

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное агентство по образованию
ГОУ ВПО «Магнитогорский государственный университет»

А. М. ЯКУПОВ

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

Научно-практическое пособие для учителей
общеобразовательных учреждений

Магнитогорск
2008

УДК 008:656:373.3/.5
ББК Ч426.99/Ч 48
Я 49

Рецензенты:

Доктор педагогических наук, профессор
Магнитогорского государственного университета
Н.В. Сычкова

Доктор педагогических наук, профессор
Магнитогорского государственного университета
Т.Ф. Орехова

Я 49 **Якупов А.М.** Формирование транспортной культуры школьников : науч.-
практ. пособие для учителей общеобразовательных учреждений / А.М. Якупов. –
Магнитогорск : МаГУ, 2008. – 367 с.

Рассмотрены проблемы формирования транспортной культуры школьников и пути их решения. Особое внимание уделено профилактике детского транспортного травматизма.

Показана природа транспортной культуры в контексте философской категории «культура». Рассмотрена транспортная культура школьников как система.

Обоснованы и введены новые педагогические принципы и определен комплекс организационно-педагогических условий формирования транспортной культуры школьников; показана структурно-содержательная модель непрерывной многоступенчатой системы этого формирования и специальная уровневая проблемно-ситуационная технология. Приведен критериально-оценочный инструментарий для оценки сформированности у учащихся рассматриваемого вида культуры.

Введены такие разделы, как: безопасность участников дорожного движения; безопасность в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте; ответственность за нарушения в сфере транспорта.

Показана роль школы, семьи и социально-педагогической среды в подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении и формировании у них транспортной культуры.

В приложении представлен комплекс программ обучающего и воспитывающего характера, реализация которых предполагает эффективное формирование у учащихся общеобразовательных школ данного вида культуры и специальной подготовки к этой работе учителей и педагогов.

Пособие предназначено учителям общеобразовательных школ. Может использоваться педагогами учреждений начального и среднего профессионального образования.

Книга также адресует научным работникам, преподавателям, аспирантам и студентам вузов, стремящимся овладеть знаниями в области формирования транспортной культуры школьников и их практического применения в педагогической практике.

УДК 008:656:373.3/.5
ББК Ч426.99/Ч 48

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	5
ВВЕДЕНИЕ.....	8
ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ.....	10
1.1. Понятие «транспортная культура».....	10
1.2. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования.....	19
1.3 Концепция и структурно-содержательная модель формирования транспортной культуры школьников.....	42
ГЛАВА 2. СОДЕРЖАТЕЛЬНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ	95
2.1. Технология формирования транспортной культуры школьников и критериально-оценочный инструментарий для оценки ее сформированности у учащихся.....	95
2.2. Безопасность участников дорожного движения.....	141
2.2.1. Дорожно-транспортный процесс как сложная, постоянно развивающаяся, высоко энерговооруженная открытая и опасная система.....	141
2.2.2. Причинно-следственный механизм возникновения дорожно- транспортных происшествий	148
2.2.3. Влияние окружающей среды и состояния человека на его безопасность в дорожном движении.....	150
2.2.4. Особенности восприятия участниками движения окружающую их среду и безопасность в дорожном движении.....	168
2.2.5. Тормозной и остановочный путь автомобиля.....	172
2.2.5. Дорожно-транспортные происшествия: причины, механизм совершения и его последствия.....	177
2.2.6. Основные законы безопасности дорожного движения.....	189
2.2.7. Активная и пассивная безопасность автомобиля и ремни безопасности	194
2.2.8. Безопасное управление автомобилем	198
2.2.9. Действия при дорожно-транспортных происшествиях	205

2.2.10. Криминальные опасности на дорогах	214
2.3. Безопасность в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте.....	225
2.3.1. Безопасность на транспорте общего пользования.....	226
2.3.2. Безопасность на водном транспорте	233
2.3.3. Безопасность в самолете.....	240
2.4. Ответственность за нарушение правил безопасности на наземном, воздушном, морском, речном и других видах транспорта.....	245
ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ	254
3.1. Общие положения	254
3.2. Школа, семья и социально-педагогическая среда в подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении и формировании у них транспортной культуры.....	254
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	265
ГЛОССАРИЙ	266
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	278
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	288

ПРЕДИСЛОВИЕ

Написание научно-практического пособия для учителей общеобразовательных школ не должно быть какой-то особой неожиданностью для педагогической общественности и специалистов, посвятивших себя профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Из года в год в различных педагогических изданиях, в журналах по безопасности жизнедеятельности публиковались материалы по итогам проводимого автором данной работы научных изысканий в области безопасности на транспорте и, в первую очередь, в области безопасности дорожного движения детей.

Материалы, вошедшие в данное пособие, – это результаты почти 20-летних научных исследований автора, проведенные им в последовавшими одним за другим, условно говоря, двумя частями: первая – в период с 1988 по 1997 гг. по теме «Организационно-педагогические условия подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении»; вторая – в период с 1997 по 2007 гг. по обобщенной теме: «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система».

Следует отметить, что параллельно с теоретическими изысканиями неотступно проводилась апробация получаемых результатов, что позволяло незамедлительно производить соответствующие коррекции и поправки.

Некоторые материалы, вошедшие в данное пособие, уже известны широкому кругу читателей таких журналов, как: «ОБЖ. Основы безопасности жизни» (г. Москва), «Основы безопасности жизнедеятельности» (МЧС, г. Москва), «Жизнь, Безопасность, Экология» (г. Санкт-Петербург), «Безопасность жизнедеятельности» (г. Москва) и многих других журналов и сборников научных докладов международных, всероссийских и региональных конференций. Но, справедливости ради, необходимо отметить, что в пособие вошло и довольно много совершенно нового материала – это концепция «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система», построенная на основе положений современной педагогической парадигмы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В рамках предлагаемой обновленной концепции введены и новые педагогические принципы, определен комплекс необходимых организационно-педагогических условий данного формирования. Раскрыта структурно-содержательная модель формирования у учащихся общеобразовательных школ транспортной культуры. Сама же эта модель является ядром вышеназванной концепции.

Определены такие понятия, как: «транспортная культура» (философская категория), «транспортная культура школьника» (педагогическая категория). Раскрыто содержание новой уровневой (системной) образовательной проблемно-ситуационной технологии формирования у учащихся данного вида культуры.

Благодаря выбранной форме изложения и обилию иллюстраций, автор надеется, что пособие будет полезным не только учителям школ как введение в систему обеспечения безопасности дорожного движения и специальной подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, но и как

сжатое изложение основных ее принципов для более квалифицированного читателя.

Конечно, в одном пособии невозможно отразить в полной мере все аспекты рассматриваемой проблемы. Автор к этому и не стремился, надеясь, что круг вопросов, на котором было решено остановиться, удовлетворит читателей и воодушевит их на дальнейшее и более глубокое изучение предмета. Если это произойдет, пусть даже в единичном случае и частично, то цель, по нашему мнению, будет достигнута, и мы будем полностью удовлетворены.

Работы, подобные этой, не рождаются без поддержки и помощи множества людей. Считаю вполне справедливым искренне поблагодарить ученых и сотрудников Магнитогорского государственного университета и, прежде всего – это президента университета В.Ф. Романова, проректора по научной работе З.М. Уметбаева, научного консультанта, доктора педагогических наук, профессора Л.И. Савва и всех тех, кто терпеливо, профессионально и доброжелательно оказывал помощь в подготовке данного пособия к изданию.

Слова особой благодарности автор адресует педагогическим коллективам базовых средних общеобразовательных школ города Магнитогорска и их руководителям, где в течение 15-20-ти лет проводились и констатирующий, и формирующий эксперименты во время исследования проблемы формирования транспортной культуры школьников. Это: школы № 20 (директор О.Г. Егорова и ее несменный заместитель по воспитательной работе и учитель ОБЖ С.А. Лунина), № 60 (директор Ж.К. Искендрова и учитель ОБЖ А.Ф. Андрианов), № 21 (директор Л.С. Борисенко и учитель ОБЖ В.Г. Маврин) и др. И, конечно же, слова огромнейшей благодарности автор приносит всему коллективу (и педагогам, и учащимся) МОУ «Магнитогорский городской лицей при Магнитогорском государственном университете» (директор Л.Е. Смушкевич, а затем Л.Н. Абдуллина), создававшие на протяжении 6-ти лет замечательные условия для разработки теоретических основ исследуемой проблемы и проведения педагогического эксперимента, а также апробации результатов той части огромной работы, которая напрямую относится к формированию транспортной культуры старшеклассников (11–11-е классы).

Не могу не выразить слова теплой благодарности бывшему сотруднику центрального аппарата Министерства внутренних дел, полковнику милиции в отставке, ветерану МВД, кандидату юридических наук, директору головного Информационно-аналитического центра развития преподавания «Безопасности жизнедеятельности» при Московском педагогическом государственном университете С.В. Петрову за представленные безвозмездно и бескорыстно материалы, и включенные автором в данное пособие в виде отдельных частей параграфа 2.2. «Безопасность участников дорожного движения».

Автор особенно благодарен рецензентам доктору педагогических наук, профессору Магнитогорского государственного университета Н.В. Сычковой и доктору педагогических наук, профессору института педагогики Магнитогорского государственного университета Т.Ф. Ореховой, прочитавших скрупулезно всю рукопись, отметивших ошибки и неточности и высказавших полезные

замечания по поводу терминов и стиля изложения. Многие, о чем было сказано, было учтено всюду, где автор посчитал необходимым. Однако он не всегда следовал советам своих рецензентов и поэтому за оставшиеся в работе неточности или погрешности всю ответственность берет на себя.

Искренне благодарен всем сотрудникам университета, которые оказали необходимую помощь в подготовке и изданию данного пособия. В этой связи благодарю и коллектив редакционно-издательского отдела (РИО) МаГУ и ее начальника Н.И. Бахчееву, за представление необходимой технической помощи во время подготовки рукописи к изданию.

Автор не теряет надежды, что получит отклики, советы, конструктивные замечания по данному пособию, которые, безусловно, будут учтены в будущем при подготовке к следующему его изданию.

Мы уверены в одном, все, что проделано за прошедшие 20 лет в области формирования транспортной культуры школьников, послужат общему делу – подготовке детей к безопасной жизни и деятельности в динамичной, высоко энерговооруженной и опасной транспортной среде.

С уважением и любовью к читателям, канд. пед. наук, доц. МаГУ Александр Якупов

ВВЕДЕНИЕ

Сохранение жизни и здоровья юных участников транспортных процессов имеет социальные, технико-экономические, экологические, психологические, культурологические, правовые, нравственные, эстетические и педагогические аспекты, что не учитывалось в таком комплексе ранее как теоретиками, так и практиками в области безопасности на транспорте, психологии и педагогики, управления образованием. Также не учитывалось и то, что большинство людей, среди которых немало учителей и родителей, привыкли руководствоваться личным опытом, а не специальными научными знаниями и умениями в области подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и дорожном движении в ней.

Во всем мире одной из важнейших социально-общественных проблем является проблема травматизма детей на транспорте и в первую очередь в сфере дорожного движения. Ее обострение вызвано «взрывной» автомобилизацией населения, ярко проявившейся в последние два десятилетия. Однако в самом катастрофическом положении среди развитых стран оказалась Россия: ежегодно погибают и получают травмы в дорожно-транспортных происшествиях до 27 тыс. детей и подростков до 16-ти лет. Количество погибших из года в год увеличивается, а свыше 80 % из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами.

Профилактика травматизма детей возможна не только при условии их специальной подготовленности (в самом широком смысле) к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, но и сформированности у них высокого уровня транспортной культуры. В современных условиях развития общества её формирование неосуществимо без опоры на такие научные, практические и образовательные области, как философия и культурология, инженерия и экология, социология, психология и педагогика, право, этика, эстетика, нормы общегражданского этикета и др.

В этой связи мы сделали попытку рассмотреть формирование транспортной культуры школьников как педагогическую систему, обеспечивающую их подготовку к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде.

Ее актуальность определяется требованиями современного этапа социально-экономического развития общества к созданию условий, способствующих снижению детского транспортного травматизма. Это обусловлено, во-первых, сохранением жизни и здоровья подрастающего поколения, во-вторых, наличием потребности общества в повышении уровня транспортной культуры населения и, в-третьих, наличием образовательного заказа на подготовку детей к безопасной жизни и деятельности в условиях развивающейся транспортной среды.

Исходя из того, что «человеческий фактор» является доминирующим фактором при любом нарушении функционирования любой социотехнической системы, можно выделить один из приоритетных путей достижения цели такой специальной подготовленности – это создание педагогической системы форми-

рования транспортной культуры подрастающего поколения на основе современных подходов в педагогических исследованиях, какими являются системный, антропологический и культурологический подходы. Однако в педагогике такая система до настоящего времени была не разработана.

Необходимость глубокого реформирования образовательной сферы в области подготовки школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем формирования у них транспортной культуры требует не только кардинального пересмотра ее содержательной и технологической основы, но и значительного обновления существующей педагогической парадигмы профилактики детского транспортного травматизма, которая бы отвечала современным условиям развития российского общества, транспорта, образования в целом. Очевидна и необходимость смены ценностных ориентаций учащихся к безопасной жизни и деятельности в этой постоянно развивающейся, высоко энерговооруженной, динамичной и, в определенной степени, опасной среде.

Пособие состоит из введения, трех глав, заключения. Приводится глоссарий, который поможет читателю в его теоретической подготовке и педагогической деятельности. Также дан комплекс из восьми приложений, без которых, по мнению автора, данное пособие не имело бы вид законченной работы. Именно в приложениях приведены темы занятий с учащимися и те практические мероприятия, выполнение которых в своей совокупности обеспечивает организацию процесса формирования транспортной культуры последовательно, систематически, непрерывно и системно.

Все приложения, носящие сугубо прикладное значение, в определенной степени взаимосвязаны между собой и по идеям, и по их содержаниям, взаимодополняют и определенным образом взаимообуславливают друг друга.

Автор надеется, что такое пособие для учителей, которое выходит впервые в свет с совершенно новыми подходами подготовки детей и подростков к самостоятельной и безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах, происходящих в них, теоретических и практических рекомендаций по формированию у подрастающего поколения необходимых ценностей и качеств личности для осознания всей сложности и опасности транспортной среды, принесет свои положительные плоды.

Подготовка школьников к самостоятельному и безопасному участию в дорожном движении, верным и безопасным выходам из чрезвычайных ситуаций, нередко возникающих на транспорте, на основе специальной подготовки учащихся и формирования их личностями безопасного типа участия в транспортной среде, воспитания правопослушного и культурного участия в ней, непременно приведет к снижению уровня дорожно-транспортных происшествий по вине или неосторожности детей, а значит, сохранит сотни жизней юных россиян, тысячи не будут травмированы и не получат увечья в окружающей их опасной транспортной среде.

ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

1.1. Понятие «транспортная культура»

Обращение к транспортной культуре обусловлено современными тенденциями общественного развития, ориентирующими систему педагогического образования на поиск новых путей подготовки учащихся общеобразовательных учреждений всех уровней к безопасной жизни и деятельности в современной транспортной среде. Последняя, как известно, имеет устойчивую тенденцию своего развития во времени и пространстве в сторону усложнения и вездесущности, повышения уровня энерговооруженности, динамичности и опасности.

Являясь неперенным условием жизни общества, транспорт играет незаменимую роль в становлении и развитии любой страны и ее структурных составляющих: субъектов государства, городов и поселков; отраслей хозяйственной деятельности; предприятий и учреждений; сообществ людей и социальных групп.

Известно, что все созданные человеком транспортные системы относятся к социотехническим системам. И человек в них является активным и системообразующим элементом. Поэтому, решая проблемы безопасности любой транспортной системы, мы должны учитывать человеческий фактор не только в процессе эксплуатации, но еще в процессе ее разработки (проектирования) и создания (подготовки, организации, строительства и т.д.).

Это хорошо видно на примере автомобильного транспорта. Дорожно-транспортный процесс осуществляется системой «человек – транспортное средство – дорога и среда». Здесь элемент «человек» мы рассматриваем и объясняем не только в качестве непосредственного участника этого процесса (водитель, пассажир, пешеход, регулировщик движения), от которого во многом (но далеко не все) зависит безопасное состояние системы, но и, обязательно, в качестве косвенного (опосредованного) участника движения. А это – конструктор транспортных средств, их производитель и эксплуатационник; проектировщик, строитель и эксплуатационник всей дорожной сети, включая инженерные сооружения и улично-дорожную сеть. Ясно, что и от перечисленного во многом зависит безопасность рассматриваемой системы.

Очевидно, что, создавая всевозможные транспортные системы, человек проявляет себя как материальное (биологическое) существо и как социальное, так как, будучи создателем, он одновременно с этим является носителем и потребителем духовных ценностей, накопленных человечеством. Здесь он выступает как активный и непосредственный участник разработки и создания этих систем и как их пользователь. Человек является исходной системообразующей «единицей» (элементом) всех систем, осуществляющих транспортировку.

Транспортировка – это специфическая форма деятельности человека, направленная на перемещение в пространстве и времени природных и искусственно созданных самим человеком объектов, веществ, энергии, информации,

а также и самого себя. Для осуществления транспортировки человек создает специальные системы – транспортные. Последние, по сути своей, не производят материальных и духовных продуктов, а лишь выполняют работу по их перемещению.

Системный подход к определению концептуального смысла транспортировки и систем, ее осуществляющих, т.е. транспортных систем, позволяет философски осмыслить и понятие транспортной культуры как одной из специфических форм жизнедеятельности человека по удовлетворению его потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена. Рассматривая человека в «живой» среде транспортных систем в качестве их творца и участника процесса транспортировки, можно утверждать, что он творит «транспортную культуру» как неотъемлемую и функционально важнейшую составляющую общей культуры. Однако устойчивая традиция понимать культуру прежде всего как область искусств, привела к тому, что такая важнейшая сфера жизнедеятельности человека как транспорт, явно не являющаяся областью искусства, оказалась, в понимании большинства соотечественников, как бы и вне культуры.

Отсюда можно предположить, что эффективность любой транспортной системы и ее безопасность всецело зависит от транспортной культуры. Учитывая, что человек является активным элементом всех создаваемых им социотехнических систем, в том числе транспортных, безопасность этих систем необходимо рассматривать с учетом поведенческого фактора человека как на стадиях проектирования и создания систем (подготовительный период), так и в процессе их эксплуатации. Поэтому можно утверждать, что безопасность транспортных систем находится в прямой зависимости от состояния и уровня транспортной культуры как структурной, относительно самостоятельной ветви общей культуры. А это позволяет, в свою очередь, констатировать, что безопасность транспортных систем зависит не только от уровня подготовленности и возможности человека создавать безопасные условия функционирования этих систем, но и от его, возможности и состояния безопасно участвовать непосредственно в транспортных процессах.

Уникальность транспорта состоит в том, что он вездесущий. Его условно можно назвать «кровеносной системой» общества (для сравнения: связь и телекоммуникационные системы – «нервной системой»). В этой связи проблема безопасности транспортных систем в большей степени носит характер социальной проблемы. А решение проблемы подготовки человека к безопасному участию в транспортных процессах зависит не только от роли специализированных отраслевых ведомств, но и от состояния и роли образования в целом. При этом образование понимается как социальный институт общества, а не только как его составляющая – система образовательных учреждений.

Подход к решению проблемы повышения безопасности транспортных систем должен быть системным и идти по пути формирования транспортной культуры населения. В основе системы подготовки человека должны быть такие направления теории и практики, как инженерия, психология и педагогика,

культурология, этика, эстетика, дизайн и другие с обязательной опорой на понятия и законы морали и права, действующие в обществе, а также нормы общегражданского этикета. Речь идет не только о подготовке специалистов-транспортников. Необходима система непрерывной подготовки населения начиная с дошкольного возраста, так как большая часть представителей общества участвует в транспортных процессах в качестве пассажиров и водителей различных видов транспортных средств как общего, так и индивидуального пользования (наземный, надводный, воздушный транспорт), а также в качестве пешеходов.

