

КОНТРАВАРИЙНАЯ ПОДГОТОВКА: ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПОРТРЕТ МОТОЦИКЛИСТОВ ДПС

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодежи и туризма (ГЦОЛИФК), Москва
Russian State University of Physical Education, Sport, Youth and Tourism (SCOLIPE), Moscow



**УСТИНОВ
Дмитрий Сергеевич**
Магистрант кафедры ТиМ ПВСиЭД,
e-mail: u_d@mail.ru

USTINOV Dmitry
Master Student, Department Of
Theory and Methodology of Applied
Sports and Extreme Activities

**ЦЫГАНКОВ
Эрнест Сергеевич**
Профессор кафедры ТиМ

прикладных видов спорта и экстремальной деятельности
(ТиМ ПВСиЭД), заслуженный деятель науки РФ, доктор
педагогических наук

TSYGANKOV Ernest
Professor of the Department Of Theory and Methodology
of Applied Sports and Extreme Activities Honored Worker of
Science of the Russian Federation, Doctor of Pedagogical
Sciences

**ШУЛИК
Григорий Иванович**
Доцент кафедры ТиМ ПВСиЭД, кандидат педагогических
наук

SHULIK Grigory
Associate Professor of the Department Of Theory and
Methodology of Applied Sports and Extreme Activities,
Candidate of Pedagogical Sciences

**ЗУДИН
Владислав Николаевич**
Доцент кафедры ТиМ ПВСиЭД, кандидат педагогических
наук

ZUDIN Vladislav
Associate Professor of the Department Of Theory and
Methodology of Applied Sports and Extreme Activities,
Candidate of Pedagogical Sciences

***Ключевые слова:** контраварийное управление мотоциклом, групповое обучение, оценка профессиональной подготовленности мотоциклиста, профессиональный портрет мотоциклиста ДПС.*

Аннотация. С целью анализа подготовленности мотоциклистов – сотрудников дорожно-патрульной службы (ДПС), обучающихся экстремальным методам контраварийного управления мотоциклом в группах, составлен перспективный профессиональный портрет мотоциклиста ДПС. На основе квалиметрического метода предложено рассчитывать относительные показатели индивидуальной и групповой текущей подготовленности, что позволяет наглядно сравнивать уровень подготовленности обучаемых (и групп в целом) при условии прохождения сотрудниками сходных программ физической и водительской подготовки.

MOTORCYCLE POLICEMAN PROFESSIONAL SKILLS SURVEY

***Keywords:** motorcycle policeman professional questionnaire, motorcycle extreme anti-crash group training, motorcycle policeman skill evaluation.*

Abstract. Outlining moto – policeman motorcycle-driving skills with a questionnaire gives a perspective motorcycle policeman model that can be laid in the basis of numeric Index of comparative readiness for taking motorcycle professional extreme anti-crash course. The index may be used as benchmark for forming group of equally prepared students and for suggesting driving practice plan for a group. The questionnaire includes

35 questions, divided into three blocks: social survey, basic rider and physical self-rating, anti-crash skills. The suggested rating of the questions gives more weight in the Index to anti-crash skills block. The survey was held on two motorcycle policemen groups A and B (23 and 21 persons to take the course). The primary analysis revealed 4 officers in the group A, who evaluated more than two basic physical skills with a rating of 2 (from 5). The counted (by summing individual indexes) Index estimated readiness is 60% for group A and 50% for group B. By blocks: social portrait – 86 and 80, basic physical self-rating – 71 and 65, anti-crash skills – 52 and 38 percent. Thus the professional skills survey can be used for comparing groups where drivers had taken similar physical and driving skill programs.

Актуальность. Мотоподразделения ДПС отличаются тем, что большую часть года они управляют автомобилями категории «В» и лишь в летний период выполняют служебные задачи на скоростных мотоциклах «БМВ». Смена категорий не всегда проходит гладко, а в ряде случаев сопровождается травматизмом. Поэтому, прежде чем приступить к предсезонной подготовке, желательно получить исчерпывающую информацию, которая в данной работе называется профессиональный портрет. Несмотря на то, что в анкете систематизируются субъективные показатели, они дают объективное представление о личности сотрудников, их отношении к работе в мотоподразделении ДПС. Проведенная работа позволяет, в определенной степени, судить о безопасности сотрудника и его профессиональной мотивации.

