

Итак, после того, как были определены способ и характер связи элементов, от которых зависят функционирование и развитие системы преподавания академического рисунка, перед нами возникла достаточно сложная структура с разветвленными связями, имеющая много путей прохождения информации, что обеспечивает ее высокую надежность и определяет качественные особенности.

### Литература

Конаржевский Ю.А. Система. Урок. Анализ. Псков : ПОиПКРО, 1996. 440 с.

### *Structure of academic drawing teaching system*

*There is regarded the structure of the system of academic drawing teaching, found out the ways and relation character of its components, sorted out the system forming relations. There is substantiated the proposition that the main quality of teaching system in the process of collaboration of its components is its ability to solve a number of educative and developmental tasks.*

Key words: *academic drawing, teaching system, structure of system, system forming relations, teaching process.*

**С.Е. БЕБИНОВ, В.А. САЛЬНИКОВ**  
(Омск)

### **СТИЛЕВАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ ОСНОВНЫХ НАВЫКОВ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ**

*Рассмотрены вопросы проявления индивидуального стиля деятельности в подготовке водителей транспортных средств. Показано, что у девушек формирование основных водительских навыков происходит более гармонично; юноши отличаются выраженной стилевой направленностью обучения.*

Ключевые слова: *индивидуальный стиль деятельности, гендерные различия, основные водительские навыки, корреляционные связи.*

Улучшающиеся эксплуатационные характеристики транспортных средств, увеличение интенсивности дорожного движения,

обусловленные техническим прогрессом общества, ставят перед исследователями новые задачи по созданию современной методологии подготовки водителей. В результате несогласованности методологических и методических основ профессионального обучения и подготовки к эксплуатации современной техники в более жестких условиях жизнедеятельности (дефицит времени, повышенный темп управления транспортом), а также требований к действиям в нетипичных и опасных ситуациях происходит порядка 70% аварий и несчастных случаев на производстве и транспорте [14]. Инновационные подходы к организации учебного процесса требуют учитывать не только общие закономерности обучения, но и индивидуальные особенности обучаемых, позволяющие в полной мере сформировать профессионально важные качества. Как правило, эти особенности обуславливаются гендерными, психологическими и психофизиологическими различиями лиц, проходящих водительскую подготовку.

В современной педагогической науке различают несколько видов научения: вербальное, схватывание сути, моторное, сенсомоторное, привыкание. На динамику научения влияют типологические и гендерные различия субъектов. Кроме этого, значительное влияние на эффективность подготовки оказывают используемые методы. Приведенные особенности связаны с динамикой научения. При длительном учебном процессе наблюдаются периоды замедления развития умений, так называемые плато. Вероятно, это связано с формированием у начинающих водителей новых нервных связей между различными центрами коры головного мозга, которые обуславливают появление новых профессиональных навыков.

Формирование навыков управления автомобилем проходит ряд стадий [5; 11]. Они отражают многоуровневую систему афферентного синтеза информации, поступающей в центральную нервную систему. Этот вид информации сигнализирует как о динамике движения автомобиля, так и о состоянии двигательного аппарата обучаемого, обеспечивающего эту динамику. Создаются предпосылки к различению путей достижения будущей конечной цели и состояния программы управления автомобилем в настоящем. Это соотношение характеризуется как коэффициент различия ( $\delta W$ ) [10]. Выбору путей и характер-

ных особенностей научения как целостного процесса способствуют присущие индивидам способности и задатки. Они характеризуются как особенности функциональных систем, позволяющие проявлять отдельные познавательные и психомоторные функции [18]. В свою очередь, составными частями функциональных систем являются отдельные специализированные нейроны и нейронные цепи (нейронные модули). Свойства этих модулей определяются как специальные задатки, определяющие общую работоспособность и различные виды регуляции организма.

Способности и задатки обуславливают предрасположенность человека к определенным видам и режимам деятельности и лежат в основе ее структуры. В концепции индивидуально-психологических различий Б.М. Теплова существенное значение имеют представления о склонности как направленности на занятие определенной деятельностью, как личностном отношении к деятельности [15]. Вероятно, склонность, как и способности, определяющие стилистические особенности деятельности, можно рассматривать в качестве промежуточной инстанции в психической структуре индивида. Человек выбирает (сознательно или стихийно) такой способ или приемы деятельности, которые позволяют ему максимально использовать как свои способности, так и имеющиеся у него склонности. Не случайно В.С. Мерлин относит индивидуальный стиль деятельности к качественной стороне способностей [12].