В реализации же задачи подготовки детей и подростков необходимо участие всей социально-педагогической среды общества, ядром которой (организатором подготовки) должна быть система образовательных учреждений. А в образовательные стандарты и программы должны быть включены специальные предметы, обеспечивающие непрерывную подготовку населения к безопасному участию в транспортных процессах. И эти предметы должны быть по статусу не ниже таких как: биология, химия, физика, литература, история, экономика, охрана труда и техника безопасности, но ни в коем случае не на правах факультативных, внеклассных, дополнительных. Пока же, например, изучаемый в школах курс «Основы безопасности жизнедеятельности», в котором делаются попытки решения проблемы указанной выше подготовки, на наш взгляд, таким не является.

В связи с тем, что проблема безопасности транспортных систем в большей степени носит характер социальной проблемы, ее решение должно быть системным на уровне государственно-властных структур, а не строиться только в рамках отдельных отраслевых министерств и ведомств.

Транспортная культура возникла несколько тысячелетий тому назад одновременно с возникновением простейших перевозочных средств и транспортирующих устройств и на протяжении всей истории человечества развивалась, изменялась и совершенствовалась. Вместе с этим развивалась и совершенствовалась деятельность людей, связанная с перемещением всего необходимого для их полноценной жизни.

Транспортная культура, как неотъемлемая составляющая общей культуры, входит во все существующее пространство культуры, но с акцентом на ее материально-предметный сектор. Это очевидно, так как речь идет о жизнедеятельности человека в транспортной среде, представляющей из себя неотъемлемую составляющую всей техногенной среды (присущей только антропогенной среде обитания человека на Земле и уже за ее пределами), созданной человеком и человечеством за всю историю своего развития.

Исходя из этого, мы считаем, что *содержанием транспортной культуры* становится все содержание человеческой деятельности в транспортной среде по осуществлению транспортировки с помощью транспортных систем. Любая транспортная система или процесс транспортировки, осуществляемый ею, в том числе и дорожно-транспортный процесс, есть не что иное, как одна из форм предметно-личностной культуры в области перемещения предметов, предста-

вителей флоры и фауны, веществ, энергии и самого человека. Поэтому, рассматривая транспортную культуру в контексте категории «культура», у нас сложилось общее представление о ее сущности и содержании.

Будет уместным отметить, что *транспортная среда* – это неотъемлемая часть антропогенной (техногенной) среды, в которой осуществляется транспортировка предметов, веществ, энергии, информации и человека посредством комплекса социотехнических систем – транспорта, т.е. совокупного множества различных видов и типов транспортных систем, с участием их организаторов, управленцев и исполнителей самого процесса транспортировки, а также других участников процесса транспортировки, например, пешеходов и пассажиров.

Транспортная культура как предметный вид культуры – видима и ощущаема. В то же время, рассматривая человека в «живой» среде транспортных систем в качестве их творца и участника процесса транспортировки можно утверждать, что он творит «транспортную культуру» как неотъемлемую и функционально важнейшую составляющую общей культуры.

Рассматриваемая культура, как самостоятельная ветвь общей культуры, объединяет в себе, по нашему мнению, достаточно много составляющих, тем или иным образом, не только определяющих культуру конкретных видов транспорта, например, железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного, но культуру отношений людей в транспортной среде и в транспортных процессах. И здесь речь идет о населении в целом, включая все его социальные, возрастные и др. уровни и соответствующие им социальные группы.

Исследуя природу транспортной культуры, ее возникновение и развитие, изменчивость и «наследственность» и определяя роль понятия «транспортная культура» в процессе ее практического формирования у школьников, мы приходим к следующему.

Во-первых, транспортная культура в общем пространстве культуры человека есть не что иное, как системный результат диалектически и органически активно взаимодействующих и особым образом проявляющих себя в условиях жизнедеятельности человека в транспортной среде всех существующих ветвей культуры. Но для определения содержания понятия «транспортная культура», мы выбрали в качестве базовых минимально пять самостоятельных ветвей культуры человека, социальной группы, общества, государства и человечества в целом – экологическую, транспортировки, безопасности жизнедеятельности, правовую, поведения (рис. 1).

Во-вторых, транспортная культура, являясь результатом системного диффузного проникновения и взаимодействия элементов (компонентов, подсистем, «единиц») вышеназванных ветвей культур, представляет собой самостоятельную ветвь общей культуры (подсистема «транспортная культура» во всеобщей системе «культура») и ее понятие, безусловно, должно рассматриваться в контексте философской категории «культура».

В словарях и справочниках, а также в отдельных публикациях мы находим определения вышеназванных относительно самостоятельных (предметных) ветвей общей культуры.



Рис. 1. Условная схема взаимодействия предметных видов культур в общем пространстве «культуры»

Экологическая культура – относится к разряду одной из базовых культур при определении содержания понятия «транспортная культура» и представляет собой – 1) этап и основная часть развития общемировой культуры; характеризуется острым, глубоким и всеобщим осознанием насущной важности экологических проблем в жизни и будущем развитии человечества; 2) совокупность знаний, социальных и жизненных норм, руководствуясь которыми человек осознает себя (и соответствующим образом действует) частью природной среды и субъектом, ответственным перед собой, живущими и последующими поколениями людей за ее содержание.

Известно, что развитие транспортной среды, транспортирующих систем и транспорта в целом, не могут по своей природе не наносить определенный ущерб окружающей среде, оказывать на нее свое отрицательное «давление».

Расширение транспортной среды требует постоянного отчуждения пространства биосферы. В конечном счете, транспорт существенно влияет на ритмику биосферы (как мы знаем – определенной самой природой) и по своей сути существенно искажая ее или нарушая вовсе. Все это имеет под собой как объективную, так и субъективную основу. Объективно то, что человек, преобразуя окружающее его пространство (среду) с целью развития транспорта и его видов, не в состоянии не нарушать сложившееся равновесие в экосистемах. Это вынужденное явление. А субъективно то, с какой мотивацией и как ущерб природе он наносит: осознано (умышленно) ради сиюминутной или ожидаемой прибыли или по незнанию элементарных экологических законов и т. п. Уровень ущерба или степень такого воздействия есть не что иное, как важнейшие составляющие проблемы экологической культуры, к которым мы относим, прежде всего, приобретение, обладание и целенаправленное применение специальных знаний, умений и навыков в освоении окружающей среды (и природной, и антропогенной, и социальной и т.д.). Плюс – нравственные и мировоззренческие составляющие данной ветви культуры.

Культура транспортировки – это специфический способ (форма, стиль, образ и т.п.) деятельности человека, выраженный в организации и осуществлении процесса транспортировки предметов, энергии, информации и самого себя с целью обеспечения безопасной и комфортной как собственной жизни, так и будущих поколений.

Культура правовая – составная часть культуры общества и личности. В широком понимании правовая культура – это система овеществленных элементов, относящихся к сфере действия права. В этом смысле она включает в себя право как систему норм, правоотношения, правовые убеждения и т.д. В узком, субъективном смысле *правовая культура человека* – это совокупность его правовых знаний, отношения к праву и правового поведения.

Культура поведения – совокупность форм повседневного поведения человека (в труде, в быту, в общении с другими людьми), в которых находят внешнее выражение моральные и эстетические *нормы* этого поведения. Если нравственные нормы определяют содержание поступков, предписывают, что именно люди должны делать, то *культура поведения* раскрывает, каким конкретно образом осуществляется в поведении требования нравственности, какой внешний облик поведения человека, в какой органично, естественно и непринужденно эти нормы слились с его *образом жизни*, стали повседневными жизненными правилами. Например, требование уважения к людям применительно к повседневному поведению выражается в виде правил вежливости, деликатности, в такте, предупредительности, в умении беречь чужое время и т.п. Верность принятых на себя обязательств с точки зрения культуры поведения означает аккуратность в выполнении обещаний и позаимствования, своевременность и точность в осуществлении договоренности и др. Честность по форме своего проявления совпадает с прямоотой, искренностью, с умением недвусмысленно и открыто выразить свою мысль. *В широком плане* в понятие «культура поведения» входят все области внешней и внутренней культуры человека: эти-

кет, правила обхождения с людьми и поведения в общественных местах; культура быта, включающая характер личных потребностей и интересов, взаимоотношения людей вне работы, организация личного времени, гигиена, эстетические вкусы в выборе предметов потребления (умение одеваться, украсить жилище); эстетические свойства присущей человеку мимики и пантомимики, выражений лица и телодвижений (грация). Особо выделяют культуру речи, умение грамотно, ясно и красиво выражать свои мысли, не прибегая к вульгарным выражениям.

Культура безопасности жизнедеятельности – это специфическое системное отношение и взаимодействие человека, социальной группы и общества в целом, как между собой, так и внутри себя и с окружающей средой, определяемое необходимым уровнем их специальной подготовленности и осуществляемое целенаправленной, постоянной и непрерывной практической деятельностью, которая гарантированно обеспечивает организацию безопасной жизни и деятельности людей в целом, и тем самым способствует максимальному удовлетворению их витальных, материальных и духовных потребностей.

Итак, все вышесказанное позволяет нам принять следующее определение.

Транспортная культура, являющаяся относительно самостоятельной ветвью общей культуры, – это *специфическая форма (способ, стиль, образ и т.п.) жизнедеятельности человека, социальных групп, общества и человечества по удовлетворению их потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена, осуществляемого в условиях необходимого и максимально возможного уровня безопасности транспортных процессов и всех его участников, а также безопасных и гуманных взаимоотношений с окружающей средой и ее людьми и другими обитателями как в процессе подготовки и удовлетворения этих потребностей, так и по завершению данной деятельности.*

Факт раскрытия нами содержания понятия «транспортная культура» мы принимаем только как констатацию ее существования в общем культурном пространстве человека и человечества. Исходя из этого, уместно отметить, что уровень развития этой самостоятельной ветви культуры, как и любой другой предметной культуры, определяется и характеризуется уровнем развития общей культуры общества и государства и, как мы предполагаем, он не может по сути своей быть во всех странах мира одинаков. В каждой стране, в каждом отдельном обществе ее уровень индивидуален и непременно носит национальный, этнический, географический, экономический, организационный, нравственный, эстетический, технический и др. оттенки. *Транспортная культура* – это самобытная культура, как и самобытна общая культура любого общества или государства. Создание различных транспортирующих систем и транспорта в целом в каждой стране с учетом многих присущих только этой стране факторов (например, географического) – яркое подтверждение сказанному.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Раскройте содержание понятий: «транспортировка», «транспортирующая система», «транспортная система», «транспорт». В чем их принципиальное отличие?
2. Назовите и раскройте содержание понятий «транспортная среда» и «безопасность транспортной среды»
3. Раскройте содержание понятия «культура» как философской категории.
4. В чем заключен смысл понятия «экологическая культура»?
5. В чем заключен смысл понятия «культура транспортировки»?
6. В чем заключен смысл понятия «культура поведения»?
7. В чем заключается сущность понятия «культура безопасности жизнедеятельности»?
8. В чем заключен смысл понятия «правовая культура»?
9. Кратко изложите содержание понятия «транспортная культура» и природу его происхождения.
11. Объясните, как вы понимаете утверждение, что транспортная культура является составной и неотъемлемой составляющей частью общей культуры, и каковы связи понятий «транспортная культура» с понятиями «культура поведения» и «культура безопасности».

Список рекомендуемой литературы по теме

А) Раздел по вопросам транспорта и транспортной культуры.

1. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка: Современное написание: в 4 т. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2003.
2. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения.– М.: Транспорт, 1987.
3. Политехнический словарь / редколл.: А.Ю. Ишинский и др. – 3-е изд. перераб. – М.: Советская Энциклопедия, 1989. – 651 с.
4. Лопатин В.В., Лопатина Л.Е. Малый толковый словарь русского языка: Ок. 35000 слов. – М.: Рус. яз., 1990. – 704 с.
5. Ожегов С.И. Словарь русского языка: ок. 57.000 сл. / под ред. чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. – 20-е изд., стереотип. – М.: Рус. яз., 1988. – 750 с.
6. Ставров А.П., Вязовский А.Е. Развитие автомобильного транспорта России: учеб. пособие. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2004. – 104 с.
7. Транспорт Страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В.Белов и др. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
8. Якупов А.М. Транспортная культура и безопасность транспортных систем // Безопасность XXI века: материалы заоч. конф. – СПб.: Изд-во МАНЭБ, 2001. – Вып. 4. – 153 с.

9. Якупов А. Транспортная культура и проблемы безопасности транспортных систем // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2001. – № 3. – С. 26-27.

10. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения// Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 1. – С. 45-50.

11. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: монография. – Магнитогорск : МаГУ, 2008.

12. Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.

Б) Раздел по вопросам «культуры безопасности, культуры поведения и др.»

1. Барихин А.В. Большой юридический энциклопедический словарь. – М.: Книжный мир, 2005.

2. Большой толковый словарь русского языка: Ок. 60 000 слов / под ред. Д.Н. Ушакова. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2004.

3. Бессонов Б.Н. Философия: курс лекций. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2002. – 318 с.

4. Бромлей Ю.В., Подольский Р.Г. Создано человечеством. – М.: Политиздат, 1984.

5. Витаньи И. Общество, культура, социология: пер. с венг. – М.: Прогресс, 1984. – 288 с.

6. Золотов А.Н. Информация. Культура. Национальная безопасность // Жизнь и безопасность. – 1998. – № 2-3. – С. 89-97.

7. Краткий педагогический словарь пропагандиста / сост. М.Н. Колмакова и В.С. Суров; под общ. ред.: М.И. Кондакова, А.С. Вишнякова. – М.: Политиздат, 1984. – 319 с.

8. Полищук В.И. Культурология: учеб. пособие. – М.: Гардарики, 1999. – 446 с.

9. Словарь иностранных слов. – 15-е изд., испр. – М.: Рус.яз., 1988.

10. Современный психологический словарь / под ред. Б.Г. Мещерякова, В.П. Зинченко. – СПб.: ПРАЙМ-ЕВРОЗНАК, 2006.

11. Современный словарь по педагогике / сост. Е.С. Рапацевич. – М.: Современное слово, 2001.

12. Философия культуры. Становление и развитие. – СПб.: Издательство «Лань», 1998. – 448 с.

13. Якупов А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования: монография. – Магнитогорск : МаГУ, 2007.

14. Якупов А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование ее природы // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1-2. – С. 140-154.

15. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: монография. – Магнитогорск : МаГУ, 2008.

1.2. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования

Раскрывая содержание понятия «транспортная культура школьника», уточняя ее структуру и выделяя ее основные компоненты, мы, безусловно, будем опираться на положения, определяющие общее понятие «транспортная культура». Как отмечалось в параграфе 1.1., последняя, являясь самостоятельной предметной ветвью общей культуры, объединяет в себе достаточно много составляющих. Но, при этом мы делали акцент, прежде всего, на культуру отношений ее субъектов в транспортной среде и в транспортных процессах, происходящих в ней.

Рассмотрев в предыдущем параграфе природу транспортной культуры, мы приходим к убеждению, что транспортная культура школьника есть не что иное, как составная часть транспортной культуры населения, которая относится именно к тому конкретному социальному его слою, который определяется, прежде всего, возрастными особенностями, а также присущим только учащимся общеобразовательных школ и характерным именно им социальным статусом в обществе – школьник. Это, в свою очередь, позволяет нам раскрыть содержание понятия «транспортная культура школьника».

Вышеизложенное позволило нам перейти к более детальному раскрытию понятия «транспортная культура школьника», предварительно определив его структуру и входящие в эту относительно самостоятельную ветвь культуры основные компоненты.

С этой целью мы приняли следующее ограничение: оно строится на основе одного из сложных транспортных процессов – дорожном движении. Последнее, по определению «Правил дорожного движения» (ПДД), – это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Здесь же «транспортное средство» – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Поэтому, когда мы говорим о дорожном движении, мы имеем в виду движение по дорогам (улично-дорожной сети в населенных пунктах) различных типов транспортных средств наземных видов транспорта: автомобили (грузовые, легковые, специального назначения), трамваи, троллейбусы, автобусы, мотоциклы и т.д., а также людей (пешеходы, пассажиры, погонщики скота).

На рис. 2 приведена структура транспортной культуры школьника, которая представляет собой систему взаимодействующих, взаимозависимых, взаимовлияющих друг на друга и взаимообуславливающих компонентов, и показано ее место в общем пространстве не только транспортной, но и общей культуры.

Выявленные первопричины дорожно-транспортных происшествий (ДТП) по вине детей убедительно показывают, что только выполнение требований «Правил дорожного движения» без знания причинно-следственного механизма возникновения дорожно-транспортных происшествий (последовательность: причина – следствие – результат) и безопасного (безошибочного, верного) действия в каждой конкретной ситуации не может быть гарантирована безопасность участников дорожного движения в полной мере. В связи с этим, для безопасного

участия школьников в дорожном движении необходима специальная подготовка учащихся, в процессе которой нужно сформировать: а) необходимые знания «Правил дорожного движения» у школьников, законов безопасности движения, безопасного поведения в транспортной среде; б) специальные умения и закрепить их в навыки и привычки безопасного участия в транспортных процессах (законов и правил безопасности на транспорте, выполнение ПДД и т.п.); в) воспитать у них необходимые соответствующие качества – внимательность на дороге, самообладание и уверенность, активность и самоконтроль, самостоятельность и дисциплинированность и др.



Рис. 2. Транспортная культура школьника и ее компоненты

Все это мы и относим напрямую к задачам формирования транспортной культуры школьников – сохранение жизни и здоровья детей в транспортной среде. Поэтому мы считаем правомерным утверждать, что транспортная культура школьника должна складываться, как минимум, из таких основных компонентов, как: 1) самостоятельная безопасная жизнедеятельность учащегося в транспортной среде; 2) самостоятельное безопасное участие школьника в транспортных процессах, происходящих в этой среде, без которых он не сможет в полной мере удовлетворить свои материальные и духовные потребности как личность; 3) правопослушное и культурное участие школьника в транспортной среде, исключающее нанесение какого-либо вреда как своей жизни и

здоровью, так и какого-то ни было ущерба окружающим его людям из-за своего опасного поведения в этой среде; 4) ценности и качества личности школьника, определяющие и характеризующие его как личность безопасного типа участия в транспортной среде. Именно они выступают личностными характеристиками самого субъекта транспортной культуры, т.е. школьника, являющегося носителем этой культуры. Поэтому последний компонент (четвертый) является системообразующим системы «транспортная культура школьника» и представляет собой ядро этой культуры.

Таким образом, становится очевидным, что **транспортная культура школьника представляет собой определенную систему**, состоящую из четырех вышеперечисленных компонентов. Следуя системному принципу иерархичности, система «транспортная культура школьника» представляет собой подсистему системы более высшего порядка – «транспортной культуры», в то время как сами компоненты «транспортной культуры школьника» мы рассматриваем как отдельные подсистемы, взаимодействующие и взаимозависимые между собой, взаимообуславливающие друг друга, и тем самым, определяющие ее структуру. Вместе с этим, мы учитываем взаимодействие системы «транспортная культура школьника» с окружающей средой, в роли которой выступает транспортная среда. В этом случае обеспечивается соблюдение таких системных принципов, как целостности, структурности, иерархичности и взаимодействия с окружающей средой.

Одновременно с этим, «транспортная культура школьника» и ее компоненты, диалектически взаимосвязаны с такими самостоятельными ветвями общей культуры, как правовая и экологическая культуры, культура транспортировки, безопасности жизнедеятельности и поведения. При этом следует уточнить, что транспортная культура школьника не ограничивается связями и отношениями с перечисленными выше пятью предметными культурами, а в ее происхождении и эволюционном развитии она взаимодействует со всеми другими видами прикладных культур, входящими в общее культурное пространство человека и человечества. *Все это дает нам основание рассматривать понятие «транспортная культура школьника» как педагогическую категорию.*

Изложенное выше позволяет видеть транспортную культуру школьника как систему объединяющую в себе четыре основных компонента: 1) ценности и качества школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде; 2) самостоятельное безопасное участие школьника в транспортных процессах, 3) самостоятельная безопасная жизнедеятельность школьника в транспортной среде и 4) правопослушное и культурное участие школьника в транспортной среде (см. рис. 2).

