

ФОРМАТЪТ НА ИЗПИТА – СРЕДСТВО ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ОБУЧЕНИЕТО НА КАНДИДАТИТЕ ЗА ВОДАЧИ НА МПС

ДОЦ. КРАСИМИР СПИРОВ – ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ СОФИЯ

Увод

Според кибернетиката всяка система, независимо дали е икономическа или социална, се регулира от нейния изход чрез така наречената обратна връзка (фиг. 1). В зависимост от условията, които трябва да постигне или осигури, тя си създава нужната организация и технология за постигане на желания резултат. Промяната на изходните параметри автоматично води до промяна на входните, а от там, ако е необходимо, се променя и вътрешната организация и технология, за да бъде постигнат новия резултат. От този кибернетичен принцип не прави изключение и системата за подготовка на шофьори (водители на МПС). При нея форматът на изпита определя организацията и технологията на обучение, а от тук и качеството на системата (фиг. 2).



Фиг. 1. Система (икономическа, социална)



Фиг. 2. Система за обучението на кандидат шофьори

Лошото качество на обучението на водачи у нас е всепризнат факт. Аргументи за това не са необходими, но ще посоча, че единственият начин, по който се опитва да се регулира системата са наредби, безкрайни наредби, които, освен че понякога си противоречат, убиват всякакъв опит за творчество в процеса на обучение. Нещо повече, те имат за цел да направят обучението в цялата страна едно и също, независимо от различната пътна среда, независимо от различните образователни, културни и личностни различия на обучаемите. Дидактическите принципи за достъпност, диференциациран

подход, индивидуален подход, системност и т.н. не фигурират в арсенала на наредбите и от там и в учебните форми. Те са длъжни да изпълняват разпоредбите на наредбите иначе има санкции.

Какво трябва да се направи? Да се смени формата на изпита и да се оставят учебните форми сами да избират технологията (методиката) на обучение в конкурентна пазарна среда. Преподавателите са учили за това. Дали тяхната технология е по-добра ще се определя от резултатите от изпита. Основната задача е да се направи изпитът по-малко субективен, което значи по-малко възможности за корупция. Корупцията никъде по света не е преборена само със забрани (наредби).

Анализ на съществуващия формат на изпита.

Както е известно, сега заключителният изпит (изходът на системата за обучение) за придобиване на шофьорска правоспособност се състои от две части: теоретична и практическа. Теоретичната част проверява знанията по безопасност на движението с помощта на две листовки А и Б, а практическата проверява уменията за управление в условията на интензивно движение чрез инструкции (указания) на председателя на изпитна комисия. Да анализираме как този формат се отразява на организацията и технологията на обучението.

За теоретичната част на изпита се ползват листовки, проверяващи знания. Те са с дефинираната структура и съдържание в съответствие със съответната наредба. Цел на обучението, произтичаща от настоящия формат на изпита и структурата и съдържанието на листовките, е: „да се научим да ги решаваме”, друго не се проверява по време на изпита. Това разбиране се бетонира още повече от съдържанието на листовките, състоящо се от въпроси само с избран метод с един верен отговор. То е и основната причина за научаване наизуст на верните отговори. Структурата на листовките (винаги на една и съща позиция да има въпроси от един раздел) и ограниченият брой варианти на листовките също са предпоставка за учене наизуст. Преди години фирма „Зелена вълна” издаде няколко книжки с приблизително следното заглавие „Как да се научим да решаваме листовките за един ден”. Основният механизъм за научаване в тези помагала бяха именно структурата, ограниченият брой варианти и изборният метод на листовките. Защо е необходим тогава учебен процес?

Целта „възпитаване на транспортна култура и формиране на умения да опазим собствения живот и живота на останалите участници в движението” не е постижима в настоящия формат на теоретичната част на изпита. Тази цел изисква да разбирате смисъла и същността на регулирането на движението по пътищата. Това обаче може да се постигне с друг модел на организация на учебния процес. Модел, в който основни методи на обучението са дискусиата, обсъждането, мозъчната атака и т.н.

