



ГОДИШНИК НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ
АСОЦИАЦИЯ НА СТУДЕНТИТЕ ПО СОЦИОЛОГИЯ В СУ
КАТЕДРА СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ
СУ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“
Том 4, 2007-2008

ШОФЬОРСКИЯТ КУРС

Цветелина Димитрова Славчева

Курсова работа по дисциплината "Социология на Познанието"

Ръководител: доц. Иван Чалъков



Преживяването на шофьорските курсове като един силно стресиращ опит, невъзможността той да бъде признат за валиден и успешно усвоен в рамките на обучителния курс и предпоставянето в рамките на самия обучителен курс, че карането на кола не може да бъде усвоено, прави шофирането проблем, който заслужава по-детайлно разглеждане. Всъщност, какво в шофирането го прави толкова проблематично в очите на младите шофьори и в очите на техните инструктори? След като, в крайна сметка, „всеки се научава да кара кола с каране” кое прави „преподаването” на този опит легитимно? При това за толкова малко време. Защо шофьорският курс по презумпция предполага невладеене на опита, който той се предполага, че предава?

Шофьорският курс е по презумпция усвояване на преподадено знание, придобито от предаващия го чрез личен опит, наблюдение и преживяване. По този начин можем да го доближим до интерпретацията на Г. Бьоме за опита на акушерката – този тип емпиричен опит „трябва да бъде личен и не може да бъде напълно споделен”. В този смисъл е разбираемо клишетото, повтаряно от всички шофьори: „научаваш се да караш с каране”. В пре(по)даването му обаче, е заложена идеята за възпроизводимостта на така придобития опит и отделянето на знанието за шофирането от личността, независимостта на знанието от индивида. Ти би трябвало да можеш да направиш това след като ти е казано как се прави, след като си научил правилата, по които то се случва. Пре(по)даването на придобито чрез личен опит знание като обективно и възпроизводимо по един и същи начин при сходни условия се превръща в проблем за младите шофьори, води до неудовлетвореност и проблематичност при усвояване на подобен тип знание от различните индивиди. Възможността при някои от тях усвояването да се случва по-лесно или по-трудно, отколкото при други, е проблем на това, че знание, свързано с опита, личното наблюдение и социализацията на дадения индивид се преподава като обективно възпроизводимо знание, което може да бъде преподавано според формални закони и правила. *Имайки предвид, че шофирането остава ежедневна практика, то не се счита за експертно знание и няма възможност за реално сциентизиране на сферата на шофиране.* От друга страна в тази сфера имаме проникване на „експертна” методология – в пре(по)даването на този тип знание. От тук имаме отделянето на специфична група с експертни характеристики, тоест професионализирана група, която е единствено оторизирана да преподава този опит и

да го прави легитимен за по-нататъшно ползване. Тоест законово да легитимира овладяването от даден индивид на опита, който му е нужен, за да бъде участник в движението по пътищата. Тази група се легитимира чрез експертността си по дадена ежедневна практика. Тя не е притежател на особено, експертно знание, но тя е притежаваща особен „научен” метод – легитимиращ способностите на преминалия обучението да бъде пълноценен участник в движението по пътищата. Тоест, с думите на Бьоме, тук имаме *модернизирание в предаването на един опит*, това предаване е вече пре(по)даване – от особена група. Модернизирането има за цел да „подобрява познанието на жизнения свят, да го прави по-точно, да елиминира предразсъдъка и грешката.” Вместо това, *чрез делегиране на експертни функции по дадена жизнена практика на една обособена група и даването на тази група на ексклузивни права да легитимира владееето на дадената ежедневна практика, се институционализира недоброто владееене на дадената практика*, поради ограничената възможност за предаване на опита от дадените експерти на индивида, който бива обучаван. Овластяването на експертна група по обучение на шофьори като единствено легитимна за пре(по)даването на дадена ежедневна практика води до лошото овладяване на опита от техните курсисти. Самите курсисти преживяват невъзможността си да станат пълноценни шофьори като стрес. Всеки един от тях подхожда към шофирането през различна биографична ситуация и среща различни проблеми, които в крайна сметка могат да се типизират, но изискват индивидуален подход при усвояването. Изискват упражнения и усвояване, различно от това, което стандартизираният подход на шофьорския курс предоставя.

