоварването се разпределя върху различни участници в изпита. На задната седалка курсистът не вижда какво маркира изпитващият, следователно вниманието му е насочено изцяло върху управлението на автомобила.

3. Целите на обучение по практика са еднакви за всички региони на страната. Това е поредният абсурд, който не може да бъде реализиран, но трябва да бъде отчетен според учебната документация, дневниците и регистрите. Как примерно учебните форми в Добрич да подберат учебно съдържание за постигане на целта „Преминаване през кръстовища, регулирани с регулировчик (такива има само в София!!!), а съдържание за управлението по автомагистрала, трамвай, подлези, надлези и т.н.

Всички инструктори учили в Сливен, Ямбол, София, Габрово знаят, че качествен учебен процес има само когато учебното съдържание е адекватно на целите. Контролиращите може и да не са учили това, не зная, (въпреки, че от аудиторията в различните градове бяха посочени такива примери), но те дават оценка на процеса на обучението.

Таблица 2

Качествено ли е обучението по практика?	
ДА – цялата аудитория с малки изключения	НЕ - преподавателят
Аргументи: <ul style="list-style-type: none"> - резултатите от изпита; - уменията на обучаващите. 	Аргументи: <ul style="list-style-type: none"> - инструктивно обучение; - обучение по маршрутите, по които изпитват изпитващите; - изпит по команди; - едни и същи цели за цялата страна; - изпитващият на предната седалка.
Изводи: <ol style="list-style-type: none"> 1. Изпитващият трябва да седне на задната седалка. 2. Изпитът трябва да бъде от т. А до т. Б. 3. Обучението трябва да стане индивидуално. За различните курсисти по различно време да се премине със управление от т. А до т. Б, с различна дължина на тази дестинация. 4. Да се предлагат различни форми (процедури) на обучение по практика в зависимост от възможностите на обучаемите. 5. Да отпадне контролът на процеса на обучението. Оценка за качеството трябва да стане единствено изпитът. 	
Заключение: Обучението по практика не е качествено, тъй като е инструктивно и като съдържание еднакво за цялата страна.:	

След посочените и обсъдени аргументи нямаше нито един курсист, който да оспори направените изводи и заключение относно качеството на практическото обучение на водачи.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведената дискусия по време на опреснителните курсове предостави материал за размисъл в следните направления:

1. Защо обучението на кандидати за шофьори се организира и контролира от Министерството на транспорта и съобщенията?

2. Защо са необходими толкова много наредби, регламентиращи това обучение?

3. Защо се контролира процеса на обучението (кухнята), а не се оценява обучението по резултатите от изпита (ястието)?

4. Защо преподавателите (не инструктори) в учебните форми за подготовка на шофьори не преминават методически към Министерството на образованието, науката и технологиите, където им е мястото и където за кратко бяха от 1999 до 2001 г. В тази среда те ще работят със специалисти педагози, които знаят какво е учебна документация, организация на учебен процес, форми за обучение, възпитание и всичко останало необходимо за организирането на ефективен, интересен, мотивиращ и качествен процес на обучение.

V. ЛИТЕРАТУРА

1. Спиров Кр., Технология на възпитанието, обучението и изпита на водачи на МПС, изд. Дидакта Консулт, София, 2008 г.