Изводът, който можем да направим е, че сегашният формат на теоретичната част на изпита не може да доведе до по-добро качество на обучението. Защо? Защото:

- Стимулира организацията на репродуктивен учебен процес. Той се състои от лекции и упражнения. По време на лекции преподавателите предоставят знанията със съдържание „Закона за движение по пътищата”, а по време на упражнения обучаемите решават листовки, които са ограничен брой варианти и те „тренират” да ги решават без грешки;
- В много учебни форми не се води теория, тъй като научаването на листовките не е кой знае колко сложно. Защо да си губим времето? Това е обективно. 42 часа теория не са необходими за да се научат листовките. Да се учи нещо друго? Защо? То не се проверява?
- Обективно някой от курсистите (особено тези с по-висока образователна степен) не виждат смисъл от посещаване на теоретичните занятия. Могат да си прочетат закона и решават листовките в удобно за тях време в къщи или на работа.

За практическата част на изпита се използват маршрути в областните градове на страната. Изпитващият дава команди на изпитвания, които той трябва да изпълни. От точността на изпълнението зависи и крайната оценка. Тук на пръв поглед проблеми не би трябвало да има, но само на пръв поглед. Проблемите можем да разделим на две групи: учебни и морални. Учебните проблеми са свързани с качеството на оценяването и нивото на начална подготовка на бъдещите шофьори, а моралните – с обективността и възможностите за корупция.

Какви са учебните проблеми? Провеждането на изпита с помощта на команди (инструкции) води до:

- Проверката най-вече на уменията на обучаемия бързо, правилно и точно да изпълнява разпореденията на изпитващия. Това е необходимо, но не достатъчно условие за един бъдещ водач.
- Също така, обучението има за цел да ни научи да разбираме и изпълняваме бързо и точно команди, за да се справим на изпита. Все характеристики, които нямат нищо общо с поведението на бъдещия водач.
- Формиране и проверка на „натренирано поведение” на бъдещия водач. Поведение, което е коренно различно от поведението, което е необходимо на всеки, когато до него няма инструктор или изпитващ. Управлението на автомобила изисква умения за наблюдение на пътната среда,

анализ на ситуацията и приемане на решение за действие Това не се контролира в сегашния формат на изпита, а значи и не се обучава.

Следователно, сегашният формат на практическата част на изпита не може да оцени уменията на кандидата за водач „да управлява самостоятелно автомобила”. От това следва, че и учебните форми не обучават това качество, защото то не се проверява по време на изпита.

Какви са моралните проблеми? Поставянето на изпитвания в активна позиция (на мястото на инструктора) и даването на команди от негова страна води до следните възможности:

- Да се манипулира изпита. Всеки момент изпитваният може да натисне някой от органите за управление, да даде подвеждаща команда, да въздейства с поведението си и т.н.
- Някои от изпитваните (това зависи от психиката им) насочват по-голямата част от вниманието си върху очаквана команда, а не към ситуацията на пътя. Притесняват се дали командата няма да е подвеждаща и т.н.
- Създаване на негативно отношение по презумпция към всички изпитващи.

Следователно, поставянето на изпитвания на мястото на инструктора по време на изпит е предпоставка за корупция. Това не може да се реши с поставянето на камери и записването на изпита. Документирането на изпита може да ограничи корупционните практики, но не и да ги премахне.

Технология на провеждането на теоретичната част на изпита

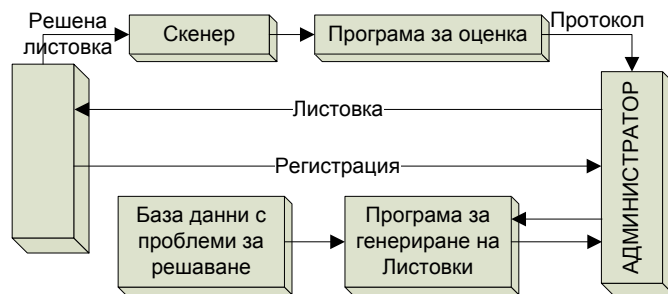
Глобалната цел на теоретичната част на изпита на водачи на МПС според Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация е: „Оценяване знанията и уменията на изпитваните да разбират средствата за регулиране на движението и правилата за безопасно движение по пътищата” (Л 1).