Предпоставки на обучението на млади шофьори:

В курса на обучение по шофиране бъдещите шофьори трябва да овладеят следните схеми на практически опит:

- *усвояване на начина на функциониране и управление на автомобила* – зона на първична релевантност разглеждана по теорията на А. Шутц – как да започнем да караме кола. Курсистът трябва да се научи да „усеща” колата в един идеален аспект на получаване на това знание. До голяма степен колата за един шофьор се явява, ако следваме Маркс, продължение на тялото му. Тоест, макар тя да е машина, „изкормен” обект, шофьорът и колата влизат в сложно отношение помежду си – *отношения на доверие към обекта и дисциплиниране на тялото по такъв начин, че „усещането” на*

колата да стане възможно. При начинаещите шофьори познаването на колата и обживяването на пространството вътре в нея е първият проблем, с който трябва да се справят. Дисциплинирането на тялото, типизирането на един процес на „общуване“ между машина и човек трябва да премине през първоначално създаване на нещо подобно на „ние-отношението“ на Шютц, в което човек и машина нагаждат себе си един към друг. Не само човекът нагажда поведението си към устройството на машината. Самата кола се променя, според начина на каране на шофьора. Това отнасяне на човек към машина, обаче, е процес изискващ траене, изискващ непосредствено преживяване на машината с нейните особености. Настройването, дисциплината на тялото на шофьора се появява постепенно в опита.

Шофьорските курсове не дават възможност за добро обживяване на пространството вътре в колата. Те дават само представа за неговата функционалност. При това доста приблизителна. Доверието на курсиста в автомобила трудно би могло да възникне за толкова кратко време. Дисциплината на движенията му не успява да се изгради достатъчно добре, за да може той да спре да държи в съзнанието си вътрешността на колата и да пренесе вниманието си на пътното платно.

- усвояване на правилата за движение по пътищата и по този начин - усвояване на обективизирано знание за това как се случва движението по пътищата – тоест вторична зона на релевантност на практическия ни интерес.

Какви са обективните условия, в които се явяваме участници в социалното действие шофиране? Тук имаме два вида знание, които като шофьори, би трябвало да притежаваме. От една страна това е „Закон за движение по пътищата“. Чрез него усвояваме формалните правила, които регулират процеса на движение по пътищата. Всъщност какво представлява законът за движение по пътищата – правила, които са извлечени от типови ситуации в реалния живот. Тоест *сам по себе си той е едно типизирано знание за ежедневна практика, изведено като формални правила, които имат за цел да предотвратяват проблеми в интеракцията между участниците в движението.* Законът за движение по пътищата е продукт на дълготраещ процес на развитие, в който дефинирането на ситуациите между агентите на пътното платно и възникналите проблеми в това дефиниране биват типизирани, след което се формализират като закон, който всички трябва да спазват, за да бъде осигурена безопасността на участващите в това социално действие. Чрез закона също така би трябвало да придобиваме и друг вид - практическо знание за това как трябва да протича

участието ни в движението по пътищата. Тоест правната регулация в случая се поставя, освен като вторична и като първична зона на релевантност, познаването на структурата, на която се основава за цялостния процес на комуникация в ситуация на шофиране. Постигането на разбиране на комуникацията между участниците в движението е част от първичната зона на релевантност, заедно с научаването на механизмите за управление на колата. Тя същевременно играе ролята и на вторична зона, която не може да бъде променяна, която осигурява условията, в които се случва шофирането.

Както вече обяснихме, пренасянето на вниманието към тази *втора първична зона, пътното платно*, не може да се случи, без първичната зона на релевантност във вътрешността на колата да бъде обживяна и затворена в типизация. Непрестанното преживяване на пространството вътре в колата не дава възможност за преживяване на ситуации извън него съзнателно. *Тоест, за да бъдем добри шофьори на курсовете ни казват, че трябва да мислим. От друга страна мисленето на курсиста е вътре в колата, то не може да излезе извън нея докато не автоматизира и затвори в типизация преживяването на вътрешността на колата.* Дори знанието на „правилника като две-и-две-четири” не дава възможност на човек в реална ситуация да фокусира вниманието си върху това си знание, защото зоната на релевантност в момента е отворена вътре, а не вън от колата.