Е.П. Ильин отмечает, что каждая способность, в чем бы она не выражалась, имеет мотивационную сторону, отражающую склонность человека к той или иной деятельности, к которой у него имеются способности [7]. Имеющиеся к настоящему времени данные определенно свидетельствуют, что люди с различными способностями, базирующимися на разных типологических особенностях, имеют неодинаковые производственные показатели [1; 6]. Проявление в деятельности индивида его способностей и склонностей приводит к формированию у субъектов различных стилевых характеристик жизнедеятельности, в том числе и профессиональной. Сущность и структура индивидуального стиля деятельности и особенности его проявления в разных видах основательно показаны в исследованиях [2; 8; 19]. При этом отечественные исследователи придерживаются деятельностного подхода, предполагающего социальную равнозначность разных биологических задатков, опера-

ционную структуру способностей и их взаимную компенсацию [13; 16].

Индивидуальный стиль деятельности индивида имеет свое отражение и в процессе профессиональной подготовки. Следует обратить внимание, что в этом случае речь идет о стиле как системе способов, а не как отдельных приемах выполнения тех или иных действий, предпочитаемых обучаемым. Приемы выполнения отдельных элементов профессионально важных трудовых операций относятся к стилю действий [8; 17; 18]. В формировании стиля находит отражение целый комплекс факторов. Стиль определяется уровнем тревожности, волевыми качествами, морфофункциональными особенностями человека, его типологическими различиями [9]. Наиболее важным этапом профессионального онтогенеза является подготовка молодых специалистов. На его протяжении закладываются основные умения и навыки, прививается профессиональная культура. Все это определяет успешность дальнейшей деятельности. С первых шагов обучения имеет большую актуальность вопрос выявления предрасположенности субъекта к определенному стилю деятельности. Поскольку определение стилевой предрасположенности у начинающих водителей представляет большую трудность, а в некоторых случаях это невозможно, то, по нашему мнению, для планирования и коррекции учебного процесса наиболее эффективно оценивать наличие определенных стилевых действий в процессе формирования основных водительских навыков [3; 4].

Нами было проведено исследование, целью которого было выявление стилевых особенностей основных водительских навыков, формируемых на первом этапе подготовки.

**Организация исследования.** В эксперименте приняли участие лица (42 юноши и 68 девушек 18 – 22 лет), проходившие подготовку в АНО «Учебный центр «Авангард»» г. Омска и не имевшие первоначального опыта вождения автомобиля. Оценка уровня водительских навыков осуществлялась на протяжении всей подготовки. Контрольное тестирование было проведено после 5 часов обучения управлению автомобилем. Его результаты позволили судить о базовом уровне начинающих водителей. Далее курсанты проходили обучение в соответствии с программой. После 20 часов практических занятий управления автомобилем было организовано этапное тестирование, позволившее оценить достигнутый уровень профессиональной подготовленности курсан-

тов и динамику формирования водительских навыков.

Выявление стилевых характеристик действий курсантов проводилось в два этапа. На первом этапе направленность водительских навыков, обусловленная преобладанием подготовительных и контролирующих или исполнительских действий, оценивалась тремя экспертами. Предварительно специалисты участвовали в обучающих семинарах, позволивших сформировать соответствующие направленность и логику экспертных оценок. Лица, осуществлявшие контроль, имеют высшее инженерно-техническое образование и стаж работы мастерами производственного обучения вождению автомобиля более пяти лет. На последующем этапе нами был проведен корреляционный анализ показателей сформированности и динамики основных водительских навыков курсантов. Это дало возможность выявить взаимосвязи между основными элементами водительского мастерства и уточнить правомерность их группировки по стилевым признакам.

