

ВЪЗПИТАВАНЕТО НА ТРАНСПОРТНА КУЛТУРА – ЛИПСВАЩИЯТ ЕЛЕМЕНТ В ОБУЧЕНИЕТО НА ВОДАЧИ НА МПС

ДОЦ. КРАСИМИР СПИРОВ – ТЕХНИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ СОФИЯ

Думата **култура** идва от латинския корен *colere* (обитавам, култивирам или почитам) или, според друго разбиране, от *cult* и *ur* (преклонение към светлината) (Л1).

Поради своята многостранност и многопластовост понятието „култура“ трудно се подлага на единно определение. Различните дефиниции на *културата* отразяват различни разбирания или критерии за оценяване на човешката дейност. През 1952 г. Алфред Крьобер и Клайд Клъкхохн съставят списък с над 200 различни дефиниции на *култура*.

ЮНЕСКО дефинира *културата* като „множеството от отличителни духовни, материални, интелектуални и емоционални черти на дадено общество или обществена група“. *Културата* обхваща „освен изкуството и литературата, начина на живот, формите на съжителство, ценностните системи, традициите и вярванията“.

Обичайно е думата *култура* в много страни да се употребява за означаване на общественото разслоение. Тя често се използва по отношение на предмети и дейности, предназначени за елитарна употреба, като изискана кухня, изкуство и музика. Понякога това се нарича „**висока**“ култура за разлика от „**масовата**“ култура.

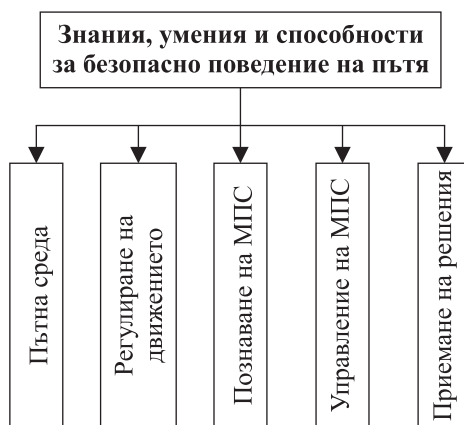
Транспортната култура е част от масовата култура и е неотменима характеристика на всяка личност. За разлика от елитарната „висока“ култура, необходима на определени прослойки от обществото, транспортната култура е необходима на всички, тъй като те са или пешеходци, или велосипедисти, или водачи на пътни превозни средства с животинска тяга, или водачи на МПС.

Основното ѝ предназначение е да опазим себе си и останалите участници в движението живи.

Понятието „транспортна култура“ включва (Л 2):

- система от знания, умения и способности за безопасно поведение и опазване на собствените и на околните, здраве и живот;
- компетентности, ценностна ориентация и мотивация за обогатяване на знанията и усъвършенстване на уменията за безопасно поведение;
- начин на мислене, култура на бита и поведението, и защитни механизми на отделната личност, с цел осигуряване не само на личната безопасност, но и на сигурността на останалите участници в движението;
- дисциплинираност, отговорност и самоконтрол на собственото поведение.

Първият компонент на транспортната култура – системата от знания, умения и способности за безопасно поведение (фиг. 1), е и най-застъпеният в системата за обучение на водачи на МПС. Той предполага знания за: пътната среда, регулиране на движението, познаване на моторното превозно средство, умения за неговото управление и способности за приемане на решения.



Фиг. 1. Първи компонент на транспортната култура

Обективно в процеса на обучение акцентът е върху знанията. За умения няма нито време, нито опит. По тази причина в някои страни, например Англия, завършването на курса за обучение не означава

умения и способност за самостоятелно управление и в течение на определено време (една или две години) новият водач трябва да управлява с придружител.

Способностите за приемане на решения изобщо отсъстват в съдържанието на обучението, тъй като то е организирано репродуктивно и инструктивно. Това ще рече: знанията за пътната среда и регулирането на движението са насочени към преодоляване теоретичната част на изпита, те не се развиват в реална пътна среда по време на обучението по управление на автомобила. Защо? Защото практическото обучение всеки час е инструктивно: Карай направо! При светофара завий надясно! И т.н. На обучаемия не му се предоставя възможност за самостоятелно решение. Кое ще рече, да наблюдава пътната среда, знаците, останалите участници в движението и сам да прецени възможно ли е да извърши исканата маневра.

Въпросът, който съм задавал на преподаватели по управление на автомобила “Защо постоянно трябва да напътстват обучаемия?” е получавал следният отговор:

Те не познават града! Не знаят още правилата за движение по пътищата! Не познават всички знаци! И т.н.

