

**Д.В. Капский, Д.В. Рожанский**

**ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ**

В последние годы вопросы, связанные с расширением автомобильного парка страны, находятся в центре всеобщего внимания. Многие ученые (*Васильев Ю.А., Врубель Ю.А., Васенко В.И., Волков В.С., Кравченко П.А., Лозовой В.И.*) отмечают необходимость проведения исследований в области совершенствования системы подготовки соискателей специального права - управления механическим транспортным средством. Эта проблема является насущной и ее состояние прямым образом отражается на безопасности движения, да и на его качестве.

Статистика аварийности свидетельствует, что по вине водителей, имеющих стаж не более 1 года, совершается 6% всех аварий. На кафедре «Организация автомобильных перевозок и дорожного движения» Белорусского национального технического университета уже много лет проводятся исследования, целью которых является повышение качества подготовки водителей, по результатам которых сделаны определенные выводы и разработаны предложения, о которых далее и пойдет речь.

Ключевым звеном в системе «*ВОДИТЕЛЬ - АВТОМОБИЛЬ - ДОРОГА*» является водитель, т.е. оператор, от квалификации и надежности которого, в первую очередь, зависит безопасность движения на дорогах. Очевидно, решающую роль в формировании такого водителя играет учебная организация, закладывающая в своего воспитанника основы тех знаний и навыков по управлению автомобилем, которые затем проявляются в дорожном движении. Высокая интенсивность движения, особенно в больших

городах, необходимость переработки значительного объема информации в сжатые сроки для выработки единственно правильного решения, предъявляют к современному водителю автотранспорта высокие требования.

Немного статистики. Только в 2004 году получили водительские удостоверения на право управления транспортными средствами различных категорий 41204 человека. Хотя по сравнению с 2003 годом количество выданных водительских удостоверений уменьшилось на 12,8%, но уже в 2005 году удостоверения выдано больше на 5%, чем в том же 2003 году (рисунок 1).

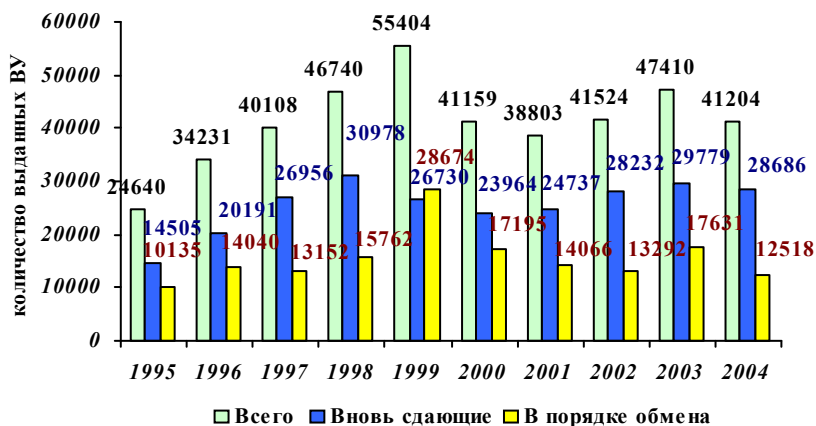


Рисунок 1 - Количество выданных удостоверений УГАИ ГУВД Мигорисполкома, 1995-2004 года

К сожалению, далеко не всегда выпускник автоучебной организации, успешно сдавший экзамены в ГАИ, удовлетворяет этим современным требованиям и в состоянии объективно оценивать дорожно-транспортную ситуацию, т.е. участвовать в дорожном движении. Но если кандидат в водители сдал в ГАИ установленные экзамены, т.е. подтвердил, что его знания и навыки соответствуют предъявляемым

требованиям, и при этом неуверенно чувствует себя на дороге за рулем автомобиля, - это свидетельствует, что существующие критерии и методы оценки степени подготовленности водителя неадекватны.

В ГАИ основным средством для изменения указанной ситуации в лучшую сторону считают ужесточение правил приема экзаменов. Причем упор делается на требование все более подробного запоминания текста Правил дорожного движения. Вопросы и варианты ответов формируются таким образом, что для сдачи экзамена необходимо почти наизусть выучить текст Правил дорожного движения. Жизнь показала неэффективность такого подхода.

Лет семь-восемь назад на теоретическом экзамене в ГАИ существовало такое правило: в случае ошибочного ответа на один из вопросов компьютерная программа задавала экзаменуемому еще один дополнительный вопрос по той же теме, т.е. вместо десяти надо было ответить на одиннадцать вопросов. На каждый вопрос экзаменационного билета предлагалось от пяти до десяти вариантов ответов, причем правильными могли оказаться все ответы. Однако такое усложнение экзамена никоим образом не улучшило ситуацию с аварийностью и не добавило уверенности в своих силах тем, кто, получив водительское удостоверение, впервые самостоятельно сел за руль.