**Результаты исследования.** Определение стилевой направленности основных водительских навыков, проведенное методом экспертных оценок, показало, что наиболее эффективно применять классификацию, используемую в отечественной психологии [8]. Этот подход предполагает два стиля действий – ориентировочный и исполнительский, которые определяются путем анализа содержательно-временной структуры деятельности субъектов. Основные водительские навыки, отнесенные к ориентировочному стилю действий, дают возможность обучаемым в полной мере провести подготовку к управлению автомобилем. Кроме того, курсанты при выполнении контрольных заданий имеют возможность провести достаточное число контролирующих мероприятий, направленных на оценку эффективности проявляемых навыков. Экспертами к этой группе предварительно отнесены устойчивость двигательного навыка начала движения на автомобиле (УДН), общая скоординированность управляющих автомобилем действий (СД) и чувство переднего габарита автомобиля (ПГ).

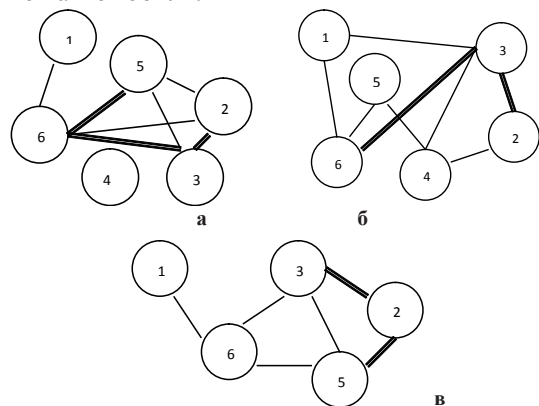
Исполнительский характер действий характеризует навык оценки зрительно-моторных ориентиров движения автомобиля (ЗМО), чувство боковых габаритов автомобиля (БГ) и оценку пространственных ориентиров движения на автомобиле задним ходом (ДЗХ). Элементы управления транспорт-

ным средством, обеспечиваемые перечисленными навыками, требуют от обучаемых своевременных решительных действий. Отсутствие возможности проведения подготовительных операций, обусловленное пространственно-временными особенностями деятельности, вынуждает испытуемых осуществлять корректирующие элементы по ходу выполнения задания. Результаты корреляционного анализа водительских навыков выявили взаимосвязи между основными элементами управления автомобилем и изменение характера этих взаимосвязей на различных этапах подготовки как всей наблюдаемой выборки, так и с учетом половых различий.

Контрольное тестирование в группе девушек показало, что устойчивость двигательного навыка начала движения на автомобиле достоверно взаимосвязана с оценкой пространственных ориентиров при движении задним ходом (см. рис. 1а). Последняя коррелирует с чувством боковых и переднего габаритов автомобиля и с общей скоординированностью управляющих автомобилем действий. Кроме того, наблюдаются связи между показателями чувства боковых и переднего габаритов автомобиля, которые, в свою очередь, коррелируют с общей скоординированностью управляющих действий.

Корреляции между показателями этапного тестирования девушек имеют более широкий характер, показывая гармонизацию развития основных водительских навыков (см. рис. 1б). Устойчивость двигательного навыка начала движения положительно коррелирует с чувством переднего габарита и оценкой пространственных ориентиров движения задним ходом. Два последних показателя связаны с чувством боковых габаритов автомобиля, которое коррелирует с оценкой зрительно-моторных ориентиров движения. Общая скоординированность управляющих действий взаимосвязана с чувством переднего габарита и оценкой зрительно-моторных ориентиров. Выявлена взаимосвязь чувства переднего габарита с оценкой зрительно-моторных ориентиров движения и пространственных ориентиров движения задним ходом. Динамика устойчивости двигательного навыка коррелирует с приростом оценки пространственных ориентиров движения задним ходом (см. рис. 1в). Второй показатель взаимосвязан с динамикой чувства переднего и боковых габаритов автомобиля, которые, в свою очередь, коррелируют между собой. Прирост общей скоор-

динированности действий имеет связи с приростом чувства переднего и боковых габаритов автомобиля.



