

让拿到驾照的人敢开车会开车

——《机动车驾驶培训教学与考试大纲》解读

新《大纲》新变化

强调安全文明驾驶意识养成,突出实用性和可操作性,让学员拿到驾照之后真正敢开车、会开车、开安全车、开文明车——这正是《机动车驾驶培训教学与考试大纲》(以下简称“新《大纲》”)着力解决的问题。为此,新《大纲》在驾驶培训与考试方面进行了革命性的变革。

增加内容

阶段考核的要求:新《大纲》分为三个教学阶段和三个考试科目,每个教学阶段结束后,应当对学员本阶段的学习进行考核,考核员由二级以上教练员担任;阶段考核合格后,参加本科目考试,进入下一阶段学习;阶段考核不合格的,由考核员确定应当增加复训的内容和学时。
考试大纲:考试大纲相应设置了“考试项目、考试要点、考试车型、考试目标”四项内容。原大纲的“教学项目、教学内容、教学目标”的设置不变。

阶段设置及内容顺序调整

改为三个教学阶段和三个考试科目,培训内容按照教学规律和驾驶技能形成规律调整。各阶段调整情况如下:
第一阶段,只有理论教学。机动车基本知识前移;将安全文明驾驶知识内容移至第三阶段;实际操作部分移至第二阶段场内驾驶。
第二阶段,场内训练项目根据123号令的考试项目变化和教学需要相应增减。
第三阶段,增加安全文明驾驶常识;将“通过人行横道线、通过学校区域、通过公共汽车站”作为独立训练项目;增加了原大纲第四阶段的内容,原大纲第四阶段取消。

学时调整

按照“强化实际道路驾驶训练和实用能力的培养”的原则,适当增加实用能力培训部分学时。同时考虑大纲的可操作性,对各种车型总学时和各阶段学时做了相应调整,各车型第一阶段学时均缩减,第二阶段学时有增有减,第三阶段学时增加。具体变化如下,学时变化总表见下表:
(1)由于第二阶段考试项目减少,将C1、C2和C5总学时由86学时缩减为78学时,C3总学时由60学时缩减为56学时,C4由60学时缩减为48学时。
(2)B2、A3车型,由于第二阶段考试项目增加了六项模拟驾驶内容,总学时数分别由96、98增至118、120,第二阶段学时增加。
(3)DEF车型,由于科目二取消选考内容,总学时减少,由53学时减少至48学时,第二阶段学时不变。
(4)A1B1、A2属于增驾车型,相应减少了重复部分,强化了差异部分,A1B1总学时数由86降至82,A2总学时数由90降为88。

学时安排调整对比表

车型或类别	C1	C2	C3	C4	C5	B2	A3	D	A1	A2
旧版总学时	86	86	60	60	86	96	98	53	86	90
新版总学时	78	78	56	48	78	118	120	48	82	88

说明部分

(1)调研证明,机动车驾驶学员每天培训时间过长,培训效果不理想,根据教学规律和驾驶技能形成规律,最佳时间安排是“每个学员的理论培训时间每天不得超过4个学时,实际操作培训时间每天不得超过4个学时。”
(2)每个教学阶段结束后,对学员本阶段的学习进行考核是对教学质量检验的唯一手段,为了加强这方面的工作,明确考核员由二级以上教练员担任,阶段考核合格后,参加本科目考试,进入下一阶段学习;阶段考核不合格的,由考核员确定应当增加复训的内容和学时。

第一阶段

(1)按照驾驶专业教学规律,学员应首先学习机动车基本知识,了解车辆的结构与性能、安全装置、操纵装置,检查与维护常识,因此将机动车基本知识前置。
(2)为了便于教学与学习,避免内容重复,改变罗列法律、法规名称的表述方式,将法律法规、道路交通信号综合归类为:驾驶证申领与使用、道路通行规则、驾驶行为、违法行为处罚、机动车登记、交通事故处理等知识。道路交通信号并入道路通行规则。
(3)由于考试内容的调整,将第一阶段的安全文明驾驶知识、典型道路及恶劣气象条件下的安全驾驶知识、紧急情况的应急处置知识、伤员自救、急救及常见危险物品知识合并为“安全文明驾驶常识”移至第三阶段。