Первый компонент, является системообразующим и составляет ядро транспортной культуры школьника.

Прежде чем будут даны характеристики каждого из перечисленных компонентов, дадим понятие «личность безопасного типа поведения», а затем – раскроем содержание понятия «школьник как личность безопасного типа участия в транспортной среде».

Сначала рассмотрим понятие «личность безопасного типа поведения». В последнее десятилетие в его определении принимали ученые и специалисты научной и образовательной области «Безопасность жизнедеятельности» (В.Н.Мошкин, В.В.Сапронов, Л.И. Шершневу, А.В. Кравцова и др.). Данное понятие рассматривается В.Н. Мошкиным при решении проблемы воспитания культуры безопасности. По мнению ученого, для обеспечения безопасности человека как личной, так и окружающих его людей, прежде всего необходима система знаний о безопасной жизнедеятельности:

- об источниках опасности, их видах, распространенности, условиях и причинах их возникновения;
- о характере действия опасных и вредных факторов на человека в различных условиях;
- о типичных ошибках людей, неправильных действиях, которые порождают опасные ситуации или не позволяют человеку предвидеть и преодолеть неблагоприятные последствия внешних факторов опасности и риска;
- об условиях, которые следует учитывать при выборе и использовании средств и способов предупреждения и преодоления опасных ситуаций и др.

В.Н. Мошкин утверждает, что безопасная личность знает о существовании различных источников опасности, но уверена, что в мире есть предпосылки для предупреждения и преодоления опасных ситуаций; рассматривает себя как активного субъекта, способного предотвратить или преодолеть многие опасные ситуации без ущерба для себя и окружающих людей. Такая личность уверена, что наряду с внешними предпосылками к безопасности существует внутренняя готовность к тому, чтобы избежать опасности при помощи целенаправленной и успешной деятельности с учетом законов безопасного поведения.

При этом такая личность не абсолютизирует свои возможности, понимает, что не исключены ситуации, когда ее теоретическая и практическая подготовка не смогут обеспечить полную безопасность. Ущерб, потери при не зависящих от нее обстоятельствах расцениваются и воспринимаются как неизбежное зло, с которым надо мириться в момент его возникновения. В то же время негативные события, проявившиеся разрушительные тенденции оцениваются как стимул для самосовершенствования, осмысления источников опасностей, путей их предупреждения и более успешного преодоления в будущем.

В свою очередь В.В.Сапронов, рассматривая термин «личность безопасного типа», делает акцент на понятие компетентности, которая выступает в качестве центрального, своего рода «узлового» понятия, ибо компетентность, во-первых, объединяет в себе интеллектуальную и навыковую составляющие образования; во-вторых, в понятии компетентности заложена идеология интерпретации содержания образования, формируемого «от результата» («стандарт на выходе»); в-третьих, ключевая компетентность обладает интегративной природой, ибо она вбирает в себя ряд однородных или близкородственных умений и знаний, относящихся к широким сферам культуры и деятельности. Компетентность в области безопасности жизнедеятельности (БЖ), обращает внимание ученый, многофункциональна, надпредметна, междисциплинарна, многомерна и

требует значительного интеллектуального развития и различных типов действия. Он поясняет, что компетентность в области безопасной жизнедеятельности:

- заключается в понимании и способности к предвидению ситуаций, опасных для человека, общества и окружающей среды, к жизнедеятельности, не создающей и предотвращающей такие ситуации, к рациональному поведению в случае их возникновения;

- означает осознание личной ответственности за благополучие окружающего мира и собственное благополучие, которые в наступающем времени, как никогда ранее, будут зависеть от безопасности жизнедеятельности;

- опирается на систему мировоззренческих взглядов, ценностных ориентаций, нравственных норм, научных знаний, практических умений и навыков, закладывающую основы:

- а) здорового образа жизни и физической культуры личности;

- б) рационального поведения в опасных и чрезвычайных ситуациях;

- в) характера личной деятельности (автономной, в составе групп, коллективов и сообществ), не создающей и предотвращающей опасные и чрезвычайные ситуации на всех уровнях: индивидуальном, групповом, коллективном, местном, региональном, национальном и глобальном;

- позволяет определять необходимую направленность применения как традиционных, так и новых технологий познавательной, коммуникативной и созидательной деятельности в условиях постиндустриального общества;

- служит основой для углубленной подготовки личности по безопасности профессиональной жизнедеятельности;

- свидетельствует о готовности личности к позитивному выбору в политической, экономической, профессиональной и культурной жизни.

По определению А.В. Кравцовой, «личность безопасного типа поведения» – это характерологические особенности человека, которые выражаются в безопасной самореализации, соответствующих мотивационных установках, интеллекте, эмоциях и волевых качествах. Кроме того, личность безопасного типа поведения определяется компетентностью в вопросах обеспечения политической, экономической, правовой, социальной, физической и другими видами безопасности человека. Л.И. Шершневу вкладывает в данное понятие и собранность (собранные вместе) – качество человека и гражданина.

К основным критериям такой личности А.В. Кравцова относит: психологическую устойчивость (осознание возможных угроз и опасностей по отношению к себе; твердые знания физических опасностей, знание особенностей своей психики и соматики и психологических особенностей других людей); психологическую готовность (предвидение опасностей, умение их избежать и не создавать, навыки преодоления опасностей, оказания помощи себе и другим и т.п.); социальную характеристику личности (рациональная и гуманистическая деятельность в обществе, применение безопасных способов взаимодействия с природой, техносферой, а также в гармоничном отношении с другими людьми и т.д.); регуляторный опыт (умение четко сформулировать цель, найти оптимальные способы ее достижения, адекватно оценить результаты и др.).

На основании изложенного, конечно же, можно принять в нашей работе понятие «личность безопасного типа поведения в транспортной среде». Но...

В этой связи следует несколько остановиться на понятии «безопасное участие». При рассмотрении предлагаемой нами обновленной педагогической парадигмы предотвращения дорожно-транспортных происшествий по вине или неосторожности детей и подростков (о ней будет сказано несколько ниже), безопасное поведение личности является необходимым условием обеспечения безопасности, но недостаточным, так как поведение может быть эгоистичным т.е. безопасным только для себя, но не для других участников транспортного процесса. В этой связи в области транспортных отношений более точно отражает следующее понятие – это понятие «личность безопасного типа участия в транспортной среде».

Безусловно, что знание ПДД, правопослушное и безопасное поведение ребенка в дорожном движении – это, как принято в обществе, необходимое условие предотвращения ДТП по вине детей или их неосторожности. Но, исследуя проблему формирования транспортной культуры школьников, мы пришли к следующему выводу – это условие необходимое, но недостаточное для организации эффективной профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) на современном уровне развития общества, транспортной среды и повышения интенсивности (количества) и скоростей (качества) движения транспортных средств.

Связано это в первую очередь с определением самого понятие «безопасное поведение», которое по своему смыслу не в полной мере отражает отношение человека к окружающим его другим людям. Утверждая это, рассмотрим в качестве примера безопасный, но не всегда желательный поступок человека в процессе его движения. Здесь мы говорим о том, что человек может вести себя безопасно только в отношении к самому себе, преследуя только личную выгоду, или, другими словами, ведет себя так, что обеспечивает лишь собственную безопасность. В данном случае он действует эгоистично – «лишь для себя» и, при этом, пренебрегает безопасностью окружающих. В этом случае он не думает о других и не действует безопасно «для других».

Рассматривая значение термина «безопасное поведение», применяемого в Федеральном законе 1995 года «О безопасности дорожного движения» (Статья 29.), Федеральных целевых программах «Повышение безопасности дорожного движения в России на 1996–1998 годы» и аналогичной – в 2006–2012 годах, в других нормативных правительственных и ведомственных документах, в части касающихся обеспечения безопасности детей в дорожном движении, а также в соответствующей этому учебной и учебно-методической литературе для учителей и учащихся (вплоть до сегодняшнего дня), мы придерживаемся идее его замены на более современное понятие – это «безопасное участие» в транспортном процессе, т.к. считаем, что понятие «безопасное участие» уже содержит в себе смысл понятия «безопасное поведение», т.е. вбирает его «в себя».

Подтверждая сказанное, обратимся к «Правилам дорожного движения» (ПДД) и словарям русского языка. Рассмотрим определение «участник дорож-

ного движения», которое приведено в ПДД: – это «лицо, принимающие непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства». С нашей точки зрения, понятие «принимать участие», означает участие человека в чем-либо.

В «Большом толковом словаре русского языка» (под редакцией Д.Н.Ушакова, 2004) мы находим: «участвовать – это *совместно действовать*, быть сотрудником в чем-нибудь, *действовать в каком-нибудь общем деле, принимать участие* в чем-нибудь», а «участие – это *сотрудничество, деятельность* по совместному выполнению какого-нибудь общего дела» С.И. Ожегов в «Словаре русского языка» (1988 г.) определяет: «участие – это *деятельность* по совместному выполнению чего-нибудь, *сотрудничество* в чем-нибудь, а «*участвовать* – принимать участие в чем-нибудь».

Известно, что всякая *деятельность* включает в себя цель, средство, результат и сам процесс деятельности и, следовательно, неотъемлемой характеристикой деятельности является ее осознанность. А «поведение – это целенаправленная *система последовательного выполняемых действий*, осуществляемых как единство психических (побудительных, регулирующих звеньев, отражающих те условия, в которых находятся предметы потребностей индивида) и исполнительных, внешних действий, приближающих или удаляющих организм от определенных объектов, а также преобразующих их» (Современный психологический словарь, 2006). В то же время «поведение человека – всегда общественно обусловлено и обретает характеристики сознательной, целенаправленной, произвольной и созидательной деятельности (Современный словарь по педагогике, 2001). Единицами поведения, как известно, являются поступки, в которых формируются и в то же время выражаются позиция личности, ее моральные убеждения.

Опираясь на приведенные понятия, мы приходим к выводу, что *участвовать в транспортном процессе* (например, в дорожном движении) – это означает *действовать совместно* с другими участниками, *взаимодействовать* с ними в процессе перемещения грузов и самого себя, *сотрудничать*. Схема взаимодействия участников дорожного движения приведена на рис. 3.

И, уже самим собой получается то, что смысл содержания понятий «*действовать совместно*» и «*совместные действия*», по своей природе происхождения проявляется *во взаимодействии людей*, в основе которого лежит *сотрудничество всех участников процесса*. А такие понятия, как «*сотрудничество*» по своему смыслу уже исключают эгоистическое поведение, т.е. совершение человеком поступков исключительно «для себя», забывая при этом «других», или пренебрегая интересами окружающих его других участников транспортного процесса (например, водитель пренебрегает интересами пешеходов в дорожном движении).

И в данном случае мы понимаем, что «личность безопасного типа участия в транспортной среде», обладающая высоким уровнем ценностных установок и нравственных норм поведения в условиях транспортной среды, прошедшая специальную подготовку в области безопасности на транспорте, владеющая

принципами и правилами организации и обеспечения безопасной жизни и деятельности в этой среде участвует в ней безопасно и для окружающих ее людей, а не только для себя лично. Именно последнее определяет в нашем случае недостаточность понятия «безопасное поведение».

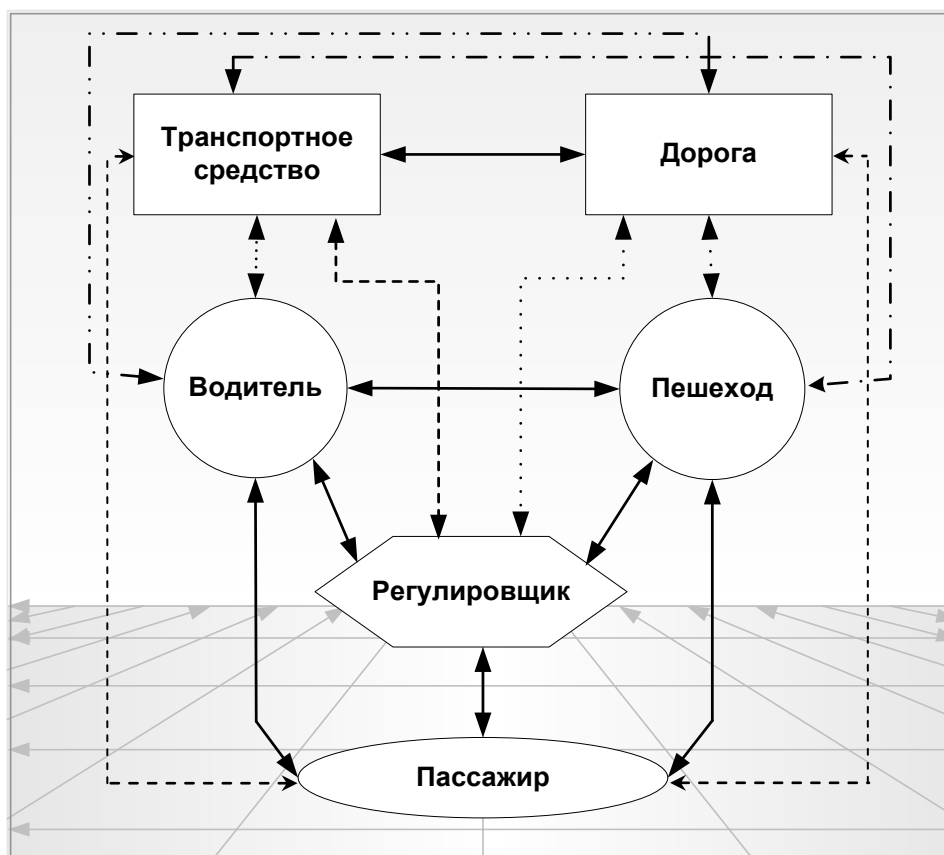


Рис. 3. Схема взаимодействия элементов и «единиц» подсистемы «человек» системы «Ч – ТС – Д и среда»

Личность же безопасного типа участия в транспортной среде при любых обстоятельствах не только соблюдает нормы и выполняет правила безопасного поведения в этой среде, в том числе при непосредственном участии в транспортных процессах, независимо от видов транспорта их осуществляющих. Приобретенные специальные знания, умения и навыки обеспечения безопасного участия в транспортных процессах она осознанно, компетентно, квалифицированно и бескорыстно применяет на практике по отношению к опасным ситуациям, в том числе в обстановках, именуемых аварийными ситуациями или происшествиями, авариями, катастрофами на транспорте. Такая личность умеет и способна распознавать условия, при которых возможно появление аварийной ситуации, сама не допускает возникновения их, а также предотвращает в силу своих способностей и возможностей развитие и перехода таких ситуаций в транспортное происшествие. Кроме того, такой человек способен прогнозировать и предвидеть появление аварийных ситуаций в транспортной среде и компетентно принимать по мере своих сил и возможностей все необходимые меры по прекращению их развития до полного устранения условий, вызвавших появ-

ления этой ситуации, или принимать необходимые меры по предотвращению транспортной аварии (например, ДТП). И все это такая личность делает исходя из общих интересов всех окружающих его участников того или иного процесса в транспортной среде, а не только из своих личных интересов.

Таким образом, мы принимаем в нашей работе понятие *«личность безопасного типа участия в транспортной среде»*, а не *«личность безопасного типа поведения в транспортной среде»*.

На рис. 2 видно, что *ядром и системообразующим компонентом транспортной культуры школьника является компонент «Школьник – личность безопасного типа участия в транспортной среде»*.

Охарактеризуем каждый из компонентов, структурно входящих в систему «Транспортная культура школьника».

1. В дополнение к вышесказанному отметим, что *«школьник – личность безопасного типа участия в транспортной среде»* характеризуется следующим:

а) сформированностью высокого уровня правосознания, дисциплинированности и выдержки, уважения ко всем участникам транспортных процессов, а также осознанием этических норм поведения в транспортной среде и процессах, происходящих в ней;

б) осознанием содержания понятия *«культура поведения в транспортной среде»* и его важности, которое включает в себя следующее:

- все области внешней и внутренней культуры человека: культура труда и быта, в том числе характер личных потребностей и интересов; этикет, правила обхождения с людьми и поведения в транспортной среде; взаимоотношения людей в процессе работы по осуществлению транспортировки; организация личного времени, гигиена, эстетические вкусы в выборе предметов потребления, необходимых как для осуществления транспортировки, так и во время пребывания в транспортной среде (например, умение одеваться сообразно условиям транспортной среды, украсить рабочее место или места массового пребывания людей в структурах транспортных систем и т.д.);

- совокупность форм повседневного поведения человека в транспортной среде, а также в общении с другими людьми, участвующими в транспортных процессах как непосредственно (активные участники), так и опосредованно (пассивные участники, то есть, присутствующими в этой среде через результаты предыдущей деятельности людей в проектировании, организации и осуществлении транспортировки), в которых находят внешнее выражение моральные и эстетические нормы этого поведения;

- культуру специфического труда, основной (главенствующей) целью которого является транспортировка. Это, в свою очередь, выражается в способности правильно организовать рабочее время и место, найти целесообразные приемы и операции для достижения максимально полезных результатов и получения высокого качества процесса транспортировки как веществ, предметов, энергии и информации, так и самого человека или групп людей;

- поведение человека, находящегося в этой среде по роду своей деятельности или по любой другой причине; внешний облик поведения человека и мера органичного, естественного и непринужденного слияния норм морали с его образом жизни; характер повседневных жизненных правил. Основой тому является то, что нравственные нормы определяют содержание поступков, предписывают, что именно люди должны делать, находясь в транспортной среде, не нанося ущерба ни самой среде, ни тем, кто находится в ней, ни другим ее обитателям;

в) уровнем освоенности совокупных знаний в области культуры транспортировки, культуры экологии, культуры безопасности жизнедеятельности, культуры поведения, правовой культуры, применительно к транспортным отношениям.

2. Самостоятельное безопасное участие школьника в транспортных процессах характеризуется следующим:

а) уровнем освоенности теоретических знаний о природе транспортной среды и закономерностей транспортных процессов, происходящих в ней;

б) уровнем освоенности знаний о динамике транспортных процессов, законов и правил их безопасного существования, изменения и развития, а также законов безопасности движения транспортных средств, определяющих их «поведение» на дороге;

в) уровнем освоенности содержания знаний специальных законов и правил безопасности на транспорте, правовых норм, действующих в транспортной сфере;

г) уровнем освоенности специальных знаний, приобретением на их основе специальных умений и их закреплённых в устойчивые навыки и привычки безопасного участия в транспортных процессах, не нанося при этом ущерба как себе, так и другим участникам этого процесса.

Как отмечалось ранее *поведение* – это *целенаправленная система последовательного выполняемых действий* или *поведение* – это *внешнее проявление деятельности человека*. *Поведение человека* всегда *общественно обусловлено* и обретает характеристики *сознательной, целеполагающей, произвольной и созидательной деятельности, единицами* которого являются *поступки*, можно предположить и о варианте крайне отрицательном поведении человека по отношению к другим людям с точки зрения безопасности последних, хотя для лично этого человека поведение будет безопасным. Другими словами, совершенные поступки могут быть безопасными только для того, кто их совершает и, одновременно с этим, опасными для окружающих людей. Такое мы нередко наблюдаем в реальной жизни. Например, водитель «лихач», в процессе движения может нарушить и, как правило, нарушает состояние устойчивого равновесия системы «дорожное движение» и, тем самым, преследуя лишь свою выгоду, мешает другим участникам движения и создает для них опасные ситуации. При этом он, *действуя сознательно, последовательно, с определенной целью, произвольно*, думает только о своей безопасности и обеспечивает ее для себя. Но он, в таком случае, не сотрудничает с другими участниками движения в области

обеспечения безопасности всех – и его самого, и окружающих его других людей. То же мы относим и к пешеходу, переходящему проезжую часть в неустановленном месте для этого перехода, который, не задумываясь или просто проявляя неуважение к окружающим, часто создает опасные ситуации для последних, обеспечивая безопасность лишь только для себя (ведет себя безопасно по отношению только к самому себе). Или, идущий по пешеходному переходу, но с нарушением требований запрещающего красного сигнала светофора, поступает также безопасно лишь для себя, но никак ни для других, например, водителей транспортных средств. Поэтому понятие «безопасное поведение» уже по своей смысловой природе требует дополнительного пояснения: что это такое поведение, которое должно быть безопасным как для лица совершающего какие-либо безопасные поступки (действия), так и для его окружения, т.е. для других участников движения. В то время как понятие «безопасное участие» (читай «безопасное сотрудничество») по своему смыслу уже не позволяет участнику процесса поступать безопасно «только для себя», а требует поступать безопасно и для себя и для окружающих его людей одновременно, т.е. исключает эгоистичное поведение.