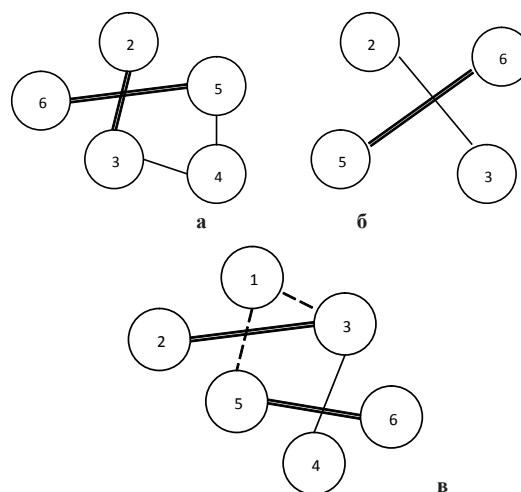
**Рис. 1.** Корреляционные связи между основными водительскими навыками у девушек: а – на контрольном тестировании; б – на этапном тестировании; в – прирост навыков; 1 – устойчивость двигательного навыка начала движения на автомобиле (УДН); 2 – общая скоординированность управляющих автомобилем действий, скоординированность действий (СД); 3 – чувство переднего габарита автомобиля (ПГ); 4 – оценка зрительно-моторных ориентиров движения автомобиля (ЗМО); 5 – чувство боковых габаритов автомобиля (БГ); 6 – оценка пространственных ориентиров движения задним ходом на автомобиле (ДЗХ); сплошная линия, соединяющая кружки, – положительная связь, прерывистая – отрицательная; одна (любая) линия – достоверность связи  $P < 0,05$ , две –  $P < 0,01$ .

Характер корреляций между водительскими навыками юношей имеет значительные отличия от выявленных взаимосвязей навыков у девушек. Показатель общей скоординированности действий управления автомобилем на контрольном тестировании коррелирует с чувством переднего габарита автомобиля (рис. 2а). Последнее взаимосвязано с оценкой зрительно-моторных ориентиров движения. Чувство боковых габаритов автомобиля имеет связи с оценкой пространственных ориентиров движения задним ходом и оценкой зрительно-моторных ориентиров движения. На этапном тестировании в группе юношей выявлена связь общей скоординированности управляющих автомобилем действий с чувством переднего габарита (рис. 2б). Чувство боковых габаритов коррелирует с оценкой пространственных ориентиров движения задним ходом.

Динамика устойчивости двигательного навыка начала движения у юношей отрицательно взаимосвязана с приростом чувства переднего и боковых габаритов (рис. 2в). Последний коррелирует с динамикой навыка оценки пространственных ориентиров движения задним ходом. Прирост чувства переднего габарита взаимосвязан с приростом навыка общей скоординированности управляю-

щих автомобилем действий и навыка оценки зрительно-моторных ориентиров движения.

Корреляционный анализ основных водительских навыков без учета гендерных различий показывает, что на контрольном тестировании навык общей скоординированности управляющих действий связан с чувством переднего и боковых габаритов автомобиля и с навыком оценки пространственных ориентиров движения задним ходом (см. рис. 3а). Последний взаимосвязан с чувством переднего и боковых габаритов. Скоординированность управляющих действий и навык оценки пространственных ориентиров движения задним ходом достоверно коррелируют друг с другом. Результаты этапного тестирования всей выборки выявляют достоверные корреляции между большинством водительских навыков (см. рис. 3б). По сравнению со структурой корреляционной плеяды в начальный период подготовки отсутствует взаимосвязь между общей скоординированностью действий управления автомобилем и чувством боковых габаритов. Проявляется новый характер связи между устойчивостью двигательного навыка начала движения и чувством переднего габарита.



**Рис. 2.** Корреляционные связи между основными водительскими навыками у юношей (обозначения см. на рис. 1)

Показатель темпа прироста навыка общей скоординированности управляющих действий коррелирует с динамикой чувства переднего и боковых габаритов автомобиля (см. рис. 3в). С этими показателями взаимосвязан прирост навыка оценки пространственных ориентиров движения задним ходом. Присутствует связь между показателями динамики чувства переднего и боковых габаритов.