第二阶段

(1)为了使第二阶段的教学既符合训练教学规律,又能满足考试科目的训练,理论教学增加了“场地驾驶知识(速度控制、转向控制、空间位置控制)”的内容。将上下车动作、驾驶姿势、操纵装置操作方法移至第二阶段场地驾驶前进行。为培养学员良好习惯的养成,增加“上下车前的观察”的教学内容。
(2)第二阶段根据考试科目进行了调整,小型汽车、小型自动挡汽车、残疾人专用小型自动挡载客汽车和低速载货汽车增加倒车入库,保留坡道定点停车和起步、侧方停车、曲线行驶、直角转弯。大型客车、牵引车、城市公交车、中型客车、大型货车增加窄路掉头,以及模拟高速公路、连续急弯山区路、隧道、雨(雾)天、湿滑路、紧急情况处置。考虑到第三阶段训练的局限性和教学的需要,第二阶段另外新增“模拟城市街道驾驶”、“跟车速度感知”和“独立驾驶训练”三个内容,以满足实际训练教学需要。

第三阶段

从安全文明教育出发,结合场景考题、案例分析考题的内容,第三阶段增加了“常见不文明驾驶行为、常见违法驾驶行为”、“典型事故案例”、“驾驶行为综合分析判断”的内容。

WeiJia 微驾
打造驾驶产业
全生态链第一品牌

系好安全带 才能学成车

——记湖北微驾技术有限公司“安全带智能侦测技术”的开发与应用

湖北微驾系列报道
将于近期陆续推出
敬请关注

本报记者 王涛

从驾校开始的养成式教育

在湖北宜昌的宜通驾校,21岁的李蕊一早上就赶来学车。上车,刷卡,刷指纹,车载显示屏上却不停报错。“再想想,有什么又忘了?”副驾上的教练员提醒她。“哦,又忘了安全带。”李蕊系上安全带,再次刷卡,刷指纹,系统“嘀”的一声启动,开始记录学时。

这是宜昌全市540辆驾校教练车上每天都会出现的一幕,作为湖北微驾技术有限公司新一代计算机计时培训管理系统的重要组成部分,这一“安全带智能侦测技术”引导学员每次上车前必须先系好安全带,才能开始计时学车。

“安全带是生命带”,湖北微驾公司董事长王征平对这句话体验深刻,因为安全带曾经救了他一命。2007年的4月4日,王征平开的车在高速公路上失控,连续三次先后撞上护栏、隔离带和大货车,车辆的前部、尾部和驾驶室基本报废,万幸的是他系了安全带,虚惊一场,人却毫发无伤。

今年年初公安部、交通运输部5号文件,国务院30号文件,相继要求“严格驾驶人培训考试和管理”;今年修订的《机动车运行安全技术

条件》(GB7258-2012)要求所有车辆驾驶人位和前排座位都必须安装安全带;新颁布的《机动车驾驶证申领和使用规定》(公安部令123号)“道路交通安全违法行为记分分值”中对安全带的使用也提出了严格要求。作为在驾培信息化行业打拼多年的领军人物,王征平带领他的团队开始琢磨,能不能依靠科技手段将安全带教育融入到驾培过程中去呢?

众所周知,绝大多数人都是在驾校里第一次学习驾驶。王征平就在想,如果这时候能养成系安全带的习惯,那以后只要一上车就会下意识地系上安全带,这样就能从源头上将“安全带——生命带”的理念传达给每个驾驶员,这将极大地改变国内交通安全局面。

驾培行业里的人都知道,在学习驾驶的过程中,上车就系安全带是必备的教学内容,但在实际培训过程中并不如此。“我在驾校已经干了近二十年,以前系安全带的要求在培训过程中执行的并不好。一是很多学员不太重视,教练员不停督促的话容易引起双方矛盾;二是系着安全带练车有点不方便,比如学习倒桩时身体动作大,很多学员都觉得解



目前在湖北学驾,多数学员已养成主动系安全带的习惯。

开安全带练得更利索。”宜昌三峡大学驾培中心主任万方对记者说。

经过长时间与运营部门、驾校和学员的沟通和调研,王征平细心地观察到,如果想让学员在学车中养成主动系安全带的习惯,就得让学员意识到系安全带是驾培流程中必不可少的一部分,系好安全带才能学车,系好安全带才能学好车,这样就能慢慢养成好习惯了。多次的论证和反复试验后,王征平带领他的团队研制出“安全带智能侦测技术”,将系安全带和计时培训这一驾培的核心流程捆绑在一起——学员上车后只有先系好安全带,才能再刷卡验证身份,然后才能启动设备进行计时培训,就这样,引导学员将系安全带作为驾培培训必不可少的重要环节之一。

如今,“安全带智能侦测技术”作为湖北微驾公司新一代计算机计时培训管理系统的核心技术之一开始规模应用,宜昌市所有的合法教练员已经装上了这一系统,如李蕊那样的新学员们在这新的计时设备帮助下,体验着这种全新的养成式教育。