С други думи, неопитността и незнанието са причина за прилаганите репродуктивни и инструктивни методи на обучение. Но веднага се набива на очи въпросът: Какво правят зад волана, ако не знаят правилата за движение и знаците? Възможно е (в много страни това е обичайна практика) да не се започва обучението по управление на автомобила, без да се проведе изпит по Безопасност на движението по пътищата (вътрешен или пред оторизиран орган няма значение). Да, обаче това го няма в наредбите. Следователно не само обучението е репродуктивно и инструктивно, но и управлението на системата за подготовка на водачи на МПС е инструктивно, командно административно.

Всичко това води до „конфекция” в подготовката, без отчитане средата на населеното място, без отчитане особеностите на съответните обучаеми и, в крайна сметка, до неосъзната безотговорност. Защото всяко предложение за промяна, което може да доведе до подобряване качеството на обучението, а от там и качеството на началната квалификация на бъдещите водачи, среща отговори от вида:

Това го няма в наредбата! Защо да го правя, нали при проверка може да ме санкционират.

Наредбите правят обучаващите „анонимни”, „еднакви”, защото ако някой предприеме мерки за подобряване на качеството на обучението, може и да му се скарат, може и да не му се скарат, но най-важното – той ще има по-големи разходи от останалите в бранша и следователно по-малка печалба, а може и по-малко обучаеми, поради по-голямата вискателност. За това все още „дъмpingа” (по-ниската цена) е един от основните методи за привличане на обучаеми.

Наредбите и съществуващата методика са в основата на липсата на всякакви методи за възпитание в системата на подготовката на водачи на МПС.

Наредбите са основната причина за съществуването на морални проблеми в системата, свързани с корупция, съществуването на нелегитимни преподаватели (учебни форми), получаването лиценз за обучение от току що завършили без никакъв опит инструктори и т.н.

Наредбите и прилаганата методика за обучение на водачи на МПС са причината голяма част от „получилите книжка” да не притежават способности за самостоятелно приемане на решение. С това те се сблъскват веднага след получаване на свидетелство за управление, а до тях вече няма инструктор.

Възпитаването на способности за самостоятелно приемане на решения за управление на съответното моторно превозно средство изисква след определено време (за различните обучаеми то е различно), необходимо за формиране на знания за управление на автомобила (пускане на двигателя, потегляне, маневриране, престрояване, правене на завой и т.н.), обучението да продължи чрез задания, които трябва да изпълни всеки курсист.

Например: *Тръгваме от точка А и трябва да стигнем до точка Б. Ще минем през точка С, при Д ще направим завой и т.н. (описва се маршрутът).*

Очевидно, отначало тези задания трябва да бъдат много кратки. Всеки час различни и за различните обучаеми различни. С времето те се усложняват, докато се достигне продължителността на практическата част на изпита.

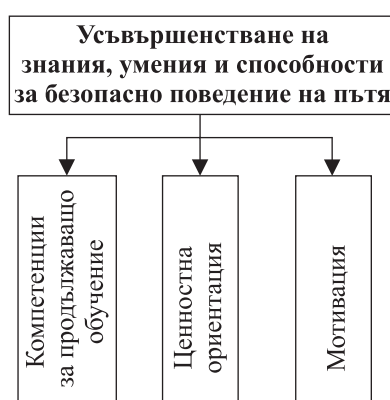
Организираното по този начин обучение ще моделира поведение, което е необходимо за управление на МПС без инструктор. Така ще се направи преход към поведение за управление на МПС с придружител за тези, които не са сигурни зад волана. Защо? Защото моделът за обучение чрез дейност (задания) формира знания, умения и потребност за:

- планиране на движението на автомобила;
- решаване на проблеми самостоятелно;
- задаване на въпроси на обучаващия или придружителя, когато не знаеш решението.

Все цели от високите нива на матрицата с цели за обучението на возачи на МПС (GDI – матрица) (Л 3).

Този модел възпитава качества да се мисли, анализира и приемат решения за действие. Този модел прави обучаемите активни в процеса на обучението. Този модел е предпоставка знанията да прераснат в умения с практиката във времето.

Вторият компонент на транспортната култура – усъвършенстване на знания, умения и способности за безопасно поведение (фиг. 2) очевидно не може да бъде възпитан само в процеса на обучението на бъдещия водач на МПС. Той предполага мотивация и ценностна ориентация, както и компетенции за продължаващо обучение. Тези характеристики на възпитанието се формират в семейството и преди всичко в училище. В процеса на подготовка на водачи на МПС обучаващите би трябвало да притежават умения за откриване наличието или отсъствието на тези компоненти на културата на личността въобще и да имат процедури за развитието им в направление транспортна култура. При необходимостта от усъвършенстване на знанията водеща е ценностната ориентация, след това мотивите и най-накрая компетенциите за продължаващо обучение.