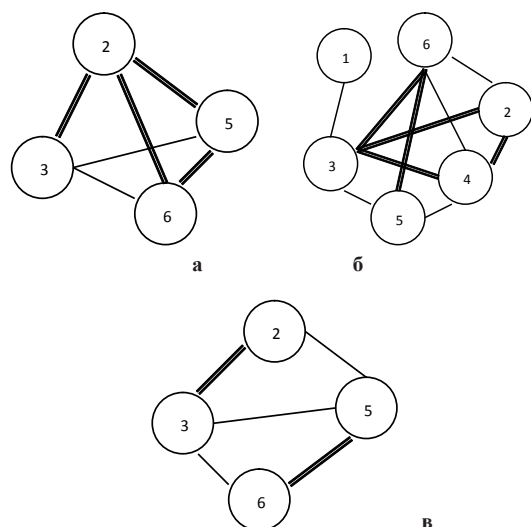


Рис. 3. Корреляционные связи между основными водительскими навыками без учета гендерных различий (обозначения см. на рис. 1)

Результаты исследования свидетельствуют о достаточно гармоничном развитии водительских навыков у девушек (см. рис. 1). На начальном этапе подготовки возникают связи между показателями ориентировочной направленности и навыками, позволяющими оценить габариты транспортного средства. Более поздние сроки обучения характеризуются проявлением новых связей между элементами, отражающими способность к оценке положения транспортного средства в пространстве. Навык оценки зрительно-моторных ориентиров связан как с ориентировочными характеристиками деятельности (общей скоординированностью действий), так и с исполнительскими (чувством боковых габаритов). Вероятно, основой этого являются естественные результаты научения, когда происходит рост всех элементов водительского мастерства.

У юношей более ярко выражены взаимосвязи между показателями, имеющими стилевую направленность (см. рис. 2). Наиболее отчетливо это проявляется на более поздних этапах обучения. Ориентировочные навыки коррелируют между собой (общая скоординированность управляющих действий и чувство переднего габарита). Связи между исполнительскими навыками представлены корреляцией между показателями чувства боковых габаритов автомобиля и оценкой пространственных ориентиров движения на автомобиле задним ходом.

Связи навыков без учета гендерных различий (рис. 3) имеют упорядоченную в стилевом отношении структуру. Начальный этап

подготовки характеризуется связями ориентировочных навыков с показателями чувства габаритов автомобиля. Результаты этапного тестирования показывают комплекс взаимосвязей между всеми рассматриваемыми навыками, дающий возможность судить о всестороннем развитии водительского мастерства. Тем не менее связи между показателями темпа прироста навыков характеризуются упрощением корреляционной структуры и имеют достоверные связи между навыками, имеющими определенную стилевую принадлежность. Во всех группах присутствуют корреляционные зависимости между действиями, отнесенными экспертами к ориентировочным навыкам (общая скоординированность действий управления автомобилем и чувство переднего габарита автомобиля).

Устойчивость навыка начала движения коррелирует с навыком оценки пространственных ориентиров движения задним ходом только в группе девушек. У юношей такая взаимосвязь отсутствует. Причисление этого навыка к какой-либо стилевой группе весьма спорно. Вероятно, его необходимо рассматривать отдельно, как многократное проявление сложнокоординационных действий, в которых присутствуют как ориентировочные, так и исполнительские элементы. Корреляционные связи между навыками, определенными экспертами как исполнительские, наиболее ярко проявляются в результатах этапного тестирования. Так, у девушек проявляются взаимосвязи чувства боковых габаритов с навыками оценки зрительно-моторных ориентиров движения и оценки пространственных ориентиров движения задним ходом. Этот же характер корреляций наблюдается у юношей на всех этапах подготовки.

Полученные результаты позволяют условно разделить основные водительские навыки по стилевой направленности. В группу ориентировочных входят общая скоординированность управляющих автомобилем действий и чувство переднего габарита автомобиля. К исполнительским навыкам относятся навык оценки зрительно-моторных ориентиров движения автомобиля, чувство боковых габаритов автомобиля и оценка пространственных ориентиров движения на автомобиле задним ходом. Устойчивость навыка начала движения на автомобиле включает как ориентировочные, так и исполнительские действия и поэтому рассматривается самостоятельно, вне зависимости от стиля.