Много характерна забележка към младите шофьори е, че не гледат пътя в дълбочина, което би им дало време за реакция, а гледат непосредствено пред колата. Освен невъзможността колата да се обживее достатъчно добре по време на шофьорския курс, самото дефиниране на ситуацията на пътя остава все още проблемно за младите шофьори. *Езикът, на който комуникацията на пътното платно се случва, е познат само формално на новите участници в нея.* В този тип комуникация, обаче, се съдържа голяма доза „неформалност”, която младите шофьори не винаги могат да дефинират и да отреагират правилно. *Самите те все още не могат да се потопят и да изградят на практика доверие в правилата, които прилагат. Наслагването на това недоверие върху недоверието и лошото усещане на машината, която управляват води до стрес, който се проявява различно при различните млади шофьори.* Но най-вече това заема вниманието им по такъв начин, че те не могат да излязат от непосредствената проблематика на своята ситуация и да започнат реално да дефинират ситуацията на пътното платно.

Защо обаче *знанието за шофирането не може да бъде успешно предадено* (това е всеобщото усещане, което всички, изкарали шофьорски курс имат)? Ако шофьорският курс бъде разгледан като модерна образователна институция, то той е идеалната форма за стандартизиране на движението по пътищата и намалявае риска от грешно дефиниране на ситуацията. Инструкторът, като легитимен орган, овластен да предаде стандартите за шофиране и провери годността на дадения индивид да участва в движението, преподава стандартизирано знание, за да може и движението по пътищата да се стандартизира. *В този смисъл наличието на институция, която да стандартизира поведението на младите шофьори е изключително важно за добрата комуникация по пътищата.*

На първо място за краткото време, за което по закон се случва шофьорският курс, реална стандартизация на поведението не се постига. Дисциплинирането на тялото около машината, обживяването и присвояването на пространството вътре в нея не се случва. Вместо това бъдещият шофьор се пуска директно в ситуация, в която функционират едновременно две зони на първична релевантност, които заемат и се блокират една друга в съзнанието на индивида.

На второ място стандартизацията на поведението на пътното платно не може да бъде постигната по един и същ начин при всички индивиди. Грешките, които индивидите правят в различните ситуации са породени от различни фактори, свързани до голяма степен с личната биографична ситуация на индивида. При предаването на дадена ежедневна практика, знанието за човека, стоящ до теб би ти позволило да подходиш към него по начин, който би довел до по-лесно и по-ефективно усвояване на тази практика. *Легитимирането към момента на инструктора като единствено валиден преподавател на това знание води до скриване на реалната липса на стандартизация в поведението, тъй като всеки инструктор предава своя маниер на каране.* Индивидуалността в подхода свършва до там, до където формализацията в подхода започва да действа. В крайна сметка имаме опит за стандартизация на дадена ежедневна практика, който покрива реалната липса на каквато и да е стандартизация, тъй като „карането се научава, след като вземеш книжка” по презумпция.

От тук интересни насоки за бъдещо емпирично изследване биха могли да бъдат:

До колко теоретично по-подготвените са по-добри в реална ситуация на каране? Ако добре усвоената теория не подпомага практикуването и стандартизацията на карането, значи действително хипотезата за проблем в самия начин на пре(по)даване на даденото знание е факт.

Колко често индивидуалните упражнения с роднини и приятели са начинът за по-лесно вземане на изпит и по-добро усвояване на шофирането? Каква е разликата между часовете по кормуване и тези проведени самостоятелно?

Клишетата за жените и мъжете шофьори: дали проблемът не идва от различната социализация на момчетата и момичетата в нашето силно мъжко-доминирано общество? Кои са типовите проблеми при усвояване на знанието за шофирането при жените и как те се справят с тях?

Социализацията далеч от познавателните механизми, настройващи тялото на мъжете към по-лесна ориентация в условия на каране на кола – води до по-трудно справяне на жените с този тип познание в следствие до по-дълготраен процес на настройване на тялото към практика, за която тялото не е имало предишно познание. Това, че жените са по-трудно усвояващи тази практика е по причина, че тяхната социализация се случва далеч от подобен тип знание. Клишето, че жените са лоши шофьори, продължава да се възпроизвежда, като превръща шофьорския курс във все по-плашещ за жените опит. Те са все по-добре подготвени теоретично и все по-малко сигурни в реална ситуация, поради делегираната им невъзможност за справяне.