Усложнение теоретического экзамена выше разумного предела дает эффект противоположный ожидаемому. Дело в том, что для определения рейтинга автоучебных организаций ГАИ использует такой критерий как «процент сдачи экзамена с первого раза». Чем выше этот показатель, тем более высокое место в рейтинговом списке ГАИ занимает автошкола. В результате, весь процесс обучения преследует одну цель: обеспечить как можно более высокий процент сдачи экзамена в ГАИ с первой попытки. Поэтому чем сложнее теоретический экзамен в ГАИ, тем большая доля времени теоретического обучения тратится в «лучшем»

случае на зазубривание текста Правил дорожного движения, а в худшем - на тренировку в решении экзаменационных задач на компьютере, и тем в большей степени изучение Правил дорожного движения превращается в их заучивание.

Следует признать тот факт, что в силу указанной выше причины, в автоучебных организациях не столько обучают Правилам дорожного движения, сколько готовят к прохождению экзаменационных испытаний в ГАИ. В этом-то и кроется основной недостаток теоретической подготовки будущих водителей. Поскольку теоретический экзамен в ГАИ проходит в форме компьютерного тестирования, точно такая же методика подготовки используется и в автошколах. Это означает, что в процессе тренировки в решении задач по правилам и безопасности дорожного движения на вопрос, сформулированный в задаче, учащийся получает как верный, так и неверные ответы. Причем неверных ответов в четыре раза больше, так как из пяти вариантов ответов только один является правильным. Иными словами, в память будущего водителя загружается как позитивная, так и ошибочная информация, причем объем последней в несколько раз больше. В критической ситуации на дороге, когда в условиях стресса мгновенно надо принять решение, очень высока вероятность того, что из глубин памяти всплывет ошибочный вариант такого решения.

Используемая в настоящее время методика теоретического обучения, основанная на выборе из ряда предложенных вариантов правильного поведения в заданной дорожно-транспортной ситуации, не подходит для подготовки водителей автотранспорта. Ведь на дороге водителю не предъявляют варианты решений! Он сам должен выработать правильную модель поведения в сложившейся дорожной обстановке. В процессе обучения будущих водителей необходимо делать упор на развитие навыков самостоятельного принятия решений, а не на пассивный выбор линии поведения из ряда предложенных кем-то вариантов.

Существующая методика приема теоретического экзамена в форме тестирования и соответствующая методика обучения в автошколах, существуют уже многие десятилетия: вначале экзаменационные задачи печатались просто на бумаге, затем появились экзаменационные аппараты «Вятка», в последние годы стали использоваться компьютеры. Но несколько десятилетий назад на дорогах у нас была гораздо более спокойная обстановка и уровень требований, предъявляемых к водителю, был значительно ниже. Если раньше все то, что водитель недополучил в процессе обучения, он мог сравнительно легко и безопасно постичь самостоятельно на практике после получения водительского удостоверения, то теперь такой самоучка опасен и для себя и для других участников дорожного движения.

Итак, для того чтобы методика теоретического обучения будущих водителей автотранспорта соответствовала современным требованиям, необходимо, прежде всего, изменить методику теоретического экзамена в ГАИ. Следует отметить, что в ГАИ тоже пытаются экспериментировать, ищут новые формы проведения экзаменов. Например, в этом году была опробована устная форма приема теоретического экзамена. Правда, попытка оказалась неудачной и вызвала много нареканий, как со стороны испытуемых, так и со стороны автоучебных организаций, поскольку предварительно не были разработаны четкая методика проведения устного экзамена и критерии оценки знаний.

Чтобы изменить методику теоретического экзамена совсем не обязательно отказываться от ставшего уже привычным компьютера. Достаточно изменить компьютерную программу таким образом, чтобы вместо выдаваемых на экран вариантов ответов программа запрашивала конкретный ответ на вопрос и затем сравнивала его с правильным. Например, для ответа на вопрос: «Каким транспортным средствам в показанной ситуации водитель обязан уступить дорогу?»-

испытуемый должен с помощью клавиатуры ввести номера, которыми обозначены эти транспортные средства. Отвечая на вопрос: «В каких направлениях может продолжить движение водитель?» - необходимо указать номера возможных в данной ситуации направлений движения. При такой форме представления экзаменационных заданий и, соответственно, заданий для тренировки в процессе обучения будущий водитель учится сам вырабатывать решение, а не пользоваться готовыми вариантами.