Именно в этом и состоит принципиальное отличие понятий «безопасное участие» и «участвовать безопасно» в дорожном движении (т.е. вести себя во взаимодействии и сотрудничестве с окружающими участниками движения) от понятия «безопасное поведение» в дорожном движении.

Замена понятия «безопасное поведение» на понятие «безопасное участие» вызвана именно тем, что последнее, уже по своей смысловой природе предопределяет, что поступки участника движения должны и будут соизмеряться с действиями окружающих его людей с точки зрения обеспечения безопасности всех участников движения, а не только своей собственной. И такое соизмерение своих действий и поступков с действиями окружающих также будет осуществляться в рамках существующих «Правил дорожного движения», т.е. они станут (или, по крайней мере, должны стать) безопасными и «для себя», и «для всех других» участников дорожного процесса. Отсюда становится ясным, что понятие «воспитание безопасного поведения на дороге и в транспортном средстве», есть не что иное, как одна из важных составляющих понятия «формирование безопасного участия в транспортных процессах». И знание «Правил дорожного движения», умения, навыки и привычки их выполнять безопасно то же являются одной из немаловажных составляющих безопасного участия в дорожном процессе. Становится очевидным, что обе эти составляющие органически входят в рассматриваемое нами понятие «безопасное участие в транспортном процессе».

Поэтому, *детей необходимо готовить к безопасному участию в дорожном движении* (к безопасному сотрудничеству и взаимодействию с другими участниками движения), а не только формировать безопасное поведение на дороге, улице и в транспортном средстве и изучать с ними ПДД.

Таким образом, можно утверждать, что, в решении проблемы формирования транспортной культуры школьников существенное место занимает одна

из принципиальных ее составляющих – это **подготовка ребенка к безопасному участию (сотрудничеству, взаимодействию) в транспортном процессе**», обязательно включающей: а) изучение законов и правил безопасности на транспорте, ПДД и т.п.; б) выработку умений и навыков безопасного участия в транспортных процессах. И такое участие должно строиться на основе сотрудничества, взаимодействия его со всеми участниками процесса без исключения в обеспечении как своей личной безопасности, так и безопасности окружающих.

Априори такое положение (безопасное участие) должно распространяться на участие детей во всех транспортных процессах, осуществляемых всеми видами транспорта, а не только автомобильным или каким-либо другим наземным транспортом, например, железнодорожным (включая трамвай) или троллейбусным.

3) Самостоятельная безопасная жизнедеятельность школьника в транспортной среде. Данный компонент имеет следующие основные характеристики:

а) уровень освоенности специальных знаний о транспортной среде и осознанием ее реального существования в окружающем человека пространстве, «живущей», изменяющейся и развивающейся по своим собственным законам и правилам, и самостоятельные безопасные действия учащегося в соответствии с этими законами и правилами «поведения» этой среды;

б) уровень освоенности специальных знаний, приобретенных умений и закреплённых навыков организации и самостоятельного обеспечения как личной безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, так и всех тех, кто окружает его;

в) уровень готовности к самостоятельным безопасным действиям в экстремальных ситуациях на транспорте или с его участием в:

– техногенного характера (транспортные аварии, происшествие или катастрофа; возгорание или пожар в транспортном средстве; утопление транспортного средства; удушье или отравление ядовитыми газами и т.д.);

– природного характера (находясь в транспортном средстве в период наводнения или в период затянувшихся дождевых осадков с размывом дорог, или во время снежных заносов, урагана или смерча, землетрясения, схода снежных лавин или селевых потоков; лесного или степного пожара, попадания в районы засухи или пустынь; потеря ориентиров в лесу и т.д.);

– социального характера (толпа, паника, массовые беспорядки и т.п.);

– криминального характера (разбойное нападение на водителя и пассажиров транспортного средства; попытка захвата в заложники, совершение террористического акта в транспортном средстве или в непосредственной близости к нему (в ближайшей зоне нахождения) и другие насильственные противоправные меры в отношении лиц, находящихся в транспортном средстве и т.п.);

г) уровень готовности и практической умелости выполнять самостоятельно правильные (квалифицированные) действия по оказанию первой (до врачебной) медицинской помощи как себе лично, так и окружающим, нуждающимся в такой помощи;

д) уровень специальной подготовки и умелых действий по оказанию квалифицированной и бескорыстной помощи медперсоналу, спасателям и др. лицам, обеспечивающим экстренную эвакуацию пострадавших и других участников транспортного процесса, в случае наступления экстремальных ситуаций природного, техногенного, социального или криминального характера.

4) **Правопослушное и культурное участие школьника в транспортной среде.** К основным характеристикам этого компонента мы относим:

а) правопослушное участие – осознанное школьником необходимость в неукоснительном и безукоризненном выполнении требований государственных Законов и правовых норм, действующих не только в области транспортных отношений (например, Федеральные законы «О безопасности», «О безопасности дорожного движения» и т.д., «Правила дорожного движения» и др.), но и в жизни общества и личности в целом, способствующие безопасной жизнедеятельности вообще и в транспортной среде – в частности. Эта потребность постоянно реализуется им в целях установления и поддержания отношений с окружающими его людьми в правовом поле, а также защиты как себя, так и окружающих;

б) культурное участие – это то же осознанное поведение человека в соответствии с теми нормами, которое выработало и придерживается общество, но применительно к транспортным отношениям: «культурное участие школьника в транспортной среде» – это осознанное поведение учащегося в соответствии с теми этическими нормами поведения людей, которые выработало общество и государство вообще и действующие в области этих (транспортных) отношений – в частности;

в) сформированность у школьника культуры поведения в транспортной среде на основе владеющих им как общекультурных знаний, включая знания в области культуры поведения вообще, так и приобретенных знаний и специальных умений и навыков культурного и безопасного участия в этой среде – в частности.

Раскрывая содержание данного компонента транспортной культуры школьников, мы исходим, *во-первых*, из общего понятия «культура» как философской категории. При этом мы рассматриваем культуру как совокупность достижений всего человечества в производственном, общественном, умственном, эстетическом и физическом отношении. Основой всякой культуры является уважение к личности человека, нравственные законы и принципы (И.В. Дубровина).

Во-вторых, из того, что поведение людей, которое соответствует предписаниям правовых норм или не противоречит нормам права, определяется как правомерное поведение. Отсюда «правопослушным участием» школьника в транспортной среде мы определяем такое участие, в результате которого им не будут нарушаться правовые нормы, определяющие отношения людей в этой среде, а его поступки будут соответствовать предписаниям этих правовых норм. К этим нормам в первую очередь мы относим: Закон Российской Федерации «О безопасности», Федеральные законы «О безопасности дорожного дви-

жения» и «О пожарной безопасности», «Правила дорожного движения» и «Правила пожарной безопасности», Кодекс Российской Федерации об административных нарушениях, Уголовный и Гражданский кодексы и другие нормативные документы, действующие в сфере транспорта.

В-третьих, мы исходим из того, что «культура поведения» – это совокупность повседневного поведения человека (в труде, учебе, в общении с другими людьми и т.п.), в которых находят внешние моральные и эстетические нормы этого поведения.

Культурность человека и его поведение взаимосвязаны, хотя эта взаимная связь может быть качественно различной, так как, по утверждению И.В. Дубровиной, «культурное поведение человека» и «поведение культурного человека» представляет далеко не одно и то же. Культурное поведение – это поведение человека в соответствии с теми нормами, которые выработало и которых придерживается данное общество. Культурное поведение – это поведение в соответствии с теми или иными общепринятыми правилами. Оно отражает эти правила, является их внешним воплощением. Если же правила будут меняться, то будут меняться и манеры поведения. Главное, что в понятии «культурное поведение» акцент делается на поведении, которое должно быть культурным. Человек знает правила культурного поведения и выполняет их. Но всегда ли?

Культурное участие в чем-либо – это определенные манеры, способы общения, обращения к окружающим. Это понимание того, что прилично и что неприлично делать в данной обстановке (например, при поездке в транспортном средстве или движении в пешеходном или пассажирском потоках, при ожидании транспорта, при входе и выходе из него и т.п.). И все-таки культурное участие человека в чем-либо – это только часть решения проблемы взаимоотношения людей. Главное, чтобы в этих взаимоотношениях встречались культурные люди. Только в таком случае мы можем говорить об участии культурного человека. Здесь акцент мы делаем на человека – каков он? «...Культурный человек – это такой человек, у которого знание этических принципов, моральных норм общества превратилось во внутреннее убеждение, вылилось в нравственное чувство. Он поступает так не потому, что знает как надо поступить, а потому, что не может поступить иначе». (И.В.Дубровина).

Как известно, единицами поведения являются поступки. Именно в них формируются и в то же время выражаются позиции личности, ее моральные убеждения. Движущей же силой поведения человека, как известно, является мотивация, которая включает в себя мотивы, потребности, интересы, стремления, цели, влечения, установки, идеалы

Существующее отношение в обществе к решению проблемы сохранения жизни и здоровья детей в транспортной среде требует, во-первых, не только переосмысления устоявшихся представлений о природе и механизмах возникновения транспортных происшествий, но также и обо всей системе подготовки человека к безопасному участию в транспортных процессах, а, во-вторых, также разработку концепции формирования транспортной культуры школьников, включающую в себя в качестве фундаментальных компонентов – формирова-

ние школьников личностями безопасного типа участия в транспортной среде и их подготовку к безопасной жизни и деятельности в органической, составной и неотъемлемой части современной техногенной среды – транспортной, а также подготовку к безопасному участию в транспортных процессах, происходящих в этой среде.

Изложенное выше дает нам все основания дать следующее определение понятия *«транспортная культура школьника»* – это специфические системные взаимоотношения учащегося с окружающей средой и ее обитателями и специфическая форма его жизнедеятельности в транспортной среде по целевому удовлетворению своих потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена при обязательном обеспечении максимального уровня собственной безопасности и безопасности окружающих его участников транспортных процессов.

На основании этого мы приходим к следующим выводам:

- проблема формирования транспортной культуры школьников представляет собой интегрированную проблему, определяемую диалектической связью транспортной культуры со множеством ветвей общей культуры;
- проблему формирования транспортной культуры школьников необходимо рассматривать в контексте проблемы повышения уровня транспортной культуры всего населения России и в качестве составной части последней;

Вышеизложенное позволяет нам рассматриваемую проблему отнести не только к разряду педагогической проблемы, но и общегосударственной, так как становится очевидным, что постоянное и непрерывное повышение уровня транспортной культуры подрастающего поколения существенным образом повлияет на решение важнейшей проблемы в стране – снижение уровня детского транспортного травматизма сегодня и в будущем.

Вместе с этим, мы отмечаем, что а) содержание понятия «транспортная культура школьника» – многоаспектно, а разработка общей педагогической теории ее формирования на сегодня ещё не завершена и б) транспортная культура школьника – это специфическая часть общей культуры учащегося, определяемая системными и безопасными взаимоотношениями с объектами и субъектами транспортной среды и процессами в ней по удовлетворению своих целевых витальных и духовных потребностей.

Подводя итог сказанному, к основным характеристикам транспортной культуры школьников относятся:

а) совокупные знания школьника в области правовой культуры и культуры поведения, культуры экологии, транспортировки и безопасности жизнедеятельности, применительно к отношениям в сфере транспорта и транспортной среды;

в) сформированная потребность у школьника в установлении и поддержании нормальных отношений с окружающими его людьми в правовом поле, а также защиты от посягательств как на его честь, достоинство и свободу, так и окружающих;

г) осознанное поведение учащегося в соответствии с теми нормами, которые выработало и которых придерживается общество.

Немаловажными здесь являются: внешний облик поведения школьника как мера органичного, естественного и непринужденного слияния норм этики с его образом жизни; характер повседневных жизненных правил. Основой тому являются нравственные нормы учащегося, которые определяют содержание поступков, предписывают, что именно и как он должен делать, находясь в транспортной среде, не нанося ущерба ни самой среде, ни тем людям, которые находятся в ней, ни другим ее обитателям.

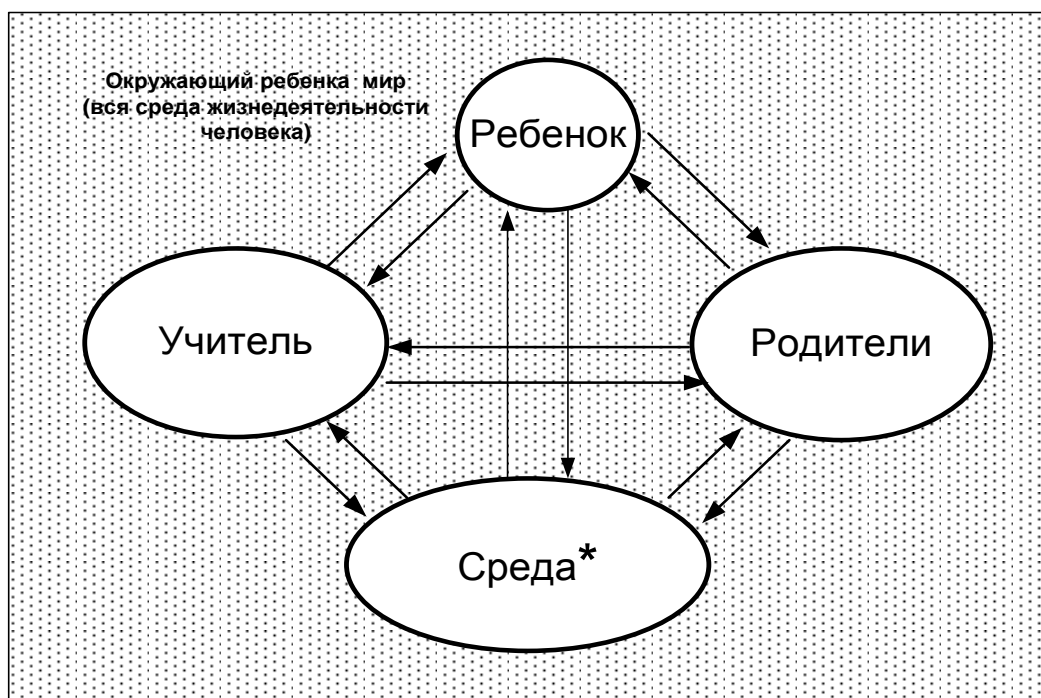
Итак, мы видим, что транспортная культура школьника есть не что иное, как система, состоящая из четырех компонентов, представляющая собой составную часть транспортной культуры населения, т.е. подсистему транспортной культуры, которая определяется, прежде всего, возрастными особенностями, а также присущим только учащимся общеобразовательных школ и характерным именно им – социальным статусом школьников в обществе. *«Транспортная культура школьника» – это часть общей культуры учащегося, которая наиболее интенсивно формируется в школьном возрасте ребенка и определяет системные, самостоятельные и безопасные взаимоотношения его с объектами и субъектами транспортной среды, не нанося при этом ей вреда.* Его мы принимаем в качестве основного научного понятия.

Так в чем заключены современные проблемы формирования транспортной культуры у учащихся общеобразовательных школ транспортной культуры? Отвечая на данный вопрос, отметим следующее.

Во-первых, формирование транспортной культуры школьника – это сложный и продолжительный во времени и пространстве педагогический процесс, в котором особую роль должны играть отношения всех субъектов данного образовательного процесса и, в первую очередь, отношения «учитель – ученик», «ученик – родители» и «учитель – родители». Этим отношениям мы можем присвоить «квалификацию» доминирующих отношений. На рис. 4 приведена схема взаимодействия учителя, родителей и социально-педагогической среды с ребенком в процессе формирования у него транспортной культуры. И от того, как будут выстроены эти отношения – как «субъект-объектные» или как «субъект-субъектные» – будет зависеть и эффективность рассматриваемого здесь образовательного процесса, так как взаимосвязь учителя и ученика (учащегося с другими субъектами процесса образования), должна быть не «субъект-объектная» сугубо дидактическая деятельность, а «субъект-субъектные» деятельность – свободная от дидактической зависимости, партнерская, равная.

Во-вторых, необходимо отметить, что за многие прошедшие десятилетия XX века в сфере образования в бывшем СССР и России, находившегося под давлением государственных и партийных идеалов, господствовала лишь идея активизации учения, в соответствии с которой личностный потенциал учащегося был направлен на усвоение заданного содержания и проявление творчества в строго обозначенных программами рамках. При этом человек пребывал не в качестве цели и ценности, а как средство достижения высших целей. Что каса-

ется познания учителем ученика, то оно при авторитарном воспитании вообще не было востребовано... ..Готовность учителя к социальной функции в образовании, к адекватному познанию и пониманию ученика, к организации диалога остается пока низкой (З.И. Тюмасева).



* В данном случае «среда» выступает в роли «социально-педагогической среды», с которой ребенок взаимодействует постоянно: проживает, обучается, воспитывается и т.п.

Рис. 4. Схема взаимодействия учителя, родителей и социально-педагогической среды с ребенком в процессе формирования у него транспортной культуры

В условиях же гуманизации образования межличностное познание в образовании должно превратиться в одну из ведущих функций педагога – функцию когнитивную. Она направлена на познание и понимание ребенка, на внимание к его личностным особенностям, но в сложившейся ситуации (когда сохраняется традиционно сформировавшаяся годами модель образования) межличностное познание учителя рассматривается лишь как основа для реализации когнитивных функций в педагогической деятельности, а не как самостоятельный вид профессиональной деятельности.

В-третьих. За последние десятилетия существенно изменился характер требований, предъявляемый современным обществом к участникам транспортных процессов. Предотвращение аварийных ситуаций, зачастую переходящих в транспортные происшествия, можно добиться, по нашему убеждению, только при условии, если каждый участник движения – это специально обученная и подготовленная личность, у которой зарождена и развита потребность быть безопасным участником транспортного процесса; с развитым чувством ответственности за последствия своих поступков; высокоорганизованная и дисциплинированная, обладающая чувством такта и умением сдерживать и управлять

своим эмоциональным состоянием, с высоким уровнем внутренней культуры; активная в социальной и интеллектуальной сферах, уверенная в собственных силах и имеющая основания для этой уверенности; способная самостоятельно, анализируя происходящее, принимать адекватно складывающимся ситуациям безопасные решения и реализовывать их, не нанося ущерба ни себе, ни окружающим.

Следовательно, на одном из первых мест в подготовке такой личности должны стоять, наравне со специальной подготовкой, вопросы самовоспитания и самообразования личности, формирования у школьников готовности к реализации заложенных в них основ транспортной культуры.

Однако анализ существующих учебных программ, учебно-методических пособий и т.п. показывает, что во многих работах наших соотечественников, посвященных данной проблеме, рассматриваются лишь отдельные ее стороны – это, в основном, изучение «Правил дорожного движения», а не системный подход к подготовке обучаемых к безопасному участию в транспортных процессах и формированию у них высокого уровня транспортной культуры. Но самое опасное то, как показали наши исследования и исследования ряда специалистов, что в последние полтора десятилетия, в условиях доступности и свободы выбора издательств и публикаций, в школах России появились в неизмеримых масштабах и в самом «широком ассортименте» методические пособия различных авторов по обучению учащихся, в основном младших классов, «Правилам дорожного движения» (ПДД) и правилам безопасного поведения на дорогах и улицах, в которых изначально заложены серьезнейшие ошибки как по содержанию (включая устаревшие за прошедшие десятилетия сведения и уже запрещенные действия действующими ПДД), так и по методике обучения. Анализ экспертов (М.Л. Форштат, Л.И. Тошева и др.) дали неутешительный результат – по многим запущенным в учебный процесс пособиям различных изданий детей нельзя обучать: изученные и приобретенные по ним ошибочные знания, умения и навыки опасны и недопустимы к применению в современных условиях развития автомобильного транспорта и его дорожного движения.