Объект исследования – процесс формирования групп контраварийной подготовки мотоциклистов ДПС.

Предмет исследования – профессиональный портрет мотоциклистов ДПС.

Гипотеза. Предполагается, что количественная оценка характеристик профессионального портрета мотоциклистов ДПС позволит сравнивать уровень их подготовленности в целях подбора участников с близким уровнем профессионального мастерства управления мотоциклом.

Цель работы – повышение безопасности при групповом контраварийном обучении мотоциклистов ДПС.

Задачи: разработать перспективный профессиональный портрет мотоциклиста ДПС, анкету, позволяющую оценить текущий уровень подготовленности сотрудника и группы обучающихся, предложить метод расчета показателя подготовленности.

Методы исследования: теоретический анализ специальной литературы и зарубежного опыта, анкетирование обучаемых, методы математической статистики.

Практическая значимость. Предложен дополнительный доступный инструмент предварительной оценки подготовленности мотоциклистов ДПС и формирования групп для обучения.

Научная новизна. Впервые квалиметрический подход применен для обработки показателей профессионального портрета мотоциклистов ДПС.

Организация и проведение исследования. Исследования проводились в процессе обучения двух групп (численностью 23 и 21 человек) мотоциклистов ДПС в мае-июле 2015 г.

В ходе исследования разработан профессиональный портрет мотоциклиста ДПС, содержащий 35 показателей. Показатели логически объединены в 3 блока: «социальный портрет» – оценка адекватности и готовности сотрудника к повышенному риску; «самооценка» – водительского мастерства, физической и психической подготовленности, которые позволят выдержать нагрузку, обеспечить безопасность участников учебного процесса; «контраварийная подготовленность» – оценка специальной физической подготовленности и владения техническими приемами, необходимыми для более активного и эффективного управления мотоциклом. Проведено анкетирование.

Первичная обработка анкет показала, что по ряду показателей блока «социальный портрет» обе группы в среднем оказались схожи. Сотрудник мотобатальона – мужчина в возрасте 34 лет, женат, есть дети, категория «А» открыта в течение 10–11 лет, принадлежит к среднему командному составу, служит более 12 лет. Более половины сотрудников каждой группы нарушают правила дорожного движения. Это обстоятельство предъявляет высокие требования к владению мотоциклом. В группе №1 43% сотрудников владеют собственными мотоциклами, в группе №2 – 23%. Дополнительная мотивация к их обучению состоит в снижении риска потери работоспособности во вне рабочее время. В целом,

Таблица 1

Первичная обработка анкет групп №1 и 2, блок «самооценка»

Показатель самооценки	Группа №1	Группа №2
1. Водительское мастерство (мото)	3,52	2,76
2. Водительское мастерство (авто)	3,70	3,85
3. Физическая подготовленность	3,52	3,05
4. Психологическая подготовленность	4,00	3,86

можно предположить сознательный выбор инспекторами профессии, ответственное отношение к риску и обучению.

В таблице 1 показаны сводные результаты обработки анкет по блоку «самооценка». Четыре сотрудника группы №1 оценили в 2 балла (из пяти) более чем одну составляющую физической подготовленности (что критично для длительного и интенсивного вождения мотоцикла).

В таблице 2 приведены данные блока «контраварийная подготовленность». Привлекает

внимание отрицательный ответ 4 человек из группы №1 (17%) на вопрос о необходимости дополнительной подготовки. Из них: все отрицательно ответили на вопросы об умении падать, положительно – о нарушении ПДД и скоростного режима; трое дали наиболее низкую самооценку физической подготовленности; двое управляют мотоциклом менее 3 часов в неделю.

Наилучшие возможные ответы представляют перспективный профессиональный портрет (100%). Данные опроса определяют текущий уровень подготовленности. Весовая оценка показателей и система ранжирования ответов определена экспертным мнением трех тренеров по мотоспорту.