Экзаменационная компьютерная программа должна содержать, преимущественно, вопросы, относящиеся к различным дорожно-транспортным ситуациям. К минимуму должно быть сведено количество чисто теоретических вопросов, доля которых неоправданно высока в существующих экзаменационных программах. В перспективе возможно создание компьютерных программ, которые в реальном масштабе времени будут воспроизводить на экране монитора дорожно-транспортную ситуацию, а экзаменуемый сможет своими действиями влиять на ее развитие.

Предлагается (то, что лежит на поверхности и давно уже нами проработано и обсуждалось): увеличить количество ситуационных задач; делать упор на задачи «с видом из салона автомобиля», что максимально приблизит задачу к реальной ситуации; убрать из обучающей программы вопросы типа: «Что означает этот знак?» и «Что означает эта разметка» и т.п.; заменить задачи с названиями знаков на ситуационные, с которыми водитель может встретиться на дороге; максимально использовать задачи, в которых обучаемый сам предлагает вариант решения; применять в задачах снимки реальных объектов и дорожно-транспортные ситуации, чтобы создать большую наглядность; убрать из обучения вопросы, не касающиеся категории транспортного средства, на которое ведется обучение; применять при обучении анимационные программы типа «ПДД ТВ» на примерах, которых курсант самостоятельно должен оценивать

сложившуюся ситуацию и делать вывод; предусмотреть ротацию ответов, для того чтобы исключить механическое запоминание правильного ответа.

Обучение практическому вождению автомобиля также требует внесения существенных коррективов. В настоящее время при обучении будущих водителей транспортных средств категории «В», фактически, более половины из 28 учебных часов вождения автомобиля тратится на приобретение навыков выполнения упражнений на площадке, при том, что по программе на эти занятия отводится только 10 часов. Причины все та же: стремление обеспечить сдачу экзамена в ГАИ с первой попытки. Новые Правила (вступили в действие с 01.01.2006 года) учли наши предложения и увеличили практическое вождение до 40 часов, однако программа этих занятий, пока, осталась старой.

Наиболее сложным элементом экзамена на площадке является постановка автомобиля на стоянку боковой стороной, так называемая «диагональная парковка». Конечно, важно научить будущего водителя быстро и правильно парковаться в ограниченном пространстве, но в настоящее время на экзамене используются чрезмерно заниженные размеры габаритов диагональной парковки. На площадке ГАИ длина бокса для парковки определяется как длина автомобиля плюс полтора метра. Этот норматив не обоснован ни коим образом. Ведь возможность парковки боковой стороной в ограниченном пространстве зависит помимо длины автомобиля еще и от величины минимального радиуса поворота, базы автомобиля, ряда других факторов. Полученные теоретические зависимости и выполненные расчеты показали, что при существующем методе определения длины бокса для диагональной парковки, это упражнение можно выполнить не на всяком автомобиле.

Часы, которые тратятся на овладение навыками диагональной парковки, гораздо с большей пользой можно было бы потратить на приобретение будущим

водителем чувства уверенности при управлении автомобилем в плотном транспортном потоке.

Если сопоставить количество учебных часов, отводимое учебным планом на теоретические занятия и на обучение вождению автомобиля, то отказывается, что, например, при подготовке водителей для управления транспортными средствами категории «В» на изучение теории отводится в шесть раз больше часов, чем на получение практических навыков вождения. Необходимо пересмотреть учебные планы и, уменьшив долю теоретических занятий, существенно увеличить время обучения вождению автомобиля и не на площадке, а в транспортном потоке. Иначе отличник-выпускник автошколы, прекрасно разбирающийся во всех тонкостях и нюансах Правил дорожного движения, будет чувствовать себя беспомощным за рулем автомобиля на городских улицах.

## **Выводы**

Человек - главная фигура в дорожном движении. Поэтому всё - дороги, транспортные средства, системы управления, нормативы, подготовка кадров и т.д. - должно делаться под человека, с учетом его возможностей и особенностей.

Проблема повышения безопасности дорожного движения не может быть решена простым волевым путем, т.е. путем принуждения всех к заучиванию текста Правил дорожного движения, порой абсурдного. Пора отказаться от стереотипа, что знание Правил дорожного движения и выполнение их требований - это одно и то же. Проблема соблюдения любых законов, норм и правил, в том числе и Правил дорожного движения, - это проблема социальная, которая непосредственно связана с уровнем цивилизованности общества.



Необходимо отметить, что одним из важнейших направлений повышения безопасности на наших автомобильных дорогах является изменение учебных планов, программ и методик обучения будущих водителей автомобильного транспорта, для чего, в первую очередь, необходимо изменить экзаменационные программы и правила проведения квалификационных экзаменов в органах ГАИ.