В-четвертых, неподготовленность педагогических кадров, отсутствие необходимых учебников и пособий для учащихся, студентов педвузов, учителей, педагогов и воспитателей учреждений дополнительного образования и детских внешкольных учреждений по «Основам безопасности на транспорте», отсутствие специальных программ, таких как «Культура поведения в транспортной среде» (программа внеклассной воспитательной работы) и «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» (общая программа для школ и для внешкольных детских учреждений), специальных образовательных технологий и методик обучения и воспитания, системы непрерывного образования детей и подростков с учетом взаимодействия школы с социально-педагогической средой (воспитывающей средой), а также отсутствие необходимых технических средств обучения и т.п. не могут обеспечить выполнение социального заказа общества по подготовке детей к безопасной жизнедеятельности в современной транспортной среде, формированию у подрастающе-

го поколения высокого уровня транспортной культуры. При постоянном возрастании роли межотраслевых факторов в определении содержания обучения безопасному участию в транспортных процессах до сих пор отсутствуют разработанные технологии этого обучения, которые должны учитывать интегрированный характер содержания разделов «Безопасность на транспорте» школьного курса «ОБЖ» и вышеназванных специальных образовательных программ.

В-пятых, существующая сегодня парадигма профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, в основе которой лишь такие три основные модели-стандарты, как: а) изучение «Правил дорожного движения»; б) воспитание безопасного поведения на дороге и в) воспитание правопослушного поведения, не может удовлетворять современным требованиям предотвращения дорожно-транспортного происшествия по вине или неосторожности детей. И по этой причине она требует существенного обновления в соответствующего современному состоянию и тенденциям развития общества и транспорта.

Известно, что *«парадигма»* (греч. *paradigma* – пример, образец) – это совокупность теоретических и методологических предпосылок, определяющих конкретное научное исследование, которая воплощается в научной практике на данном этапе. *Парадигма является основанием выработки проблем, а также моделью, образцом для решения исследовательских задач.*

В «Современном словаре по педагогике (Минск, 2001) мы находим, что *«педагогическая парадигма»* – это устоявшаяся, ставшая привычной точка зрения, модель-стандарт решения определенного класса педагогических задач, которые, однако, продолжают применяться, несмотря на то, что в педагогической науке и передовой педагогической практике уже имеются факты, ставящие под сомнение общепринятую модель-стандарт, общепринятую точку зрения (В.И.Андреева). Известно, что *педагогическая парадигма* играет двойственную роль: с одной стороны она облегчает общий подход к решению научных проблем в педагогической науке и практике, а с другой – может существенно мешать восприятию идей, сдерживать разработку проблем педагогического творчества. В этой связи рассмотрим данное утверждение в русле проведенного нами исследования проблемы снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) в России.

Существующая сегодня педагогическая парадигма («устаревшая»), применительно к современным условиям развития транспортных отношений в обществе уже не в состоянии быть той моделью или тем образцом, которые необходимы для решения исследовательских задач в области обеспечения безопасной жизнедеятельности детей в современной транспортной среде. Поэтому она и не может выступать, в силу своей «моральной» старости и неполной достаточности, в роли современной интегрированной предпосылки (основанием) разработки проблемы снижения уровня детского транспортного травматизма в современных условиях. И, в дополнение к этому, можно с уверенностью констатировать, что, во-первых, «старая» парадигма, как устоявшаяся в виде лишь суммарного набора привычных точек зрения со слабыми связями между собой, мало к чему обязывает, а, во-вторых, также принятый априорно набор отдель-

ных и слабо взаимодействующих между собой моделей-стандартов решения педагогических задач, направленных лишь на обучение детей ПДД и воспитания у них правопослушного и безопасного поведения в дорожном движении, сегодня требуют принципиального обновления и официального принятия (т.е. она должна существовать де-юре). Это объясняется тем, что:

а) ее основные модели-стандарты, являясь бесспорно необходимыми, в реальных условиях сегодняшней действительности малодостаточны, и поэтому они не в полной мере отражают современные требования, предъявляемые к области существующих и развивающихся безопасных отношений в транспортной сфере;

б) существующие модели-стандарты продолжают применяться в повседневной практике, несмотря на то, что в современной педагогической науке и передовой педагогической практике уже имеются факты, ставящие под сомнение их полноценность;

в) «старая» парадигма не может в силу своего консерватизма и малодостаточности выступать как максимально необходимая совокупность тех предпосылок, учитывая которые должна появляться реальная возможность разработки новых педагогических концепций, направлений и систем предотвращения травматизма детей на транспорте по их вине или неосторожности.

Кроме этого, еще существующие сегодня точки зрения на организацию профилактики ДДТТ и их модели-стандарты, уже не в состоянии в полной мере: а) играть роль той необходимой базы предпосылок, в рамках которых должна ставиться проблема разработки и реализации современной педагогической системы организации профилактики ДДТТ: б) являться той базой, которая бы могла лечь в основу создания педагогической теории подготовки детей к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и к безопасному участию в процессах, происходящих в ней. То же мы относим и к воспитанию у детей правопослушного и культурного поведения в этой среде, формирование ребенка как личности безопасного поведения в ней, где ядром воспитания выступают ценности и качества личности ребенка.

Таким образом, можно утверждать, что в предлагаемой обновленной педагогической парадигме профилактики детского транспортного травматизма, *одной из ведущих точек зрения, или одной из основных моделей-стандартов решения проблемы формирования у учащихся транспортной культуры, должна стать модель-стандарт «подготовка ребенка к безопасному участию (сотрудничеству, взаимодействию) в транспортном процессе»*, включающей:

- изучение ПДД, законов и правил безопасности на транспорте;
- выработку умений и навыков безопасного участия в транспортном процессе на основе сотрудничества, взаимодействия со всеми без исключения его участниками в обеспечении своей безопасности и безопасности окружающих.

Следующей моделью-стандартом обновленной педагогической парадигмы должна быть модель «подготовки школьника к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде», которая в существующей парадигме вовсе отсутствует. Прежде всего речь идет об обеспечении участниками процесса как

своей личной безопасности, так и безопасности окружающих в условиях возникновения на транспорте (или с его участием) чрезвычайных ситуаций различного по природе своего происхождения: природного, техногенного, социального или военного (снежный занос, наводнение, сход селевых или снежных лавин, землетрясение, ДТП, пожар, утопление транспортного средства, террористический акт, массовые беспорядки населения и т.д., и т.п.).

Третьей моделью-стандартом этой парадигмы должна быть модель **«правопослушного и культурного участия ребенка в транспортной среде и процессах, происходящих в ней»**. В существующей сегодня парадигме уделено лишь внимание вопросу воспитания правопослушного поведения участников дорожного движения, что, как мы отмечали, совершенно недостаточно в организации эффективной профилактики детского травматизма на транспорте, т.к. в ней не затронут аспект культуры поведения ребенка. Иначе говоря, аспекты культуры поведения детей и их культурного участия в транспортной среде, как необходимые составляющие обеспечения их транспортной безопасности, вообще не находят своего места в этой парадигме.

И, наконец, *системообразующей моделью-стандартом предлагаемой педагогической парадигмы* профилактики детского транспортного травматизма является модель-стандарт **«формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде»**, где ядром этого формирования выступают ценности и качества личности ребенка.

Таким образом, становится очевидным, что предлагаемая или усовершенствованная педагогическая парадигма, содержащая в себе интеграцию взаимообуславливающих и взаимозависимых, взаимодействующих между собой перечисленных новых точек зрения и моделей-стандартов решения проблемы сохранения жизни и здоровья детей на транспорте (выполнение социального заказа общества), существенным образом отличается от существующей в настоящее время педагогической парадигмы профилактики детского травматизма на транспорте.

Априори обновленная педагогическая парадигма по своей идее и своему уровню значимости, а также и по содержанию ее интегрированной предпосылки формирования транспортной культуры школьников намного превосходит существующую. Она соответствует современным состояниям: развития транспорта и складывающихся новых транспортных отношений в обществе; отечественного образования и процессу его модернизации, а также тенденциям их развития и направлена на формирование транспортной культуры школьников как необходимого и достаточного условия обеспечения снижения уровня детского транспортного травматизма. Уже только поэтому она должна заменить существующую сегодня парадигму профилактики ДТП по вине детей.

Раскрытие содержания предлагаемой новой педагогической парадигмы предотвращения детского транспортного травматизма дает реальную возможность разработки в ее рамках и на современном уровне развития образования в стране новой концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система», отвечающей требованиям социального заказа об-

щества по сохранению жизни и здоровья детей в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Разработка же концепции потребует выявления новых педагогических принципов и условий формирования транспортной культуры, а также и новых технологий этого формирования с привлечением к их реализации широкого круга субъектов образовательного процесса: школьников, учителей и педагогов дополнительного образования, родителей учащихся, руководителей детских внешкольных учреждений и тренеров спортивных секций и кружков, ученых педагогов, психологов, сотрудников ГИБДД, МЧС, специалистов в области безопасности на транспорте, медицины и многих других сфер деятельности человека. При этом особая роль отводится средствам массовой коммуникации и информации, при содействии которых имеется реальная возможность на современном и более качественном, с большей эффективностью обеспечивать процессы направленные на формирование у детей транспортной культуры, пропаганды транспортной культуры и агитации школьников за постоянное повышение ее уровня.

Таким образом, предлагаемая новая педагогическая парадигма, действительно становится новой научнообоснованной образовательной предпосылкой создания педагогической системы формирования транспортной культуры школьников, направленной на выполнения социального заказа общества по снижению уровня детского травматизма на транспорте.

Очевидно, что принятие обновленной парадигмы обществом и его всеми ветвями власти на всех иерархических уровнях властных структур и структур управления, включая Правительство Российской Федерации и руководство Федеральных округов и субъектов Федерации, такие Министерства, как МВД (в лице ГУ ГИБДД), МЧС, образования и науки, здравоохранения и социальной защиты населения и т.д., а также российской общественностью (например, общественные Советы при Президенте России или при Полномочных представителях Президента страны в Федеральных округах, или при руководителях субъектов федерации и т.п.), повлечет за собой коренное переосмысление существующей проблемы с аварийностью на транспорте в нашей стране в целом и проблемы сохранения жизни и здоровья детей в открытой, динамичной, высоко энерговооруженной, постоянно усложняющейся и опасной транспортной среде, в частности.

Безусловно, переосмысление этих проблем повлечет (во всяком случае должно повлечь) за собой принятие комплекса мер социального, правового, финансово-экономического, психолого-педагогического и организационно-педагогического характера. Потребуется принятие соответствующих поправок в некоторых Федеральных Законах и других (подзаконных) нормативных документах, а также внесение изменений в содержание подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем формирования у них транспортной культуры, создание соответствующей учебно-методической и материально-технической базы для обеспечения эффективной специальной

подготовки подрастающего поколения россиян в области безопасности на транспорте.

Итак, становится не только очевидным, но в определенной степени и аксиоматичным то, что основное содержание проблемы формирования транспортной культуры школьников заключается в следующем. Живя и постоянно оказываясь в вездесущей транспортной среде без специальных знаний ее основных законов существования, развития и функционирования, дети находятся в условиях практической неподготовленности к безопасному поведению и жизни в этой среде. Плюс к этому, основная причина нарушения объективных законов безопасности транспорта – это, в совокупности, незнание и неумение вести себя безопасно и при этом несоблюдение и невыполнение действующих в обществе норм этики поведения в транспортных процессах, а также юридических норм, определяющих взаимоотношения участников этих процессов.

Из сказанного следует, что высокая культура транспортных отношений школьников, от уровня которой напрямую зависят как их собственная безопасность, так и безопасность окружающих их людей на дороге, улице и в транспортных средствах, должна закладываться и формироваться в человеке с самых ранних лет его пребывания в транспортной среде старшими членами семьи, учителями и педагогами, воспитателями и окружающими взрослыми.

Защищенность детей от опасностей предопределяется комплексом индивидуальных психических качеств, таких как темперамент, внимание, ощущения, мышление, воля, координация движений, эмоциональная устойчивость. Совокупность этих свойств человека называют еще «человеческим фактором», который играет определенную роль в происхождении несчастных случаев (О.Н. Русак и В.К. Зайцева). Изменение большинства из этих качеств до уровня, способствующего максимальной защищенности человека в транспортных процессах, к примеру, в дорожном движении, по нашему мнению, осуществимо во время обучения, научения и воспитания участников этих процессов. Наибольшая эффективность при этом может быть достигнута только при условии, что такое специальное обучение, научение и воспитание учащихся будет осуществляться системно, непрерывно и систематически согласуясь с требованиями, предъявляемыми закономерностями возрастного подхода к ним, т.е. с учетом возрастной сензитивности обучаемых и воспитываемых.

Существующее отношение в обществе к решению проблемы сохранения жизни и здоровья детей в транспортной среде требует, *во-первых*, не только переосмысления устоявшихся представлений о природе и механизмах возникновения транспортных происшествий, но также и обо всей системе подготовки человека к безопасному участию в транспортных процессах, а, *во-вторых*, также разработку концепции формирования транспортной культуры школьников, включающую в себя в качестве фундаментальных компонентов – формирование школьников личностями безопасного типа **участия** в транспортной среде и их подготовку к безопасной жизни и деятельности в органической, составной и неотъемлемой части современной техногенной среды – транспортной, а также подготовку к безопасному участию в транспортных процессах, происходящих в этой среде.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Раскройте содержание понятий: «транспортная среда», «безопасность в транспортной среде», «личность безопасного типа участия в транспортной среде».
2. Раскройте содержание понятия «транспортная культура школьника» и дайте характеристики ее компонентов.
3. Раскройте содержание понятия «безопасное участие в транспортном процессе».
4. В чем заключен смысл понятия «культурное и правопослушное участие в транспортной среде»?
5. В чем заключен смысл понятия «безопасная жизнедеятельность в транспортной среде»?
6. Каким Вы видите основное содержание системы формирования транспортной культуры молодого поколения россиян?

Рекомендуемый список литературы по теме

В качестве рекомендуемой литературы предлагается литература, приведенная в библиографическом списке, а также:

1. Якупов, А.М. Транспортная культура школьника: социокультурное обоснование, структура и содержание / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность, Экология. – 2008. – № 1-2. – С.154-162.
2. Якупов, А.М. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования транспортной культуры школьников / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность, Экология. – 2008. – № 1-2. – С.154-162.
3. Якупов, А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система : монография / А.М Якупов. – Магнитогорск : МаГУ, 2008.
4. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А.М Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности.– 2007.– № 9. – С. 48-53.
5. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования : монография / А.М Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2007.

1.3 Концепция и структурно-содержательная модель формирования транспортной культуры школьников

В основе концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система» (далее – Концепция) лежат положения и выводы новой педагогической парадигмы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, соответствующая требованиям современного развития общества, транспорта и образования в России, и представляющая собой совокупность теоретических и методологических предпосылок постановки

проблемы исследования. О ней подробно шла речь в предыдущем параграфе 1.2 пособия.

Именно эта новая педагогическая парадигма, а также ее интегрированная модель – образец «формирование транспортной культуры школьников» стали новой научно-обоснованной образовательной базой создания многоступенчатой педагогической системы непрерывного формирования у учащихся общеобразовательных школ данной культуры, направленной на выполнение социального заказа общества по снижению уровня детского травматизма на транспорте и, тем самым, сохранение жизни и здоровья подрастающего поколения россиян в транспортной среде и процессах, происходящих в ней..

Понятие «концепция» (лат. *conceptio* – понимание, система), представленное в «Философском энциклопедическом словаре» – это «определенный способ понимания трактовки какого-либо предмета, явления, процесса, основная точка зрения на предмет или явление, руководящая идея для систематического освещения». Известно, что термин «концепция» употребляется также для обозначения ведущего замысла, конструктивного принципа в научных и практических видах деятельности. Другими словами, концепция – это определенное понимание явлений, система взглядов, теоретическая идеальная конструкция, которая разрабатывается, во-первых, для более ясного понимания сложного динамического процесса или явления и, во-вторых, для обозначения ведущего замысла.

В нашей работе мы исходим из того, что современное образование рассматривается как обучение, воспитание и целенаправленное развитие личности обучаемого в интересах человека, общества, государства (Федеральный закон «Об образовании», Концепция модернизации российского образования на период до 2010 года). В целом под образованием понимается процесс и результат овладения учащимися системой научных знаний, познавательных умений и навыков, формирования на этой основе мировоззрения, нравственных и других качеств личности, развития ее творческих сил и способностей. Отсюда следует, что такому образованию присущи две самостоятельные функции: социальная и экономическая. Характеризуя современное образование, необходимо отметить, что:

1) оно находится в системе самостоятельных, но, в то же время взаимообусловленных, взаимозависимых, взаимосвязанных и взаимосуществующих процессов: обучение, воспитание и целенаправленное развитие личности;

2) образование симультанно (одновременно и параллельно) нацелено на получение специфических «продуктов», которыми являются при реализации его социальной функции «личность», при реализации экономической функции – «работник».

Следуя логике системного анализа, и взяв за основу положение что содержание Концепции находится на стыке многих научных направлений и дисциплин (инженерия, экология, социология, антропология, культурология, психология, педагогика, право, этика и др.) и носит интегрированный характер, в данном параграфе мы полагаем показать нашу концепцию с отражением основ-

ных идей, определением исходных оснований, ее ядра и следствия, а также определением ее сущностных характеристик и принципов построения как самой концепции, так и ее концептуальной модели.

Идеи концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогической системы» вытекают из положений и требований «Основных направлений социально-экономической политики Правительства Российской Федерации на долгосрочную перспективу», «Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России 2006-2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 и направленной на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, «Концепции национальной безопасности Российской Федерации» (Указ Президента РФ от 10.01.2000 № 24).

При разработке Концепции мы руководствовались требованиями Федеральных законов «О безопасности дорожного движения» (от 14.12.95, № 198-ФЗ) и «О безопасности» (от 25.12.92 N 4235-1) к органам образования, положениями и выводами Национальной доктрины образования в Российской Федерации до 2025 года, Федеральной программой развития российского образования и Концепцией его модернизации до 2010 года и др.

Прежде чем раскрыть главные идеи и сущностные характеристики Концепции, целесообразно отобразить и другие исходные позиции. Они составляют не только основную содержательную часть концепции, но и содержание всей образовательной деятельности по формированию транспортной культуры школьников как педагогическими коллективами общеобразовательных учреждений (школы), так и социально-педагогической средой, непосредственно оказывающей свое прямое влияние на весь ход формирования этой культуры.

Прежде всего речь идет о субъектах образовательного процесса (учителя и педагоги, учащиеся и их родители, сотрудники ГИБДД, МЧС (пожарные и спасатели), представители органов управления образованием, здравоохранения, специалисты в области обеспечения безопасности на транспорте др.

Все субъекты педагогического процесса должны овладеть следующими специальными знаниями:

1) о природе транспортной среды и процессах, происходящих в ней, законах и правилах их развития и «поведения»;

2) об основных законах и правилах безопасного участия всех участников транспортного процесса;

3) об антропологических и психофизиологических особенностях детей по адекватному восприятию транспортной среды, степень восприятия которой обуславливается их биологическими (генетическими, антропологическими, анатомическими, психофизиологическими и т.д.), возрастными, психофункциональными, личностными (включая их сензитивные уровни развития, состояния, психологические свойства и качества), социокультурными, нравственно-эстетическими, поведенческими и другими особенностями и т.д.;

4) о содержании предмета формирования транспортной культуры (обучения, воспитания и целенаправленного развития) и транспортных отношениях;

5) о педагогической системе непрерывного формирования транспортной культуры школьников, ее структуре, функциональных ролях и предназначении входящих в нее подсистем, компонентов, элементов и «единиц» в реализации этого педагогического процесса;

б) о технологии формирования транспортной культуры школьников.