**Литература**

1. Акиншикова Г. И., Палей И. М., Розе Н. А. Комплексное исследование некоторых индивидуально-типологических особенностей человека в связи с проблемой профессиональной пригодности (на материале труда монтажниц в радиоламповом производстве) // Человек и общество / под ред. Б. Г. Ананьева, Д. А. Керимова. Л., 1968. Вып. 3. С. 172 – 181.
2. Байметов А. К. Некоторые обусловленные силой возбуждения факторы индивидуального стиля в учебной деятельности старшеклассников // Типологические исследования по психологии личности. Пермь, 1967. С. 104 – 138.
3. Бебинов С. Е., Сальников В. А. Влияние типологических особенностей проявления свойств нервной системы курсантов автошкол на динамику обучаемости и формирование индивидуального стиля управления автомобилем // Сибирский пед. журн. 2008. № 10. С. 454 – 465.
4. Бебинов С. Е., Сальников В. А. Взаимосвязь обучаемости управлению легковым автомобилем со свойствами темперамента // Казанский пед. журн. 2008. № 9 (63). С. 115 – 121.
5. Бернштейн Н. А. О ловкости и ее развитии. М. : ФиС, 1991.
6. Дворяшина М. Д. Опыт комплексного психологического и психофизиологического изучения структуры личности // Человек и общество. Л., 1969. Вып. IV. С. 138 – 153.
7. Ильин Е. П. Психология индивидуальных различий. СПб. : Питер, 2004.
8. Климов Е. А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы / Е. А. Климов. – Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1969.
9. Котик М. А. Природа ошибок человека-оператора (на примерах управления транспортными средствами) / М. А. Котик, А. М. Емельянов. М.: Транспорт, 1993.
10. Лурия А. Р. Основы нейропсихологии. М. : ИЦ «Академия», 2008.
11. Мазниченко В. Д. Методологические предпосылки к пониманию сущности и механизмов двигательных навыков // Теория и практика физической культуры. 1984. № 7. С. 49 – 50.
12. Мерлин В. С. Темперамент как фактор трудовой деятельности // Очерк теории темперамента. Пермь, 1973. С. 148 – 167.
13. Полянова Т. А. Стратегия деятельности водителей автомобилей в связи с индивидуальными особенностями : автореф. дис. ... канд. психол. наук. М. : Изд-во МГУ, 1989.
14. Психологические основы профессиональной деятельности : хрестоматия / сост. В. А. Бодров. М. : ПЕР СЭ; Логос, 2007.
15. Теплов Б. М. Труды по психофизиологии индивидуальных различий. М. : Наука, 2004.

16. Толочек В. А. Современная психология труда. СПб. : Питер, 2006.

17. Умнов В. П. Психологические особенности формирования представлений о двигательных действиях как условие реализации метода наглядности в обучении (на материале физических упражнений) : автореф. дис. ... канд. психол. наук. Л., 1980.

18. Шадриков В. Д. Проблемы профессиональных способностей // Психол. журн. 1982. № 5. С. 75 – 89.

19. Шукин М. Р. Структура индивидуального стиля деятельности и условия формирования : автореф. дис. ... д-ра психол. наук. Новосибирск, 1994.

*Style orientation of main driving skills*

*There are described the issues of the individual style revealing in training of drivers of transport facilities. There is shown that the formation of girls' main driving skills is more harmonious; youths are notable for expressed style orientation.*

*Key words: individual work style, gender differences, main driving skills, correlations.*

**Е. А. БАРСКАЯ**  
(Ульяновск)

**ИЗУЧЕНИЕ АВТОБИОГРАФИЧЕСКОЙ ПРОЗЫ И. С. ШМЕЛЁВА ЧЕРЕЗ ОБРАЩЕНИЕ К ПАСХАЛЬНОМУ АРХЕТИПУ (на материале рассказа «Весенний ветер»)**

*Раскрывается актуальность изучения творчества И. С. Шмелёва, приводится фрагмент методики изучения особенностей автобиографического повествования через постижение понятия о пасхальном архетипе, обосновывается выбор методических приемов, позволяющих эффективно организовать работу в классе.*

*Ключевые слова: автобиографическое повествование, пасхальный архетип, методика изучения.*

Включенность автобиографических произведений И. С. Шмелёва в курс современного школьного изучения обусловлена не только их высокой художественной ценностью, но и глубоким духовно-нравственным