Предлагается рассчитывать **показатель относительной подготовленности обучаемо-го** как отношение суммы оценок его ответов к сумме оценок наилучших возможных ответов. Максимальное значение показателя равно 35 баллам (по блокам: «социальный портрет» – 7, «самооценка» – 8, «контраварийная подготовленность» – 20 баллов).

Отношение суммы индивидуальных оценок ответов всех обучаемых к максимально

Таблица 2

Первичная обработка анкеты групп №1 и 2, блок «контраварийная подготовленность»

Показатель	Группа №1			Группа №2		
	средн.	кол-во	доля	средн.	кол-во	доля
1. Категория транспортных средств А		23	1,00		21	1,00
2. Сколько лет управляете мотоциклом	11,82			8,70		
3. Наличие специальной подготовки		16	0,70		11	0,52
4. Управление мотоциклом (ч/неделя)	31,44			27,81		
5. Занятия мотоспортом		5	0,22		0	0,00
6. Наличие спортивной квалификации		1	0,04		1	0,05
7. Владение приемами самостраховки от падений		9	0,39		4	0,19
8. Сколько падений с мотоцикла	11,64			3,74		
9. Сколько аварий на мотоцикле		6	0,26		3	0,14
10. Кол-во превышений скоростного режима		16	0,70		15	0,71
11. Навыки контраварийной подготовки		14	0,61		12	0,57
12. Максимальная скорость на мотоцикле	210			188		
13. Владение приемами скоростного прохождения поворотов		9	0,339		3	0,314
14. Умение падать с мотоцикла при угрозе аварии		9	0,339		1	0,05
15. Необходимость дополнительной подготовки		19	0,383		18	0,86

Таблица 3

Расчет показателя относительной подготовленности групп

Блок вопросов	Готовность группы №1 (23 чел)			Готовность группы №2 (21 чел)		
	макс., баллы	∑ инд. оценок, баллы	относит. подгот.	макс., баллы	∑ инд. оценок, баллы	относит. подгот.
Социальный портрет	161	138	0,86	147	117	0,80
Самооценка	184	131,4	0,71	168	110	0,65
Контраварийная подготовленность	460	238,58	0,52	420	161,58	0,38
Максимальная подготовленность группы	805	484,98	0,60	735	367,58	0,50

возможной сумме баллов (35 * на число человек в группе) дает **показатель относительной подготовленности группы** (расчет для групп №1 и №2 приведен в таблице 3).

Заключение

Предложенный инструмент позволяет сравнивать подготовленность мотоциклистов, обучавшихся по сходным программам базовой физической и водительской подготовки, давать предварительную оценку уровню подготовленности групп обучаемых, и не исключает практических тестов необходимости коррекции по ходу обучения.

Литература

1. Зудин, В. Н. Соревновательная индивидуальная тактика в трековых мотоциклетных гонках / Зудин В. Н., Цыганков Э. С., Шулик Г. И. // Теория и практика прикладных и экстремальных видов спорта. – 2014. – № 2. – С. 53-57.

2. Цыганков, Э. С. Предсезонная подготовка мотоциклистов ДПС / Э. С. Цыганков, Г. И. Шулик // Теория и практика прикладных и экстремальных видов спорта. – 2011. – №2 (21). – С. 42-45.

3. Шулик, Г. И. Модельные характеристики техники мотоциклетного спорта в практике подготовки специалистов в системе дополнительного профессионального образования: автореф. ... дис. канд. пед. наук. / Шулик Григорий Иванович; РГУФКСМиТ. – М., 2015. – 18 с.

4. Щеглов, П. Е. Профессиональный портрет специалиста в системе управления качеством образования в вузе / П. Е. Щеглов, Н. Ш. Никитина // Университетское управление: практика и анализ. – 2004. – № 1(30). – С. 48-56.

5. Kavan, O. L. Saving Lives and Money Two Wheels at a Time: Master's Thesis, Naval Postgraduate School Monterey, CA, 2010.

6. Rowden, P. Development and Formative Evaluation of a Motorcycle Rider Training Intervention to Address Risk Taking: PhD thesis, Queensland University of Technology, 2012.