Как отмечалось ранее, роль и значение формирования транспортной культуры школьника на современном этапе развития России определяется социальным заказом общества и задачами по сохранению жизни и здоровья детей в окружающей их транспортной среде за счет эффективной и качественной подготовки к безопасной жизни и деятельности в этой среде. Этого же можно достичь только посредством создания стройной педагогической системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников и реализации ее в практической деятельности общеобразовательной школы. Содержание такого специального образования школьников должно включать в себя: а) их специальную подготовку как участников транспортных процессов; б) формирование их личностями безопасного типа участия в транспортной среде, в том числе зарождение и формирование потребности быть безопасными участниками этих процессов не только для себя, но и для окружающих; г) воспитание и формирование культуры поведения в транспортной среде; внимательности, чувства самообладания и уверенности, дисциплинированности и самоконтроля в процессе движения; вежливости и чуткого и внимательного отношения к другим участникам движения; д) формирование правовой культуры применительно к сфере транспорта; е) подготовку к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Изложенное выше позволяет утверждать, что основными идеями рассматриваемой Концепции выступают следующие:

- формирование транспортной культуры школьника представляет собой педагогическую систему, обеспечивающую ему безопасную жизнь и деятельность в транспортной среде и его безопасное участие в процессах, происходящих в ней;

- формирование транспортной культуры школьника определяется в координатах безопасной жизнедеятельности учащихся в транспортной среде и направлено на: а) на раскрытие возможностей освоения им транспортной среды и человеческих отношений в ней; б) на выявление существа актов и процедур, обуславливающих реконструкцию мира транспортных отношений в этой среде;

- предметом деятельности субъектов образовательного процесса школы становится целостная проблемная ситуация по освоению специальных моделей безопасного участия школьника в транспортной среде и процессах, происходящих в ней;

- проблемно-ситуационная педагогическая технология формирования транспортной культуры школьников, объединяющая в себе три относительно самостоятельные технологии (моделирующую, безопасного участия и ситуаци-

онно-тренировочную), основана на субъект-субъектных формах взаимодействия обучаемого и обучающихся в рассматриваемом процессе;

- критериями оценки уровня сформированности транспортной культуры у школьников выступают: знания и умения их в области транспортных отношений и личностные качества учащихся как субъектов безопасного участия, исходя из представлений о транспортной среде и транспортной культуре школьника как об отображении и воспроизведении им объективной транспортной ситуации и выработке способов самостоятельного осуществления самоориентации и саморегуляция поведения учащегося.

Основной понятийный аппарат, принятый в построении концепции формирования транспортной культуры школьников, включает в себя понятия, содержание которых были раскрыты и приняты нами в предыдущих параграфах данной работы.

К сущностным характеристикам предлагаемой концепции относятся следующие:

1) **транспортная среда** – а) социально-природное окружение, в котором осуществляется транспортировка (перевозка) предметов, веществ, энергии, информации и людей посредством различных видов транспорта и многообразия транспортных средств при участии организаторов, управленцев, исполнителей и регулировщиков самого процесса транспортировки с целью удовлетворения витальных (жизненных), духовных и других потребностей человека, социальных групп, общества и государства; б) специфическая, органическая и неотъемлемая часть антропогенной (социоприродной и техногенной) среды, образованной человеком в результате созданных им специальной инфраструктуры, транспортирующих систем и транспортных средств, включая использование природных объектов и систем, их сил и явлений, с целью удовлетворения витальных (жизненных), духовных и других потребностей человека, социальных групп, общества и государства, путем организации перевозки необходимых грузов, людей и информации;

2) **безопасность ребенка в транспортной среде** – это способ, образ, стиль безопасной жизни и деятельности ребенка в этой среде, направленные на организацию и обеспечение процесса транспортировки и его «живучести», а также безопасности как участников этого процесса, так и окружающей их среды и ее обитателей;

3) **транспортная культура школьника** – это часть общей культуры учащегося, которая наиболее интенсивно формируется в школьном возрасте ребенка и определяет системные, самостоятельные и безопасные взаимоотношения его с объектами и субъектами транспортной среды, не нанося при этом ей вреда;

4) **школьник как личность безопасного типа участия в транспортной среде** – это личность, которая в зависимости от ее степени подготовленности, соответствующей возрастному уровню развития учащегося:

а) обладает высоким уровнем ценностных установок и морально-нравственных норм поведения в условиях транспортной среды, прошла специ-

альную подготовку в области безопасности на транспорте и владеет принципами и правилами организации и обеспечения безопасной жизни и деятельности в данной среде как личной, так и окружающих;

б) в любых обстоятельствах соблюдает нормы и выполняет правила безопасного участия в этой среде, в том числе при непосредственном участии в транспортных процессах, независимо от видов транспорта их осуществляющих;

в) приобретенные специальные знания, умения и навыки обеспечения безопасного участия в транспортных процессах осознанно, компетентно, квалифицированно и бескорыстно применяет на практике по отношению к опасным ситуациям, в том числе в обстановках, именуемых аварийными ситуациями или происшествиями, авариями, катастрофами на транспорте;

г) умеет и способна распознавать условия, при которых возможно появление аварийной ситуации, сама не допускает возникновения их, а также предотвращает в силу своих способностей и возможностей развитие и перехода таких ситуаций в транспортное происшествие;

д) способна прогнозировать и предвидеть появление аварийных ситуаций в транспортной среде и компетентно совместно со взрослыми или при их помощи принимать все необходимые меры по прекращению развития этих ситуаций до полного устранения условий, вызвавших их появление, или принимать, в силу своих возможностей, необходимые меры, направленные на предотвращение транспортной аварии (например, ДТП).

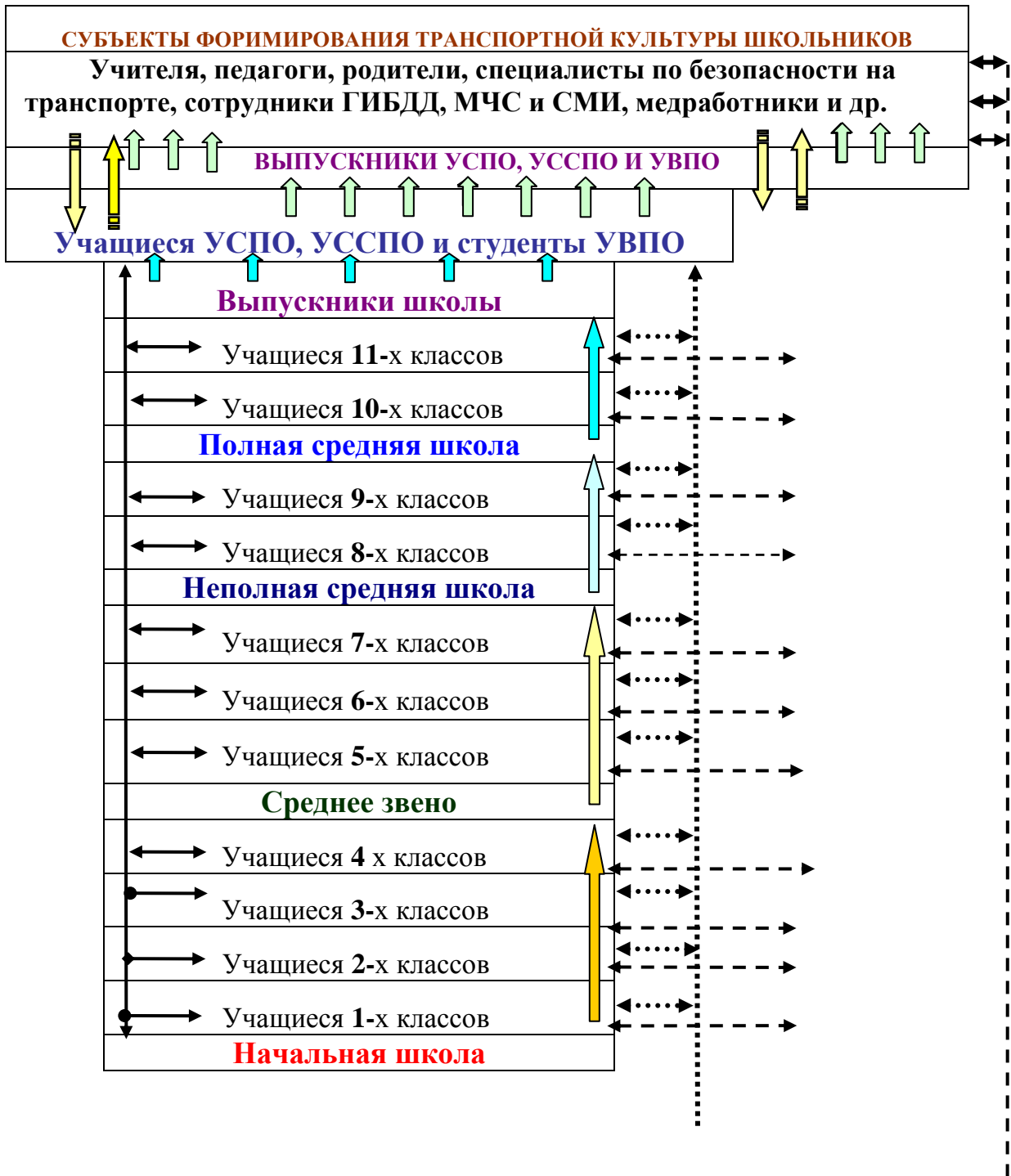
***Формирование транспортной культуры школьника** – это непрерывный педагогический процесс, осуществляемый его субъектами, направленный на формирование учащегося личностью безопасного типа участия в транспортной среде, воспитание у него правоупослушного, культурного и безопасного участия в транспортных процессах, происходящих в ней, его подготовку к безопасной жизнедеятельности в этой среде.*

Основанием Концепции являются три, выявленные нами в процессе исследования проблемы, принципа формирования транспортной культуры школьника: 1) всеучастности и преемственности; 2) социальной ответственности; 3) надежности.

Кратко остановимся на содержании каждого из них в отдельности и обоснуем необходимость их введения, а также приведем правила, вытекающие из этих принципов, выполнение которых обеспечивает эффективную реализацию этих принципов на практике. При этом укажем только основные правила формирования транспортной культуры школьников.

Принцип всеучастности и преемственности.

Он вытекает ***из следующей закономерности***: *эффективность непрерывного процесса формирования транспортной культуры школьника зависит от степени вовлечения в него всех субъектов процесса разных поколений, включая учащихся, и качества их взаимодействия между собой в условиях последовательного и поэтапного усложнения содержания образования от поколения к поколению.*



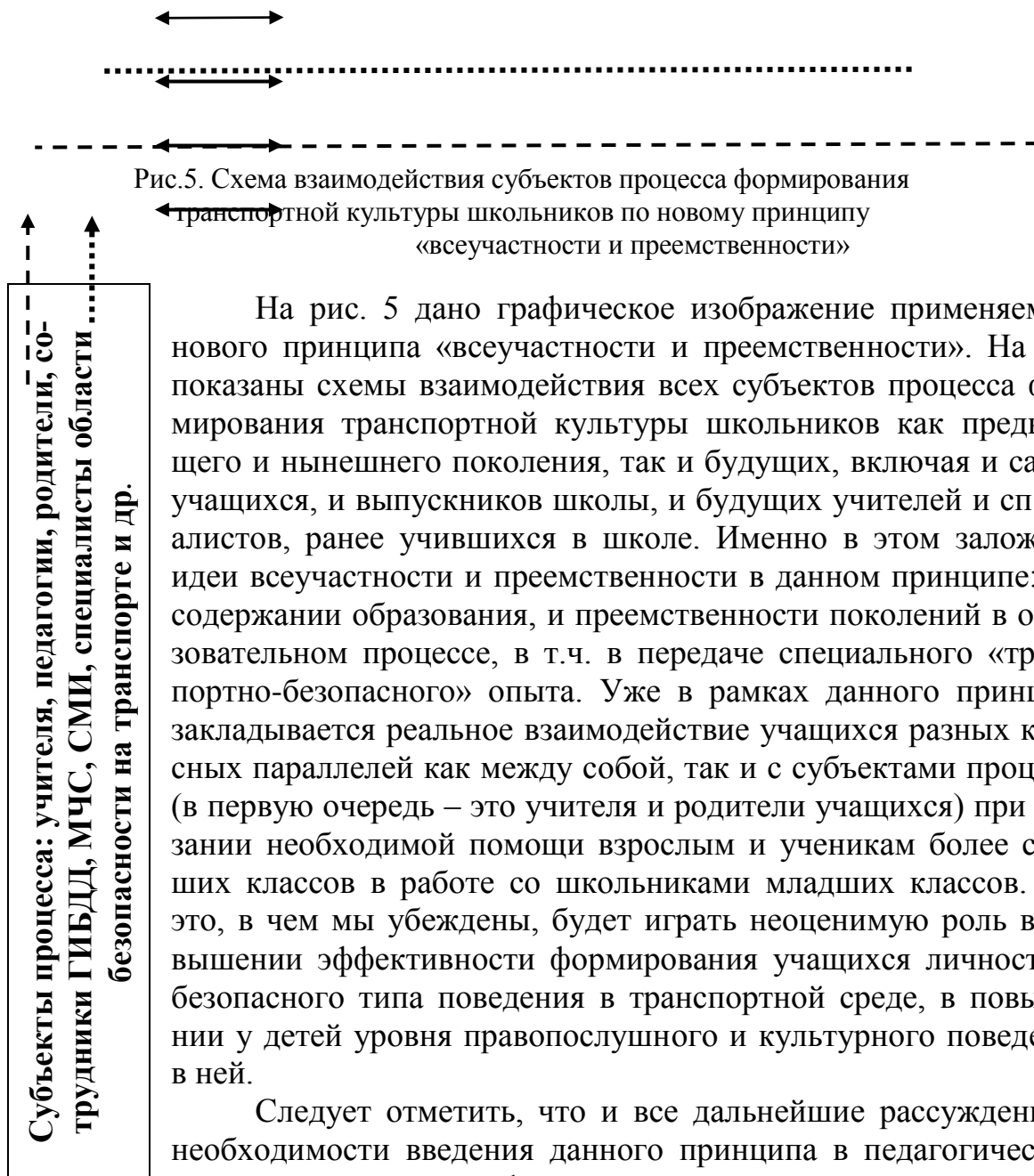


Рис.5. Схема взаимодействия субъектов процесса формирования транспортной культуры школьников по новому принципу «всеучастности и преемственности»

На рис. 5 дано графическое изображение применяемого нового принципа «всеучастности и преемственности». На нем показаны схемы взаимодействия всех субъектов процесса формирования транспортной культуры школьников как предыдущего и нынешнего поколения, так и будущих, включая и самих учащихся, и выпускников школы, и будущих учителей и специалистов, ранее учившихся в школе. Именно в этом заложены идеи всеучастности и преемственности в данном принципе: и в содержании образования, и преемственности поколений в образовательном процессе, в т.ч. в передаче специального «транспортно-безопасного» опыта. Уже в рамках данного принципа закладывается реальное взаимодействие учащихся разных классов параллелей как между собой, так и с субъектами процесса (в первую очередь – это учителя и родители учащихся) при оказании необходимой помощи взрослым и ученикам более старших классов в работе со школьниками младших классов. Все это, в чем мы убеждены, будет играть неопределимую роль в повышении эффективности формирования учащихся личностями безопасного типа поведения в транспортной среде, в повышении у детей уровня правоупорядоченного и культурного поведения в ней.

Следует отметить, что и все дальнейшие рассуждения о необходимости введения данного принципа в педагогическую теорию и практику формирования транспортной культуры школьников, раскрытия его сути, содержания, назначения и применения в работе с учащимися будут опираться на схему взаимодействия субъектов процесса, приведенную на данном рисунке.

Суть рассматриваемого принципа заключается в следующем.

Во-первых, в привлечении к планированию, организации и реализации на практике рассматриваемого непрерывного процесса формирования транспортной культуры школьников всех субъектов процесса (учащихся и их родителей, учителей и педагогов системы дополнительного образования и других внешкольных детских учреждений, представителей общественных организаций, сотрудников ГИБДД, специалистов в области безопасности на транспорте и транспортных предприятий и др.).

Во-вторых, в установлении действенных взаимосвязей и планирования четкого взаимодействия всех субъектов образования при организации и осуществлении этого процесса как в школе, так и за ее пределами, во всех классах

без исключения и на всех классных параллелях, включая в этот процесс учащихся, начиная от первого класса до выпускного включительно. Именно в этой части предлагаемого принципа ярко проявляется его характеристика всеучастности.

В-третьих, организация и безусловное обеспечение взаимодействия, взаимодополнения и взаимосочастия всех субъектов образования в использовании применяемых методов, форм и средств формирования транспортной культуры школьников во всех классах с учетом логической последовательности и преемственности учебного материала, соответствующего каждой параллели.

В-четвертых, организация и обеспечение действенной активной помощи старшеклассников и их родителей в проведении занятий по темам «Транспортная культура и безопасность на транспорте» и специальных внеклассных и внешкольных мероприятий с учащимися как младших, так и более старших классов по учебным и специальным программам и планам мероприятий по формированию у школьников транспортной культуры, подготовки их к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и безопасному участию в транспортных процессах. Именно эта посылка частично легла в такую характеристику рассматриваемого принципа как преемственность, так как здесь заложена некая преемственность поколений в организации и осуществлении непрерывного формирования транспортной культуры школьников.

Помощь учителям и педагогам дополнительного образования, школьникам младших и средних классов, о которой говорилось выше, может дать значительный эффект:

а) в лучшем усвоении материала не только обучающимися в данный момент школьниками, но и самими учащимися выступающими в роли «преподавателей»;

б) в явном проявлении положительного примера младшим школьникам в изучении тем раздела «Транспортная культура и безопасность на транспорте», качественного освоения и устойчивого усвоения учебного и практического материала, предусмотренного учебной программой этого предмета;

в) в формировании из числа школьников разных возрастных групп и поколений, в том числе выпускников школы, единомышленников в освоении транспортной культуры;

г) в оказании существенного влияния на воспитание у всех участников высокого уровня транспортной дисциплины и правового сознания в области транспортных отношений;

д) в передаче, формировании и закреплении социального опыта не только у школьников младших и средних классов, но и у учащихся старших классов.

Во всем этом мы видим то положительное, что одновременно с формированием данной ветви культуры у детей происходит и ее формирование у взрослых: родителей, учителей и преподавателей системы дополнительного образования, а также у всех других субъектов процесса образования, которые принимают непосредственное участие в последнем.

Данный принцип предполагает и еще одну важную сторону: в будущем, став взрослыми, сегодняшние школьники будут родителями. Некоторые из них пойдут работать в педагогическую или транспортную область. Они могут и должны стать активными субъектами формирования транспортной культуры уже нового поколения россиян, т.е. своих детей и их сверстников. Эта идея также предопределяет первую часть названия рассматриваемого нами принципа – преемственности, но уже преемственности будущих поколений в подготовке школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. Одновременно с этим закладываемая нами идея расширяет и вторую составляющую названия данного принципа – всеучастности.

На рис. 5 мы видим все эти связи поколений: сегодняшних учащихся (старшеклассники и младшие школьники) и взрослых (учителей, родителей и т.д.) и будущих поколений, когда сегодняшние ученики после окончания школы будут по мере своих сил и возможностей оказывать посильную помощь педагогическим коллективам не только тех учебных заведений, где они обучались, но и других школ, в работе с детьми по снижению уровня их травматизма на транспорте. Также показана связь и будущих родителей, учителей и специалистов, которыми станут сегодняшние ученики.

Следуя логической цепочке «закономерность – принцип – правило», раскроем содержание тех правил, которые вытекают из данного принципа.

В педагогической науке **правило** – это *основанное на общих принципах описание педагогической деятельности в определенных условиях для достижения определенной цели*. Правила обучения предписывают субъекту педагогического процесса выполнять в той или иной ситуации определенные действия, ориентируют его на соблюдение определенных требований; однако их выполнение целиком и полностью зависит уже от самого учителя. Правила не только вытекают из принципов, но и являются обобщением практического опыта многих поколений учителей.