Фиг. 2. Втори компонент на транспортната култура

Ценностна ориентация в този контекст означава необходимост да разбираш начините за регулиране на движението, да задаваш въпроси, да търсиш информация за съвременните моторни превозни средства, техните системи за безопасност, и т.н. Ето защо в процеса на обучение преподавателите трябва да притежават умения и създават условия за активно поведение на обучаемия: да задава въпроси, да анализира пътната ситуация на глас и т.н. Това е коренна противоположност със съществуващата практика. През годините на изследване на системата за подготовка на водачи на МПС не веднъж съм се сблъскал с такова твърдение:

„Не са добри обучаеми за водачи на МПС професорите, лекарите, адвокатите и други категории образовани личности, защото задават въпроси. Лесно се обучават за водачи на МПС работници, майстори и други личности с по-ниско ниво на образованието”.

Преди 1989 г. по времето на държавните учебни форми това преминаваше в абсурдното искане от определени инструктори да не им се дават (разпределят) за обучение лекари, адвокати, доценти и професори.

Какво означава това? Означава, че качеството за точно и бързо изпълнение на команди е на първо място в ценностната система на инструкторите за тип обучаеми. Именно това е и най-голямата пречка да се възпита желание за усъвършенстване на знанията във времето. Този модел на общуване (възпитание и обучение) подсъзнателно възпитава у бъдещите водачи „агресивно поведение”. Имам право! Действат така, както са ги научили, без умение да разбират конкретната ситуация.

Мотивацията за усъвършенстване на знанията е част от ценностната ориентация. По-точно, ценностната ориентация към усъвършенстване на знанията означава много силен мотив за продължаващо обучение.

Компетенциите за продължаващо обучение включват знания за формите, методите и средствата за непрекъснатата квалификация на водачи на МПС. Това като предлагане липсва понастоящем в системата на подготовката на водачи на МПС и предстои да се случи у нас.

Третият компонент на транспортната култура – личната безопасност и сигурност на останалите участници в движението (фиг. 3) също не може да бъде формиран в процеса на подготовката на водачи на МПС. Той се отнася до култура на бита, култура на поведението, начин на мислене и защитни механизми.

Културата на бита е съвкупност от възпитани потребности свързани с дом, семейство, среда, традиции, вещи и предмети, необходими за живота на всеки. В контекста на транспортната култура, това са средствата за придвижване и отношението ни към тях. Може да се каже, че през последните 10 години автомобилът стана една от най-характерните промени в бита, а от там и в културата на бита на българина. Сега почти всяко семейство притежава моторно превозно средство. За съжаление голяма част от тях са „втора употреба”. Поради тази причина в процеса на обучението на водачи трябва да се отдели специално внимание на остарелия автомобилен парк и евентуалните проблеми за безопасността на движението. Необходимостта от специални грижи за поддръжка на тази техника и специално внимание при управлението ѝ.



Фиг. 3. Трети компонент на транспортната култура

Културата на поведението е свързана с общуването ни в дома, на работа, в обществото. Това е един от най-съществените компоненти на транспортната култура, означаващ етичност, толерантност, уважение, отзивчивост, отстъпчивост, търпение към останалите участници в движението.

Възпитанието на култура на поведение на пътя трябва да бъде една от главните задачи на преподавателите по теория и практика в учебните форми за водачи на МПС. Това обучение е желателно да се води с много презентации на възможни конфликтни ситуации и обсъждане и дискутиране причините за тяхното възникване. Възпитанието трябва да продължи в часовете по управление на МПС с анализ на поведението на останалите участници в движението. Обучаемият трябва да се постави в ролята на реален водач на МПС, който отговаря за своето поведение и постъпки още сега, независимо че от дясната му страна се намира инструктор. В никакъв случай не трябва да се допускат условности във възможното поведение като обучаем и правоспособен водач. Ще посоча отново един случай от наблюденията си за това обучение.

Когато някой от останалите участници в движението наруши правилата, неправилно изпревари, неправилно се престрои при въпрос от страна на любознателни курсисти: Защо така, нали не е правилно? Отговорът е:

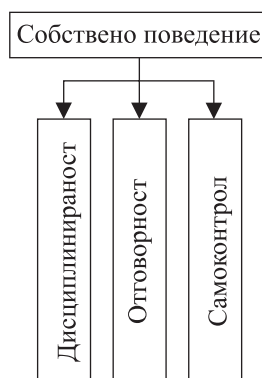
Той има книжка! Когато и ти вземеш книжка може! Сега се учиш и не може.

С други думи, не само се прави разлика между поведението като обучаем и поведението като правоспособен водач, но и се акцентира върху това.

