



Самара переходит на новые технологии в сфере обучения вождению. Теперь выучить правила дорожного движения можно, не вставая с дивана, в режиме он-лайн. Учебную программу разработало Всероссийское общество автомобилистов.

Дистанционное обучение теории вождения для России уже не новинка. Насмотревшись на успешные эксперименты Запада, российские автошколы решили опыт перенять. Сейчас во многих городах школы вождения внедряют такую форму обучения. Свою программу разработало Всероссийское общество автомобилистов по совету латвийских коллег. Уровень обучения в реальном классе ничем не ниже уровня обучения в виртуальном. Схема проста: курсант, выбравший дистанционную форму уроков, получает логин и пароль для подключения к On-Line занятиям и набор методических материалов. Это CD и DVD диски, на которых записаны дополнительные материалы для подготовки к занятиям – учебные фильмы, ПДД с авторскими комментариями, а также брошюра с официальным текстом ПДД. В обозначенное время ученик должен включить компьютер, зайти на сайт и слушать преподавателя. Занятие проходит в режиме On-Line. При этом ученики имеют возможность задавать вопросы и тут же получать ответы. Правда, для этого обучающемуся нужно иметь микрофон.

«Это очень удобная форма обучения для работающих людей, – говорит руководитель самарского отделения Всероссийского общества автомобилистов Олег Мартин. – Если человек уезжает в командировку, или не успевает добираться с работы на занятия вовремя, то дистанционное обучение – как раз для него. Эта программа уже работает во многих городах, сейчас мы запускаем ее в Самаре. Что касается качества обучения, то оно не будет ниже. Для того, чтобы хорошо знать теорию, да и просто уметь водить, не нужно сидеть в классе. Расскажу о том, как мы ездили в Германию, изучали опыт наших коллег. Там автошколы нас поразили. У нас для того, чтобы проводить занятия в классе, нужны наглядные материалы: двигатель в разрезе, карбюратор в разрезе, колесо в разрезе, ну и так далее. На стене должны быть плакаты, на которых изображена работа тех или иных элементов. Так вот зашли мы в немецкую школу. Там в центре кабинета кафедра, на кафедре ноутбук, за спиной преподавателя монитор, между столами стоит рабочий мотоцикл, на шкафчике – модели шлемов, разрешенных к применению на дорогах этой страны. Всё. Мы удивленно спрашиваем: «А как же вы изучаете материальную базу?». Они в ответ: «А что это такое?». Объясняю, что это устройство автомобиля. Они: «А нашим водителям это не нужно. И вообще запрещено копаться в автомобиле». На площадке рядом со школой они учатся трогаться. А ездить учатся на оживленных дорогах. При этом у них, например, отработки парковки. Они считают, что умение заезжать в гараж – не показатель мастерства вождения. Такое же положение вещей и в других странах Европы. В Италии, например, чуть ли не у всех автомобилей бамперы побитые».

Между тем, в Самарской области самый низкий показатель сдавших экзамены на вождение с первого раза. «В среднем, в различных регионах этот показатель

составляет не меньше 50% от общего числа курсантов, – сообщил председатель Всероссийского Общества Автомобилистов Анатолий Карлов на прошедшем недавно в Самаре заседании центрального совета общества. – В Самаре же этот показатель весьма низок – от 16 до 18%».

«По данным ГИБДД, за прошедший год в Самаре прошли обучение более 15 тысяч кандидатов в водители, – сообщила начальник отдела пропаганды УГИБД ГУВД по Самарской области Татьяна Лядина. – Согласно статистике, процент курсантов, сдавших экзамены с первого раза, в разных школах колеблется от 9 до 20%».

Однако стоит отметить, что есть и другой показатель, по которому можно судить о качестве подготовки молодых водителей. Это их участие в ДТП в первый год водительского стажа. И этот показатель в Самаре на хорошем уровне. Пять из порядка 30 школ, согласно рейтингу РЭО ГИБДД УВД по Самаре за 2010 год, сумели подготовить курсантов, которые вообще ни разу не попали в аварию. В остальных школах цифры так же невелики – в среднем, от 1 до 5 человек. И лишь в тех школах, где выпустилось более 1200 курсантов, этот показатель составляет – 15-24 человека.

Впрочем, во Всероссийском обществе автомобилистов считают, что показатели могут быть хуже, если внедрить новые стандарты, о которых говорят уже на протяжении нескольких лет. Речь идет об электронных автодромах. Оборудовать ими все автошколы страны правительство предложило года три назад. Причем предполагалось, что у тех учебных заведений, которые не имеют такого оборудования, лицензии будут отзываться. Однако постановление так и не было подписано, поскольку оставалось много невыясненных моментов: кто будет финансировать покупку автодромов, какие именно автодромы разрешено устанавливать, кто будет компенсировать убытки автошкол и другие.

«Задумка в том, что курсанты будут сдавать экзамены только на этих закрытых площадках, – говорит Олег Мартин. – При этом, на автодроме скорость транспортного средства составляет пять километров в час. Чему водитель научится на этом автодроме? Можно и медведя научить в цирке по кругу на мотоцикле ездить, но ведь никому в голову не приходит этого мишку в город выпускать. Курсант должен уметь действовать в опасных ситуациях, на реальных участках дорог, а не на электронном автодроме».

К слову, электронный автодром в одной из сызранских автошкол обошелся в сумму более 50 миллионов рублей.

*Автор: Светлана Гордеева*

*Источник: дорога63.ru*