Из принципа *преемственности и всеучастности* следуют **правила**:

а) деятельность всех субъектов процесса формирования транспортной культуры необходимо обязательно планировать в общем контексте поставленных целей и задач образования;

б) для организации и осуществления непрерывного формирования транспортной культуры учащихся как в школе, так и за ее пределами, во всех классах без исключения и на всех классных параллелях, необходимо обеспечить действенное и продуктивное взаимодействие всех субъектов образования;

в) важно организовать и обеспечить активную и действенную помощь старшеклассников из наиболее подготовленной их части (ученический «профессионал-помощник») и их родителей в проведении уроков в классе по разделу «Транспортная культура и безопасность на транспорте» и специальных внеклассных и внешкольных мероприятий с учащимися как младших, так и более старших классов;

г) необходимо организовать обязательную специальную педагогическую подготовку всех субъектов процесса с одновременным раскрытием содержания

таких ветвей культуры, как транспортировка, экологическая, безопасность жизнедеятельности поведения, правовая.

Принцип социальной ответственности.

Он вытекает ***из следующей закономерности: эффективность непрерывного процесса формирования транспортной культуры школьника зависит от осознания субъектами данного процесса своей роли (функций, предназначения) и меры ответственности за ее выполнение.***

Суть и содержание рассматриваемого принципа заключены в следующем.

Во-первых, при формировании транспортной культуры у школьников формируется гражданская и правовая ответственность в области транспортных отношений.

Во-вторых, такая ответственность, появляясь и проявляясь, закрепляется не только у самих школьников. Она одновременно повышается и у их родителей, учителей и педагогов как дополнительного образования, так и других детских учреждений и общественных организаций, а также и у всех субъектов образовательного процесса, которые в тесном содружестве являются непосредственными участниками непрерывного педагогического процесса формирования транспортной культуры школьников.

При этом обязательно учитывается то, что составной и неотъемлемой частью этого процесса является не только специальная подготовка детей к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и безопасному их участию в процессах, происходящих в ней, но и формирование у них «транспортного» правосознания, дисциплинированности, высокого уровня нравственно-этических норм поведения в указанной среде.

Из принципа *социальной ответственности* вытекают ***правила:***

а) включить в непрерывный педагогический процесс формирования транспортной культуры школьников воспитание ценностных установок, «транспортного» правосознания, дисциплинированности, морально-нравственной, социальной, гражданской и юридической ответственности за свое поведение в транспортной среде;

б) обеспечить формирование у учащихся высокого уровня морально-нравственных, этических и безопасных для себя и окружающих норм поведения в транспортных процессах с обязательным отражением требований соответствия направленности содержания образования содержанию общей культуры;

в) обеспечить систематическую специальную подготовку всех субъектов процесса по формированию социальной ответственности школьников за свое личное опасное поведение, поступки и проступки, которые могут привести к возникновению предаварийных ситуаций на транспорте, аварий, происшествий или катастроф;

г) создать условия, способствующие пониманию и осознанию учащимися результатов своих действий в транспортной среде и процессах, происходящих в ней, принятым в обществе нормам права, морали и нравственности, добываясь при этом зарождение у школьников чувства сопричастности в обеспечении без-

опасности на транспорте, а при несоответствии – чувства невыполненного долга.

Принцип надежности.

Он вытекает ***из следующей закономерности***: *эффективность непрерывного процесса формирования транспортной культуры школьника зависит от взаимосвязи содержания образования с поставленной целью этого образования – подготовки «надежного» и безопасного участника транспортного процесса.*

Здесь речь идет, прежде всего, о надежности школьника как «безопасного» участника транспортного процесса. Именно это трактование легло в основу формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде и процессах, в ней происходящих. Роль данного принципа достаточно велика и серьезна, так как с надежностью участников транспортных процессов всецело связано обеспечение безопасности детей на транспорте вообще, и на наземном (в большей мере на автомобильном), в частности.

Данный принцип рассматривается как принцип формирования готовности ребенка:

а) не провоцировать своим поведением появление аварийных ситуаций на транспорте, которые часто переходят в аварии, происшествия и катастрофы;

б) грамотно противостоять возникающим опасностям в транспортной среде;

в) в случае попадания в опасные (аварийные) ситуации или в происшествия на транспорте самостоятельно или во взаимодействии с окружающими его людьми выходить из них с минимальными потерями для себя и окружающих, сохранив при этом свою жизнь и здоровье.

Кроме того, реализация этого принципа обеспечивает формирование готовности школьников как участников транспортных процессов к прогнозированию появления предаварийных ситуаций на транспорте, выявлению условий их появления, а также, что особенно важно, предупреждению и профилактике аварийных ситуаций и предотвращению их перехода в транспортное происшествие.

Помимо этого, данный принцип означает надежность личности в случае возникновения транспортного происшествия и в его послеаварийный период. Это, *во-первых*, выход из сложившейся аварийной ситуации с сохранением собственной жизни и наименьшими потерями для своего здоровья; *во-вторых*, оказание грамотной и бескорыстной помощи другим участникам происшествия при появлении опасности для их жизни и здоровья, т.е. оказание необходимой первой помощи пострадавшим в происшествии по спасению их жизни и сохранению здоровья на максимально возможном в этих условиях уровне.

Говоря о готовности, мы подразумеваем не только «транспортно-профессиональную» готовность школьника, усвоившего необходимый объем специальных знаний в области транспортных отношений и владеющего специальными умениями и навыками безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и безопасного участия в транспортных процессах, но и его морально-психологическую, этическую и гуманистическую готовность жить и работать в этой среде безопасно для себя и не принося своими поступками и действиями

ущерба другим. Здесь же мы говорим о готовности противостоять любым трудностям и опасностям, часто возникающим в этой среде.

Также мы считаем, что в понятие готовности, как одной из основ понятия «надежность», входят не менее важные составляющие – это гражданская и «школьно-медицинская» готовность оказывать необходимую первую медицинскую помощь себе и другим пострадавшим в транспортных авариях, происшествиях и катастрофах.

Из принципа *надежности* вытекают следующие **правила для учителей, педагогов дополнительного образования и родителей**:

а) осуществлять в школе, учреждениях дополнительного образования и в семье формирование личности безопасного типа поведения в транспортной среде и процессах, в ней происходящих;

б) обеспечить обязательное формирование готовности ребенка:

- не провоцировать своим поведением появление аварийных ситуаций на транспорте, которые могут, не поддаваясь контролю извне, переходить в аварии, происшествия и катастрофы;

- грамотно и квалифицированно противостоять возникающим опасностям в транспортной среде;

- в случае попадания в опасные (аварийные) ситуации или в происшествия на транспорте он (ребенок) самостоятельно или во взаимодействии с окружающими его людьми с меньшими потерями для себя и окружающих может выйти из них, сохранив при этом жизнь и здоровье;

в) обеспечить готовность школьников-участников транспортных процессов к прогнозированию (предвидению) появления предаварийных ситуаций на транспорте, выявлению условий их появления, а также, по мере сил и своих возможностей, предупреждению (профилактике) аварийных ситуаций и предотвращению их перехода в транспортное происшествие.

Выполнение вышеприведенных правил в полном объеме позволит эффективно реализовать принципы формирования транспортной культуры школьников.

Кроме перечисленных новых принципов формирования транспортной культуры школьников в нашей работе мы опирались на существующие и хорошо известные в педагогической теории и практике принципы обучения, которые применимы и к рассматриваемому процессу. Основные из них приведены в табл. 1.

Таблица 1

Известные в педагогике принципы обучения, применяемые в процессе формирования транспортной культуры школьников

Принципы обучения	Содержание принципов
-------------------	----------------------

<p>Развивающего и воспитывающего обучения (В.И. Загвязинский)</p>	<p>«Выражает ведущую цель функционирования педагогической системы. Связывает воедино основные педагогические категории (воспитание, обучение, образование), определяя их соподчиненность, а все остальные принципы выступают по отношению к указанному как рекомендации о средствах и условиях достижения главной цели – формирование требуемых черт личности, всестороннего гармонического развития обучаемых, их готовности к самоорганизации. Это в полной мере относится к формированию школьника как личности безопасного участия в транспортной среде»</p>
<p>Научности и связи теории с практикой (В.И. Загвязинский)</p>	<p>Школьное образование должно быть направлено на усвоение учащимися системы знаний о транспортной среде и процессах, в ней происходящих. Все изучаемые знания о «транспортных отношениях» должны даваться «в современной, доступной трактовке, чтобы, по возможности, предметом изучения были и история...» транспорта, и «..современные теории...» его развития, «...и те прогнозы, которые предлагает наука...» в области «транспортных отношений». Современное научное знание о транспортной среде, законах ее развития и законах безопасности транспортных процессов должно предстать перед учащимися структурно целостным</p>

Окончание табл. 1

Принципы обучения	Содержание принципов
<p>Социокультурного соответствия (сообразности) <i>исторически выразался двумя принципами: культуросообразности и природосообразности.</i> (В.И. Загвязинский)</p>	<p>Формирование транспортной культуры школьника обязательно «...сообразовываться с природой, внутренней организацией, задатками ребенка, а также с законами окружающей ребенка природной и социальной среды»)</p>
<p>Систематичности и системности (В.И. Загвязинский)</p> <p>Систематичности и последовательности (непрерывности) (П.И. Пидкасистый, И.П. Подласый)</p> <p>(обобщенно: <i>принцип систематичности, непрерывности и системности</i>)</p>	<p>Содержит в себе требование логичности, последовательности и преемственности, когда каждое последующее знание или умение базируется на предшествующем и продолжает его. «Систематичность понимается не только как последовательность и преемственность, но и как системность, как отражение в сознании понятия или закона, теории и целостной научной картины мира» (В.И. Загвязинский). «Он придает системный характер учебной деятельности, теоретическим знаниям, практическим умениям учащихся. ...предполагает преподавание и усвоение знаний в определенной последовательности». Определяет требования к формированию транспортной культуры школьников на большом образовательном отрезке времени – от 1-го до</p>

	11-го класса включительно, как непрерывному, не допуская при этом «пробелов» в течение всего процесса
Принцип наглядности (В.И. Загвязинский, П.И. Пидкасистый и др.)	«Регулирует восхождение познания от чувственно-наглядного к абстрактно-логическому, от наглядности чувственно-конкретной к наглядности абстрактной и символической». Он «означает, что эффективность обучения зависит от целесообразного привлечения органов чувств к восприятию и переработке учебного материала». Определяет создание образа транспортной среды в сознании школьника, процессов в ней происходящих, формирование умений видеть, наблюдать и прогнозировать ход развития транспортных ситуаций, предвидеть опасность, избегать и не провоцировать их появление и т.п.
Принцип доступности (П.И. Пидкасистый, И.П. Подласый и др.)	Предписывает обязательный учет закономерностей возрастного уровня развития и сензитивного периода развития учащихся при организации и осуществлении образовательного процесса

Примеры соблюдения принципа систематичности, системности и последовательности (непрерывности) в формировании транспортной культуры школьников приведены на рис. 6, 7 в виде схем его реализации в нашем исследовании.

В качестве одного из результатов симбиоза принципов сознательности и наглядности в обучении выступает принцип пропаганды и агитации, который предписывает вести пропаганду транспортной культуры и агитацию школьников за постоянное самостоятельное повышение своего собственного уровня данной культуры. Мы придаем этому большое значение и рассматриваем пропаганду и агитацию как неотъемлемый компонент образовательного процесса. На рис. 8 показана схема реализации названного принципа в формировании транспортной культуры школьников.

Вместе с тем, построить и реализовать на практике педагогическую систему непрерывного формирования у школьников транспортной культуры невозможно без специальных принципов.

Поэтому были введены три новых принципа: всеучастности и преемственности, социальной ответственности и надежности, являющиеся основанием разработанной нами концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система», описание которой мы сделали в следующем параграфе работы.

Схема взаимосвязи и взаимодействия всех принципов формирования транспортной культуры школьников, включая и новые три, мы представили на рис. 9. При этом уточним: несмотря на то, что порядок расположения этих принципов на схеме выбран произвольный, системообразующим принципом (выражающим ведущую роль среди других) является принцип развивающего и воспитывающего обучения.

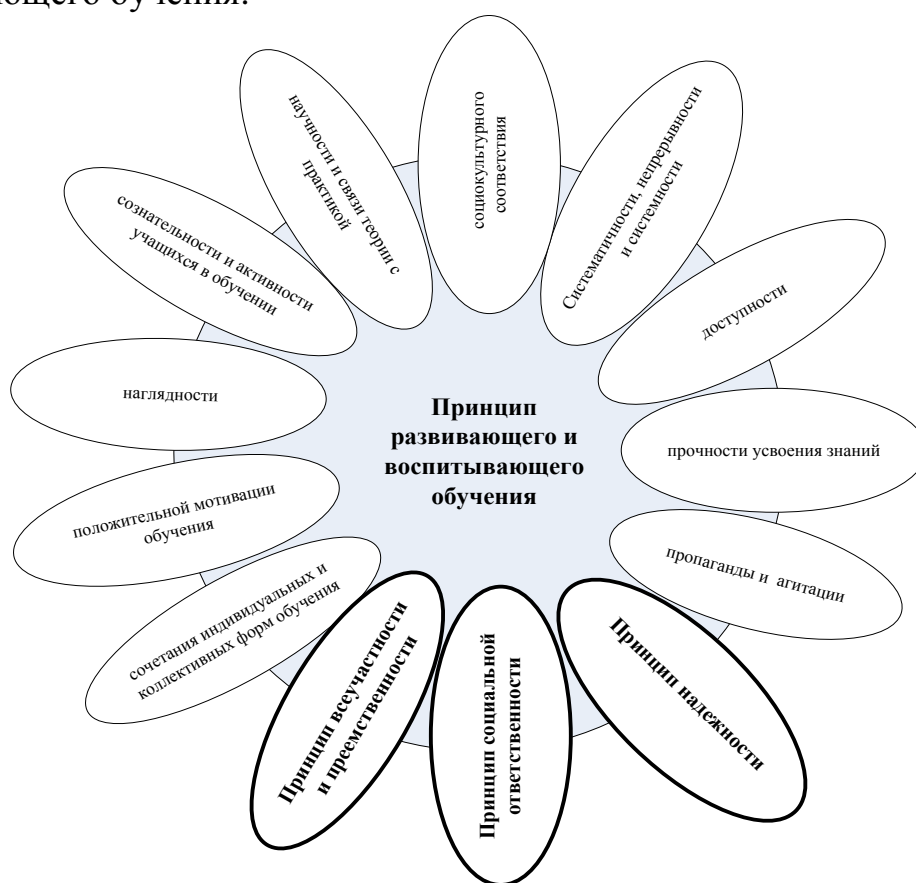


Рис. 9. Схема применяемых принципов в образовательном процессе формирования транспортной культуры школьников

Следствием рассматриваемой Концепции выступает специально разработанная и вновь введенная в педагогическую теорию и практику многоуровневая ***проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников***. Она включает в себя три следующие взаимодействующие, взаимозависимые, взаимообусловленные и дополняющие друг друга образовательные технологии:

1) *моделирующую технологию*, основная задача которой – обучение школьников основам «транспортной» безопасности и подготовка их к безопасному участию в транспортных процессах с использованием специально создаваемых моделей транспортных ситуаций и ДТП;

2) *технологию формирования безопасного участия*, основное направление которой – формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде и воспитание у него правопослушного и культурного участия в ней. Данная технология, по нашему убеждению, является системообразующей в технологии формирования транспортной культуры школьников;

3) *ситуационно-тренировочную технологию*, которая направлена на подготовку учащихся к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. В ее основе лежит закрепление у школьников специальных навыков безопасного поведения в различных по природе происхождения чрезвычайных ситуациях на транспорте или с его участием путем научения и тренировки. Учитывая ее специфику, мы относим эту технологию к завершающему звену системы формирования транспортной культуры учащихся общеобразовательных школ.

Но более подробно рассмотрим специальную многоуровневую проблемно-ситуационную образовательную технологию в отдельном параграфе следующей главы нашего пособия.

Ядром Концепции выступает *структурно-содержательная модель формирования транспортной культуры школьников*, которая состоит из четырех основных блоков: 1) теоретико-целевого; 2) нормативно-правового; 3) организационно-технологического; 4) результативно-оценочного.

Каждый из приведенных блоков представляет собой отдельную подсистему, взаимозависимую с другими блоками, и включает в себя составные компоненты, общая совокупность связей между которыми определяет структуру систему непрерывного формирования транспортной культуры школьников.

Предлагаемые основные положения концепции принимаются с учетом антропологических, возрастных, психофизиологических и других особенностей детей, влияющих на качество восприятия учебного материала и формирование у них специальных знаний, умений и навыков восприятия транспортной среды, процессов и ситуаций, постоянно происходящих и изменяющихся в ней, их адекватного анализа и принятие безошибочных решений по выполнению безопасных действий, а также грамотной и безопасной реализации этих решений как лично для себя, так и для окружающих.

Рассматриваемая Концепция существенно продвигает решение проблемы формирования транспортной культуры к ее позитивным результатам.

Структурно-содержательную модель формирования транспортной культуры школьников представляет собой педагогическую систему, структурно состоящую из четырех блоков. Каждый из них, в свою очередь, представляется отдельной подсистемой общей педагогической системы непрерывного формирования транспортной культуры и состоит из определенного числа взаимосвязанных и взаимодействующих компонентов, объединяющих в себе соответствующие им элементы, которые, как и объединяющие их компоненты, также находятся во взаимной зависимости между собой, взаимообуславливают и дополняют друг друга. На рис. 10 приведена схема рассматриваемой модели.

Опишем подробно каждый из названных блоков.

I. Теоретико-целевой блок состоит из следующих пяти компонентов, находящихся в последовательной связи между собой, которая и определяет характер их взаимодействия и структуру самого блока (первой подсистемы):

1. Социальный заказ общества – сохранение жизни и здоровья детей в транспортной среде и снижение уровня детского транспортного травматизма

Его содержание обусловлено реально существующим в России уровнем детского травматизма на транспорте и состоянием профилактики транспортных аварий и происшествий, в которых травмируются дети.

Правовая основа этого заказа лежит в Законах Российской Федерации, среди которых такие как: «О безопасности» (1992 г.), «О борьбе с терроризмом» (1998 г.), «О противодействии экстремистской деятельности» (2002 г.), «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (1994 г.); «О безопасности дорожного движения» (1995 г.); в «Правилах дорожного движения» (введены с 01.01.2006 г.) и Федеральной программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (2006 г.); в Федеральном законе «О пожарной безопасности» (1994 г.) и в Правилах пожарной безопасности в Российской Федерации (1993 г.), а также в Уголовном и Гражданском кодексах Российской Федерации и Кодексе РФ «Об административных нарушениях», действующих на территории России, в «Концепции модернизации российского образования на период до 2010 года» (2002 г.) и др.