Формирането и възпитанието на начин на мислене на пътя, както и защитните механизми, които трябва да притежава един бъдещ водач на МПС също трябва да бъде една от първостепенните задачи на обучаващите. Става въпрос за формиране и възпитаване на умения постоянно да се наблюдава пътната ситуация и участниците в нея, да се предвижда възможното ѝ развитие и последиците от това. Тук обучаващите трябва да се научат да предават натрупания с годините жизнен опит на младите и неопитни кандидати за водачи на МПС. Жизненият опит, съчетан с качествата им на водачи, е най-голямото богатство, което притежават инструкторите. Те трябва да се научат да го екстериоризират (изнесат на показ) и предадат на бъдещите водачи на МПС. Това е една от основните причини в някои страни да не

се дава правоспособност да обучават водачи на МПС на правоспособни инструктори (с диплом) без определен стаж (години) чиракуване в учебна форма за подготовка на водачи.

Четвъртият компонент на транспортната култура – собствено поведение на пътя (фиг. 4) също не може да бъде формиран в процеса на подготовката на водачи на МПС, а трябва да бъде надграден върху качествата, които притежава всяка личност.



Фиг. 4. Четвърти компонент на транспортната култура

Възпитанието на дисциплинираност като водач на МПС означава спазване на правилата, регулиращи движението по пътищата. Правилата са именно средството, предназначено да опазим собствените си и на другите здраве и живот.

Дисциплинираност означава вътрешна убеденост, че компромисът с правилата рано или късно ще доведе до проблеми. Дисциплинираност означава вътрешна убеденост, че спазването на правилата не те прави „глупак“, а неспазването им “герой” (джигит). Не на последно място дисциплинираността е етичност и уважение към останалите участници в движението.

Възпитаването на отговорност е една от най-трудните и сложни характеристики на транспортната култура. Най-често тя се интерпретира като отговорност пред законовите разпоредби. Това е причината съдържание на обучението на кандидати за водачи на МПС да са административните санкции. Подсъзнателно се възпитава чувството, че спазването на законовите разпоредби осигурява безопасно управление. По принцип това е така, но акцентът трябва да бъде не отговорността пред законовите разпоредби (те са да ни опазят един от друг), а пред семейството, близките, приятелите и останалите участници в движението. Съдържание на обучението трябва да бъдат реални ситуации, възникнали в резултат на безотговорността на един или друг водач. Правилата са средство за да изпълним своята отговорност за здравето и живота на останалите участници в движението.

Примери за липсата на отговорност на пътя, които да станат съдържание на обучението на водачи, може да се намерят във всеки вестник, медия или други източници за масово осведомяване. Тези случаи обаче не са съдържание и обект на обсъждане и дискусии в процеса на обучение на водачи.

Възпитаването на самоконтрол означава осъзнаване на собственото си поведение и при необходимост задръжки от спонтанни реакции. Това е характеристика на транспортната култура, която не може да бъде формирана в процеса на обучение, защото не е видима. Тя се формира косвено чрез знанията за пътната среда и технологията на управление на моторното превозно средство. Самоконтролът не е възможен без декомпозиране (разлагане) дейността по управление на автомобила и сигналите на пътната среда на съставните им част и предвиждане всеки момент възможното развитие на пътната ситуация. Следователно, самоконтрол зад волана означава мислене, анализ и приемане на решения. Характеристики, които въобще не присъстват в процеса на обучение на водачи на МПС.

Самоконтрол на пътя може да прилага само водач, който е възпитал всички посочени по-горе характеристики на транспортната култура.

Тези четири основни компонента трябва да са цел и съдържание на възпитанието и обучението на кандидатите за водачи на МПС, но не като учебна програма, а като надграждане върху транспортната култура, която всеки от тях има при започване на обучението.

Следователно, основният метод за възпитанието на транспортна култура е общуването между обучаем и обучаващ в реална среда. Общуване, чиято главна цел е предаването на жизнен опит от познаещите, по-можещите на по-незнаещите и по-неможещите. Общуване, което да доведе до желание за подражание от обучаемия в резултат на поведението на обучаващия.

Това означава, че самите обучаващи трябва да са носители на тази транспортна култура и в процеса на обучението (общуването) да възпитат (предадат) като норми на поведение на обучаемите.

Възпитание на транспортна култура изисква висока степен на знания по психология на личността, за да може обучаващият да разпознае конкретния обучаем и да използва прийоми на общуване, които ще доведат до резултат.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Уикипедия, 02.2008 г. от bg.wikipedia.org
2. Спиров Кр., Николова М., Гавазов М., Възпитанието и обучението на децата и учениците по БДП, в-к Азбуки, бр. 25, 2005
3. “Coaching and optimal communication skills” for driving instructors, EU HERMES project, (2007-2010), www.gutefahrt.at/hermes