系上安全带 才有学时

“安全带智能侦测技术”应用刚一推出,就让很多驾培管理人员拍案叫绝。

“以前学员系安全带的比例有多少,我不敢说。但是在新一代计算机计时培训管理系统上线后,每个学员上车时都首先系安全带。宜昌的新学员100%都是系着安全带在学车,这是让很多外地驾培管理部门艳羡的成就。”周建勇自豪地对记者说。

三峡大学驾培中心万方校长也感受着这种鲜明的变化。在三峡大学驾培中心,学员和教练员上车的第一件事就是系好安全带,“学员们都知道,不系安全带就无法进行计时培训。教练员再也不用一遍又一遍的唠叨,上车系安全带培养了学员的良好驾驶习惯,也成了



作为首批试用驾校,三峡大学驾培中心的安全带使用率很快就达到100%。

了教练培训安全意识最好的案例。”

“安全带智能侦测技术”在圈子里很快传播开来,不少外地的行业管理部门和驾校都来宜昌市学习取经。记者了解到,只有安全带系好了,学员才可以刷卡按指纹验证身份后学车。当学员松开安全带下车时,系统自动感应到安全带松开,就自动停止计时,实现“智能签退”。这样,既培养了学员主动佩戴安全带的好习惯,也减少了学员的操作,给学员带来便捷的用户体验。

这一思路在全国最先出现且可以快速推广应用,背后是微驾公司对驾培行业的深切理解与创新能力。微驾公司从三个目标来定位这一产品的需求:一是安全带应用已经成为当前迫切需要解

决的问题;二是必须要在驾培过程中来培养学员使用安全带的习惯;三是必须将系安全带整合成为驾培环节中不可或缺的一部分。

“这些目标,成为产品设计的出发点。整个产品形成的过程中,提出需求和目标是重要的,捅破从需求到应用的最后一层纸并不容易,这要对安全带教育重要性有深刻的认识,对驾培过程有精深的理解,再加上一些技术人员的钻研,最终才有这一成熟的应用技术。”王征平说。

微驾公司已经将“安全带智能侦测技术”申请了专利,在宜昌全面推广完后,正在黄冈、鄂州、孝感、咸宁等地市同时推广。

要驾技能 更要驾素质

宜昌枝农驾校校长杨开新同样惊叹于“安全带智能侦测技术”新颖的功能,但他对这一功能还有更深的理解。

“我一直在想,我们驾校到底给学员带去什么呢?我认为应该是综合的驾驶素质和驾驶习惯,但现在很多驾校都是以驾驶技能甚至是驾驶执照目标来作培训,这已经成为当前驾培行业最大的弊端。‘安全带智能侦测技术’正是从培养习惯出发,可以说回归了驾培目标的本质。”

三峡大学驾培中心万方也有同感。他认为,当前学员甚至是很多驾校都比较浮躁,往往只将驾培培训视为获得驾照或者驾驶技能的一个流程而已,重考试,轻培训;重技能,轻素质。这种状况,是造成很多“马路杀手”的重要原因。

他认为驾培应该回归本源,将驾驶中的安全意识教育作为培训的重中之重。不过问题就来了,学校重视安全意识和习惯上的培训,要求学员在训练场上都必须带安全带,却缺乏督导的手段,“这么大的驾校也不可能派人专门去纠察,教练员不断督促的话学员也烦,弄不好还有矛盾。以前是用人来督促,现在是用‘安全带智能侦测技术’设备在管。也就是,驾培行业回归本源的努力,还有待于‘安全带智能侦测技术’这类新技术与新设备的应用。”

作为最早试用新一代计算机计时培训管理系统的驾校之一,宜昌宜通驾校对“安全带智能侦测技术”有简洁的总结:养成式培训,顺应了社会需求。

“什么叫养成式教育?就是说在驾培过程中让学员养成好的驾驶习惯。技能容易学,多练多学就可以,而素质和习惯的培养是比较难的,需要在教练员、车辆设备、教学内容和流程上充分考虑到驾驶习惯的养成。目前最好的例子,显然就是‘安全带智能侦测技术’。”宜通驾校校长程兵对记者说。

而宜昌驾校驾培办主任魏天仲有更深的个人体会:开了十多年车,真正养成上车后就下意识系安全带的习惯,还是在试用“安全带智能侦测技术”之后的事情。作为应用并全力推动这一功能的资深驾培行业管理人员,宜昌市道路运输管理处副处长周立功对“安全带智能侦测技术”有自己的评价:让学员养成系安全带的习惯,让驾培行业回归素质培训,让安全意识教育深入人心。这三大功效,已经在宜昌市驾培行业的新学员身上逐渐展现出来。

图片由 湖北微驾公司 提供