По принцип тази цел много точно очертава съдържанието на теоретичната част на изпита за водачи на МПС - средствата за регулиране на движението и правилата за безопасно движение по пътищата. Единственият проблем в тази цел е глаголът „да разбират”. Той е многозначен, защото, ако ги „разпознавам” значи ли, че ги разбирам? Очевидно да. Ако ги „обяснявам” значи ли, че ги разбирам? Очевидно да. Ако „изброявам” значи ли, че ги разбирам? Очевидно да. И т.н. С други думи, тази цел трябва да се конкретизира.

Целта на изпита и съдържанието са водещи, но от гледна точка на процеса на учене, мотивиране на обучаемите, подобряване качеството на обучаващата технология много по-важна е процедурата на изпита. Ясната процедура на изпита е като правилата на всяка една игра. Тя е предпоставка за „fair play” (честна игра), сваля стреса у изпитваните, дава възможност те сами да оценяват постиженията си и т.н.

Как теоретичната част на изпита може да стане „fair play”? Отговорът го знаят всички – като изпитът стане електронен. Защо не се прави? Защото нямаме пари? Не е вярно. Става въпрос за около 700 000 хиляди лева, за да може за се провежда електронен изпит във всеки областен град на страната. Причините са две. Първата, сегашният изпит е бизнес и много хора не искат да се лишат от него, докато не го прехвърлят в електронен вариант, и втората, липсата на знания и страх от неизвестното сред много от преподавателите (инструкторите). Сега сме научили технологията, знаем на кого колко да дадем, ако се наложи и т.н.

На фиг. 3 е представена процедура за провеждане на теоретичната част на изпита с помощта на компютърна система за генериране и разпечатване на електронни тестове (листовки).



Фиг. 3. Модел на провеждане на изпит с хартиени тестове

В основата на процедурата е компютърна база данни с проблеми за решаване по БДП, ПТП, Устройство на МПС, Превоз на товари, Превоз на пътници, Ремаркета и устройствата за прикачване. Базата е структурирана йерархично, като система от познавателни структури.

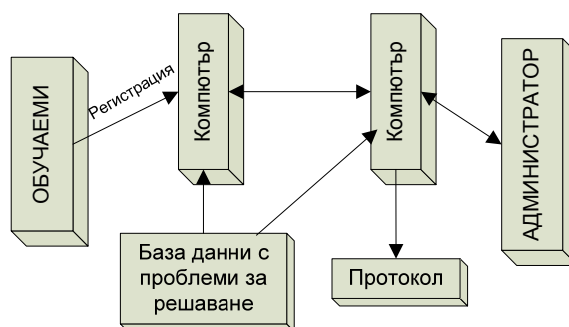
Следващият елемент на системата е програмата за генериране на листовки: стандартни (по зададени критерии) и нестандартни (конструирани за различни цели).

Системата разполага и с програми за регистрация на явилите се на изпит и оценка на решените листовки, и разпечатване протокол с резултатите.

Предлаганата организация е примерна, може да се реализира и друга: групова, синхронна и т.н. Това не е съществено. По съществено е:

- свеждането до минимум на субективния фактор;
- създаването на реална възможност за разделно обучение;
- създаването на предпоставки практическото обучение да не започва преди успешно завършено теоретично обучение;
- отпадане на ангажиментите на учебната форма да участва в процедурата по провеждане на теоретичната част на изпита;
- отпадане на тежкия регистрационен режим при сегашната процедура (чакане на дати, подаване на хиляди документи и т.н.

На фиг. 4 е представена процедура за провеждане на теоретичната част на изпита с помощта на компютърна система за електронни тестове.



Фиг. 4. Модел на провеждане на изпит с компютърен тест

Тази процедура се реализира с помощта на компютърен кабинет и компютърна система за дидактически тестове (фиг. 5).



Фиг. 5

В основата на системата е същата база данни с проблеми за решаване.

Системата се състои от работни места на обучаемите и работно място на администратора, оборудвани с персонални компютри. На работното място на администратора има и принтер за изготвяне на протокол.

Организацията на провеждането на изпита е следната:

- Има обявена програма по дни и часове, в които се провеждат изпити (присъствието на квестори и осигуряването на други мерки за сигурност е задължение на организацията, провеждаща изпити);

- Пристигат обучаем/и (не е необходима предварително записване);
- Легитимират се пред администратора с личните си карти;
- Администраторът въвежда необходимите данни на всеки обучаем (име, презиме, фамилия и ЕГН са достатъчни);
- Обучаемият сяда на своето място и се регистрира;
- Съпадението на регистрацията на обучаемия и въведените данни от администратора са ключът за генериране на стандартен тест на екрана на компютъра на обучаемия;
- Обучаемият започва да решава теста (инструктаж не е необходим, той е направен по време на обучението, ако не е направен е за сметка на обучаемия и учебната форма);
- Обучаемият получава протокола и го представя в учебната форма.

Привържениците на сегашната процедура на провеждане на теоретичната част на изпита веднага ще изтъкнат аргументи от вида:

- кой ще гарантира, че явлият се на изпит по теория отговаря на изискванията, примерно е годен за водач на МПС (има медицинско свидетелство)? Отговорът е никой! При заплащане на теоретичната част на изпита от страна на изпитвания проблемът си е негов. Едва когато отиде да кара практиката е важно дали е годен или не;
- кой ще гарантира, че явлият се е минал теоретично обучение? Отговорът е никой!. Проблемът отново е негов.

Възможно е да остане сегашното свидетелство за завършено теоретично обучение, което издават учебните форми. Допуска се обаче да се яви и без него. Самообучил се е на собствения си компютър.

Само така, освобождавайки процедурата от наредби, административни мерки против корупцията и други подобни проблеми, теоретичната част на изпита ще стимулира обучение, възпитание на безопасно поведение, умения за продължаващо обучение и т.н.

Само така на обучаващите ще почнат да се предлагат различни вербални и виртуални форми за обучение по теория.

Технология на провеждане на практическата част на изпита

Глобалната цел на практическата част на изпита на водачи на МПС съгласно разработената документация през 1999 г. трябва да е: *Оценяване знанията и уменията на изпитваните да управляват безопасно за себе си и останалите участници в движението МПС от съответната категория (Л 3).*

Измерването на тази цел може да се извърши в определена пътна среда. Възможностите са две:

- първата е по време на практическата част на изпита изпитващият да направлява поведението на изпитвания с кратки инструкции за посоката на движението, действията, които трябва да извърши и да оценява това поведение;
- втората е в началото на изпита изпитващият да очертае маршрут, по който ще се проведе изпитът и да остави изпитвания сам да планира своите действия.

В първия случай протичането на изпита е много по-лесно за реализация, но най-същественят недостатък е активната роля на изпитвания и пасивната роля (по отношение на планиране на придвижването и приемане на решения) от страна на изпитвания. Активната роля на изпитващия е предпоставка за субективизъм по време на изпита и неравнопоставеност на различните изпитвани. Не е възможно винаги и по един и същи начин като съдържание и сложност да се планират инструкциите (командите), които подава изпитвания. Защо? Защото пътните ситуации са различни, състоянието на изпитващия е различно: появилата се умора (колкото повече приближава края на изпита), проява на отегчение, нервност и други характеристики, свързани с психическото състояние на всеки човек. На практика, в началото на изпита общуването на изпитващия с изпитвания може да е дружелюбно, с приближаване на края да бъде хладно и авторитарно.

Следователно, активната роля на изпитвания в този формат на практическата част на изпита може да доведе до неправилно оценяване на глобалната цел: знанията и уменията на изпитваните да управляват безопасно за себе си и останалите участници в движението МПС от съответната категория.

Във втория случай протичането на изпита е много по-трудно за реализация, но при него в активна позиция е изпитваният, изпитващият само наблюдава и оценява неговите действия. Даже и в случай че изпитваният не може да запамети целия маршрут, то той има възможност да попита изпитващия: „Сега накъде?“.

В този формат на практическата част на изпита изпитващият има съвсем различна роля: да помага на изпитвания и да оцени неговото поведение. Това предполага общуване в друго измерение, това прави изпита дружелюбен, това поставя изпитващия в ситуация на сътрудничество с изпитвания. От гледна точка на изпитваните тази роля на изпитващия сваля стреса им, а това е предпоставка да покажат всичко, което умеят. От гледна точка на изпитващия тази процедура е предпоставка за обективно оценяване на знанията и уменията на изпитваните.

Този формат на практическата част на изпита дава възможност на изпитвания да седне на задната седалка на учебния автомобил (така е в много от страните на Европа) и да наблюдава действията на изпитвания. На предната седалка ще стои инструкторът (обучаващият), който носи отговорност за своя курсист от началото на обучението до неговия край.

Изпитването по маршрути позволява да се моделира практическата част на изпита. Какво искаме да оценим и в каква среда ще го оценим. Маршрутите бяха заложили в методиката за организация и провеждането на изпитите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, разработена през 1999 г. (Л 3).

Според нея по време на практическата част на изпита изпитваният трябва да предложи маршрут, по който да се проверяват знанията и уменията на изпитваните да управляват МПС по маршрути, осигуряващи: *възникването на сложни ситуации при движението (висока интензивност на движението); преминаване през не по-малко от три кръстовища, регулирани със светофари или регулировчик; изпълнението най-малко на пет леви и пет десни завивания в кръстовища; изпълнението на един обратен завой; движение по и пресичане на улици с две платна за движение; преминаване покрай училища и спирки на превозни средства за обществен превоз на пътници; спиране и потегляне по наклон* (Л 3).

Така дефинирано съдържанието на изпита може лесно да се актуализира, но което е най-важно, може лесно да се оценява и след това да се представят на изпитвания допуснатите от него грешки.

Съдържание на контролната карта в този случай ще бъде съдържанието, посочено по-горе, и оценката на изпълнението на всеки един елемент ще е „Да” и „Не”.

В сегашния вариант на контролната карта основните и второстепенни грешки са отново предпоставка за субективизъм. Не е възможно да се унифицират за различните изпитващи кои грешки са основни и кои второстепенни – всеки има свои критерии за това.

Друг недостатък на съществуващата контролна карта е дефинирането на действията в нея. Например: „Използване на командните органи”. Какво означава това? Как се оценява? Предполага се, че на изпит не може да се яви курсист не можещ да използва командните органи. Може би това означава „бързо” или „бавно” използване на командните органи? Това зависи от типа личност. Сигурно екстривертите ще действат по-бързо, а интровертите по-бавно. Защото, ако е „неправилно” използването им, то автомобилът няма да потегли.

Този формат на практическата част на изпита ще доведе до същия формат на обучението по практика в учебните форми за подготовка на водачи на МПС. Обучаващите ще трябва да се стремят да научат обучаваните сами да планират придвижването си, което означава:

- да изучават пътната среда в населеното място;
- да наблюдават средствата за регулиране на движението (маркировка, пътни знаци и др.);
- да са активни и да задават въпроси за това, как да действат във възникнала конкретна ситуация;
- да се учат да предвиждат поведението на останалите участници в движението.

В противен случай техните обучаеми няма да се справят с практическата част на изпита.

Промяната на технологията на изпита на водачи на МПС ще доведе до промяна на технологията на обучение, тъй като всяка технология се изгражда и регулира от желания изходен резултат.

Предлаганият формат за изпита на водачи на МПС се прилага вече една година при провеждането на изпитите за Професионална компетентност за превоз на пътници и товари и е регламентиран с Директива 2003/59/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета (Л 4).

Литература:

1. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация”. Методика за провеждане на изпита за правоспособност за управление на МПС, 02. 2008 г.
2. Спиров Кр., Технология на възпитанието, обучението и изпита на водачи на МПС, изд. Дидакта Консулт, София, 2008 г.
3. Обучението и изпита на водачи на МПС, Сборник нормативни документи, изд. Дидакта Консулт, София, 1999 г.
4. Директива 2003/59/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета на Европа.