Так, в Федеральном Законе «О безопасности дорожного движения» ст. 29 «Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах» говорится (часть 1): «Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных... учреждениях различных организационно-правовых форм...»; Федеральной программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения. Особое место в этих мероприятиях отведено профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

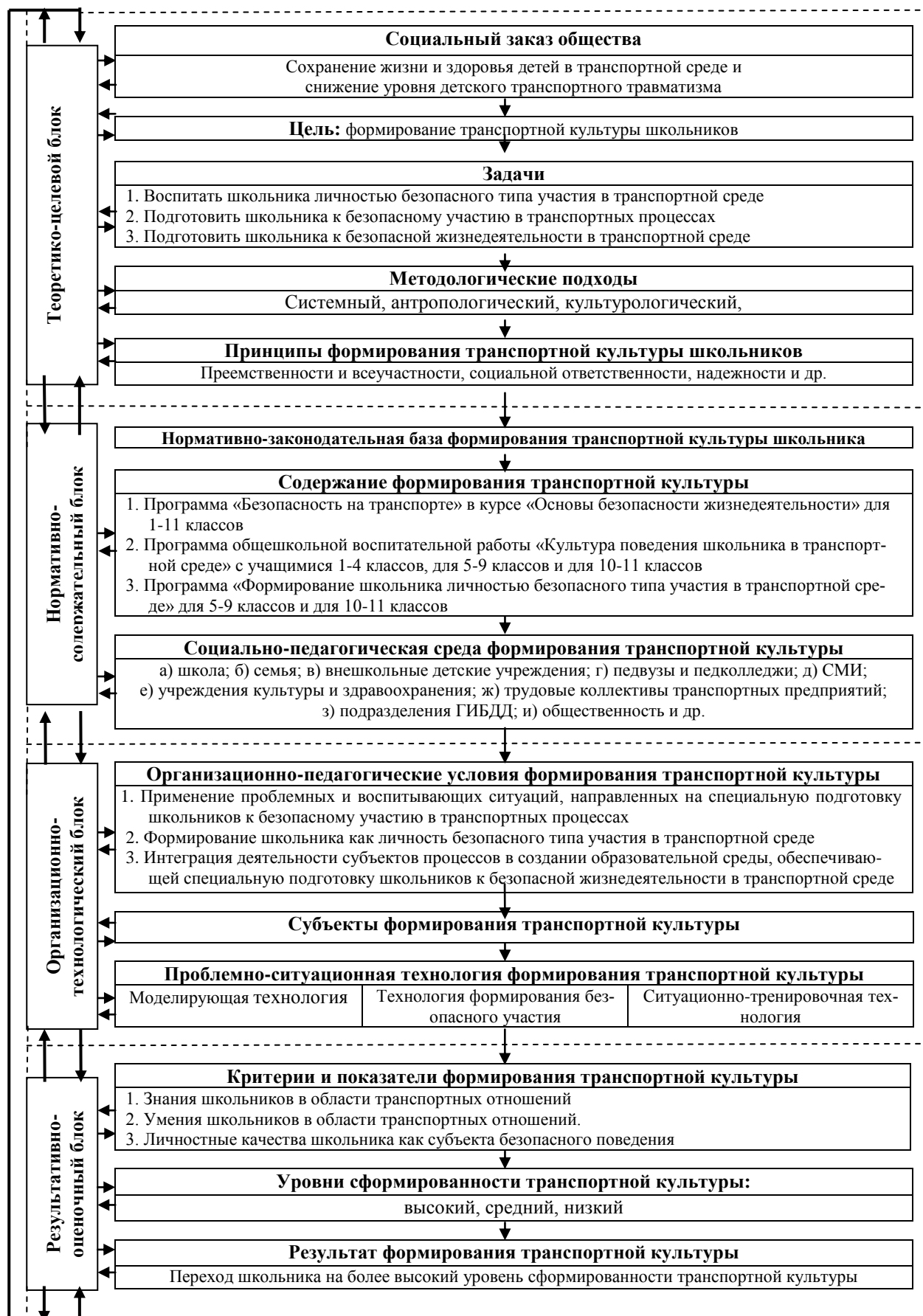


Рис. 10. Структурно-содержательная модель формирования транспортной культуры школьников

Вместе с тем, анализ существующего законодательства и нормативных документов в России, относящиеся к проблеме профилактики детского дорожно-транспортного травматизма показывает на несовершенство отдельных их статей и положений.

В первую очередь это относится к Федеральному закону «О Безопасности дорожного движения» от 26.12.95 № 196-ФЗ (с изменениями 1999-2003 гг.).

Здесь мы обращаем внимание на содержание только следующей статьи:
Статья 29. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах.

Уже в названии данной статьи заложено понятие «безопасное поведение на автомобильных дорогах», которое в современных условиях развития транспортной среды и дорожного движения в ней, отражает необходимое, но недостаточное условие обеспечения безопасности участника дорожного движения. Об этом подробно мы говорили при рассмотрении современной парадигмы профилактики ДТП по вине или неосторожности детей в параграфе 1.2 данной главы.

Мы придерживаемся идеи замены в рассматриваемой Статье 29 Федерального закона понятия «безопасное поведение на автомобильных дорогах» на более современное понятие – это «безопасное участие в дорожном движении», потому (как это было ранее отмечено нами), что понятие «безопасное участие» уже содержит в себе смысл понятия «безопасное поведение», т. е. вбирает его «в себя» или содержит его «в себе».

Анализ содержания указанной Статьи 29, т.е. всех его четырех Частей (1, 2, 3 и 4) рассматриваемого Закона показал, что их содержание также следует изменить, т.к. они содержат в себе понятие «безопасное поведение», что уже не может удовлетворить общество, учитывая современное состояние транспортной среды в целом и дорожного движения в ней, в частности. (Цит.: 1. Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится ...; 2. Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах проводится... 3. Положение об обязательном обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах... 4. ...в проведении мероприятий правилам поведения на дорогах).

Кроме того, в рассматриваемом законе «О безопасности дорожного движения» не дается трактовка применяемого понятия «правила безопасного поведения».

Таким образом, напрашивается вывод, что требуется замена существующей редакции статьи 29 на новую, которая должна включать такие понятия, как «транспортная культура»; «самостоятельное безопасное участие в дорожном движении» «личность безопасного типа поведения» на дорогах, улицах и в транспортных средствах; «самостоятельная безопасная жизнедеятельность в транспортной среде», включающая в себя систему «человек – транспортное средство – дорога и среда».

Во вторую очередь это относится к Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 (ФЦП БДД).

Анализ отдельных положений этой целевой программы показал следующее.

В Приложении 3 к Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», а это «Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения» мы увидели следующее:

- в самом названии заложено лишь «повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения», что является необходимым, но уже недостаточным в условиях современного развития транспортной среды и усложнений процессов, происходящих в ней. В рассматриваемом случае это относится к дорожному движению, которое имеет устойчивую тенденцию роста интенсивности транспортных, пешеходных и пассажирских потоков;

- далее, содержание названия самого Приложения уже не отражает такие понятия, как: формирование транспортной культуры, достигаемое подготовкой участников движения к безопасному участию в дорожно-транспортных процессах; формирование у них ценностей и качеств, характеризующих участников личностями безопасного типа поведения в этом процессе, а также формирование культурного и правопослушного поведения в нем, подготовку к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде (в дорожном процессе) при возникновении чрезвычайных ситуациях (ЧС) техногенного характера (например, ДТП, пожар или нахождение этого транспортного средства – автомобиль, автобус и т.п. – в зоне ЧС, возникшем на опасном предприятии – атомном, химическом и т.д.), а также природного характера (снежные заносы, наводнения, оползни, камнепады, землетрясения и т.д.), социального характера (толпа, паника, ЧС криминального происхождения – массовые беспорядки, нападение на водителя и пассажиров и насильственные действия против них и т.п.), военного и приравненного к ним ЧС (например, совершенный террористический акт и т.д.);

- анализ мероприятий, изложенных в пп. 23–33, 54 этого же Приложения № 3 ФЦП БДД показал, что содержания их названий построено на понятии «безопасное поведение» детей на дороге (в дорожном движении). Как было отмечено в предыдущем пункте данного анализа, все эти мероприятия требуют соответствующей корректировки как по сути, так и по содержанию. В этой связи требуется внести соответствующее изменение и в название Приложения № 3 и в содержание его мероприятий, предусмотренных в пп. 23–33 и 54.

Кроме изложенного выше гуманистического аспекта снижения уровня детского транспортного травматизма, мы усматриваем, по крайней мере, еще три особенных и взаимосвязанных между собой аспектов, не менее важных, чем первый – это социально-экономический, демографический и социально-психологический.

Говоря о социально-экономическом аспекте, следует отметить, что априори лечение пострадавших и содержание инвалидов в течение всей их последующей жизни требует из года в год все большие и большие затраты как для семей пострадавших, так и для государства. Второй аспект – демографический,

проявляется в сопоставлении числа детей, погибающих ежегодно в результате ДТП, с общими демографическими тенденциями России, который показывает, что гибель, например, в 1996 году 2000 детей означает потерю более 40 тыс. россиян в XXI веке. Что касается социально-психологического аспекта, то здесь речь идет прежде всего о сохранении психологического здоровья детей, пострадавших в транспортных происшествиях и получивших в них экстремальные психологические стрессы, и неверный выход в котором, как известно, приводит к большим осложнениям в их последующие годы жизни и деятельности. Проявление негативных последствий в результате полученных физических и психологических травм возможно в последующие годы жизни в неадекватном поведении пострадавших в процессе воспитания собственных детей, когда эти пострадавшие сами станут родителями.

2. **Цель:** формирование транспортной культуры школьников в условиях развивающейся и усложняющейся транспортной среды, их реальной подготовки к безопасной жизни и деятельности в этой среде.

Определенная нами цель согласуется с содержанием образования и направлена на развитие личностных функций школьника, с учетом того, что он выступает и как субъект социально-когнитивной деятельности, и как субъект транспортного процесса.

Считаем необходимым уточнить, что цель формирования транспортной культуры школьников согласуется с содержанием понятия «образование» как целенаправленного процесса обучения, воспитания и развития, осуществляемого в общеобразовательных учреждениях образования (со ступенями – начальное, основное, среднее) в интересах учащихся, общества и государства, установившем приоритеты интересов обучающегося (личности школьника) в образовательном процессе (Федеральный закон «Об образовании», 1996; Федеральная программа развития российского образования и Концепция его модернизации до 2010 года и др.).

3. **Задачи, вытекающие из поставленной цели формирования транспортной культуры школьников:**

1) воспитать школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде и сформировать у них ценностные установки безопасного участника транспортных процессов;

2) подготовить школьника к самостоятельному безопасному участию в транспортных процессах и воспитать у них правопослушное и культурное поведения в транспортной среде;

3) подготовить школьника к самостоятельной безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Определяя главные задачи по формированию транспортной культуры школьников, как мы полагаем, необходимо выполнить ряд приоритетных подзадач, таких как:

- формирование «транспортного» правосознания и высокого уровня дисциплинированности;

- воспитание социальной ответственности за свои действия (или бездействия) и поступки, приводящие к нарушению функционирования транспортных процессов, нередко приводящих к возникновению аварийных ситуаций, транспортных аварий, происшествий и катастроф;
- воспитание уважительного, чуткого и внимательного отношения к окружающим участникам транспортных процессов;
- формирование надежности школьника как участника транспортного процесса, в ситуациях, относящихся к разрядам предаварийные, аварийные и послеаварийные, которая позволит ему не только сохранить собственную жизнь и здоровье, но и грамотно оказывать (в меру своих сил и возможностей) необходимую помощь пострадавшим в послеаварийном периоде (неотложная первая медицинская помощь, реализация других необходимых мер спасения и т.д.);
- привитие навыков самостоятельного и безопасного поведения при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах, в основе которого лежит усвоение понятий и развитие соответствующего образа мышления, определяющих и способствующих такому поведению;
- разработка и апробирование рекомендаций по безопасному поведению детей на дороге, улице и в транспорте;
- пропаганда знаний безопасного поведения и агитация за безопасное участие в дорожном движении.

Это возможно достичь следующим образом:

- во-первых, передачей школьникам специальных знаний основ безопасности на транспорте и формированием у них, соответствующим этим знаниям, умений с последующим их закреплением в устойчивые навыки и привычки;
- во-вторых, формированием у учащихся таких необходимых качеств, как: ценностные ориентации школьника как безопасного участника транспортных процессов; ответственность за собственную безопасность во время движения и безопасность окружающих его других участников этих процессов; дисциплинированность в транспортной среде и др.;
- в-третьих, формированием у школьников правовой компетенции в области отношений субъектов транспортных процессов;
- в-четвертых, специальной подготовкой школьников не только к самостоятельному принятию безопасных решений, адекватных постоянно возникающим, развивающимся и изменяющимся различным транспортным ситуациям, но и, что особенно важно, к самостоятельной и безопасной реализации этих решений;
- в-пятых, воспитанием у учащихся нравственно-этических норм поведения в транспортной среде.

4. Методологические подходы, принятые в исследовании проблемы и разработке Концепции – это системный, антропологический и культурологический подходы.

Известно, что по своему месту в иерархии уровней методологии науки системный подход выступает как связующее звено между философской методологией и методологией специальных наук.

Системный подход приобретает все большее значение среди общенаучных принципов познания мира, выходящих за рамки построения картины действительности в конкретных дисциплинах, в том числе и в разных областях человекознания.

В данной работе категория «система» является центральным понятием, другие же понятия привлекаются нами, прежде всего, в качестве средства для выявления сущности образовательного процесса, организуемого учителем, как целостного, системного формирования транспортной культуры школьников.

Применение системного подхода, реализация принципов системно-структурного анализа предоставили необходимые условия для выявления и обоснования, следующих за системным подходом, требований антропологического и культурологического подходов к формированию транспортной культуры школьников и практической реализации требований всех этих трех подходов в практике построения и внедрения педагогической системы многоступенчатого непрерывного формирования у учащихся данного вида культуры. При этом такая образовательная система предполагает использование новых, выявленных в процессе исследования, педагогических принципов и на их основе разработанных специально с этой целью комплекса педагогических условий и многоуровневой образовательной технологии.

Причиной выбора антропологического подхода послужила реальная потребность в сохранении жизни и здоровья подрастающего поколения, постоянно живущего в техногенной среде и ежедневно соприкасающегося с транспортными системами и непосредственно участвующего в процессах, осуществляемых ими.

В основе этого подхода лежит понятие «антропология», определенное В.Г. Рындак как комплекс наук о человеке, обществе и культуре, который включает в себя физическую антропологию, культурную, психологическую, педагогическую, этнологию и философскую антропологию.

В философии антропологический принцип был развернут в антропологический подход, разработан принцип познания, который можно определить как человеческое измерение.

Антропологический подход, в свою очередь, представляет собой фундамент психолого-педагогической антропологии, главная идея которой состоит в том, что образовательный процесс нужно строить в соответствии с выработанными на данный момент представлениями о природе человека, о возрастных ступенях личностного становления, о путях и формах социализации индивида.

Б.М. Бим-Бад утверждал, что антропологический подход в педагогике – это системное использование данных всех наук о человеке и их учет при построении и осуществлении педагогического процесса.

Антропологический подход как основа педагогического образования предполагает изучение человека как «предмета воспитания». Признанно, что в России основоположником антрополого-педагогической науки является К.Д. Ушинский. Современные антропологические исследования в области образования ведутся Б.М. Бим-Бадом, Э.А. Орловой, Д.К. Танатовой и др.

К.Д. Ушинский разработал систему идей, направленную на всестороннее развитие и совершенствование целостной личности на основе воспитывающего обучения («Человек как предмет воспитания. Опыт педагогической антропологии», 1868-1869). В этой системе важнейшее место отводится положению о том, что психические качества человека формируются в единстве с их нейрофизиологической основой. Фундаментальной категорией ученый считал «полурефлексы», к которым относилось все многообразие навыков и привычек.

Все изложенное выше дает право предположить, что эффективным может быть только такое образование (обучение, воспитание и целенаправленное развитие), которое ориентировано на особенности, возможности, предрасположенности обучаемого, и приобретающее тем самым специальный вид общего образования, т.е. становится вариативным, но не вариантным.

Антропологизация современного образования не дань моде, а неоспоримое требование и неременное условие эффективного воспроизведения в содержании образования полноценного образа человека, которое может и должно стать важным средством развития личности учащегося.

Необходимость в антропологизации образования подтверждается и тем, что речь идет об образовании реального и живого ребенка, который нуждается в специальной его подготовке к безопасной жизни и деятельности в сложной и по-своему опасной транспортной среде.

Формирование транспортной культуры, подготовка к безопасному участию в транспортных процессах, к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде предполагает, что учитель должен «вести» учащегося по сложным лабиринтам познания окружающего мира, включая тот, который сотворил человек за все свое время существования. Особое внимание он должен уделить вопросам, связанным с обеспечением безопасной жизни и деятельностью в антропогенной (техногенной) среде вообще, и в ее неотъемлемой, органически влитой и вездесущей транспортной среде, в частности. При этом педагог и все другие субъекты образовательного процесса должны не только знать, но планировать необходимые изменения в психике ребенка и его поведении, способствовать появлению у детей новых определенных качеств. Выполнение этого требования возможно только при условии постоянной помощи ребенку для того, чтобы ему войти в мир культуры, создавая педагогические ситуации, где он может самореализовываться, проявлять свою активность. Все это обязательно должно быть при максимальном учете уровня наличного развития ребенка, доминирующих мотивов его поступков, актуальных для него интересов, индивидуальных способностей и потребностей. Вместе с тем образовательные средства отбираются исходя из целей и возможностей ребенка. Они же, в свою очередь, подвергаются педагогической коррекции со стороны учителя. Ребенок образовывается, живя, и живет, образовываясь. При этом «педагогическое руководство органически соединяется с саморазвитием ребенка и оказывает свое «формирующее» влияние через это саморазвитие, в основе которого лежит двуединый процесс опредмечивания – распредмечивания культуры, в ходе которого происходит творческое преобразование и мира, и человека. Под руковод-

ством педагога происходит самоопределение ребенка, самостоятельно и осознанно делающего свои большие и маленькие жизненные выборы» (О.В Черкасова).

Реализацию антропологического подхода необходимо увязать с выполнением следующих условий:

1) признание каждого ученика личностью и развивающимся человеком, высшей социальной ценностью и субъектом собственного развития, уважая при этом его своеобразие и уникальность;

2) признание социальных прав и свобод учащихся;

3) обязательная опора в воспитании учащихся и формировании у них транспортной культуры на совокупность знаний о человеке, на естественный процесс саморазвития формирующейся личности, на знание закономерностей этого процесса;

4) признание, что жизненные ценности, нравственные нормы и правила поведения школьника должны стать собственными ценностями и нормами развивающейся личности только через его собственные чувства;

5) учет эмоционально-чувственной сферы учащихся и морально-психологического состояния каждого из них с опорой на объективные данные об этом может обеспечить эффективность процесса освоения социального опыта школьниками в области транспортных отношений;

6) одним из ведущих направлений воспитания и формирования транспортной культуры должен быть принцип природосообразности образования, воспитания и развития личности школьника, который предполагает обязательный учет половозрастных особенностей учащихся и реализацию последующих идей:

– определение возможного для данного пола и возраста учащихся уровня развития субъективных личностных свойств, на формирование которых следует ориентироваться;

– опора при формировании личности школьника на мотивационно-потребностную сферу учащихся конкретного пола и возраста; преодоление противоречий, характерных для данного возраста и проявляющихся в социальной ситуации развития и в ведущем виде деятельности школьника;

– изучение и воспитание индивидуально-личностных свойств школьника в общей структуре возрастно-половых проявлений;

– построение возрастно-психологической диагностики и коррекции поведения с учетом принятой в науке периодизации возрастов;

– обеспечение взаимосвязи возрастно-половой диагностики, психологической консультации и коррекции;

– организация безопасной жизнедеятельности учащихся как основы процесса формирования транспортной культуры.

Кроме того, необходимо:

1) исключить авторитарность, грубость, насилие над ребенком, которые губят воспитательный процесс и ребенка как личность;

2) создать в педагогическом коллективе и в среде учащихся уважительные отношения между учителями, педагогами, воспитателями и школьниками, терпимость к мнению детей;

3) осознать и принять положение о том, что доброта и внимание по отношению к учащимся создают психологически комфортную атмосферу, в которой растущая личность чувствует себя защищенной, нужной, значимой, без чего невозможны развитие и саморазвитие ученика, особенно когда речь идет о жизни и деятельности в опасной транспортной среде по своему определению и сущности;

4) создать и постоянно поддерживать благоприятный психологический климат в классе, совершенствовать межличностные отношения на занятиях, при этом, с целью коррекции этих отношений, своевременно и добродушно создавать ситуации успеха, доверия, соревновательности.

Выполнение этих педагогических требований дает реальную возможность обеспечить применение антропологического подхода в формировании транспортной культуры школьников.

К ряду основных требований антропологического подхода к формированию транспортной культуры школьников относятся и такие:

1) образование как система вообще и ее подсистемы (формирование у учащихся транспортной культуры) в частности, должны рассматриваться как искусственные антропогенные системы;

2) школьник как личность должен рассматриваться как особый вид организации биологических, психических и социальных качеств, который определяет своеобразие человека, с обязательным учетом его возрастного уровня развития и периода сензитивности;

3) неременное соблюдение условия эффективного воспроизведения в содержании формирования у учащихся транспортной культуры полноценного образа школьника как человека, которое должно стать важным средством развития личности учащегося.

Следующим методологическим подходом в разработке Концепции стал **культурологический подход**. Он исходит из признания основных положений воспитания как становления его в культуре:

- культура как среда для воспитания человека;
- педагог как посредник в культуростановлении;
- диалог как форма общения, как средство для определения личностных смыслов (самоопределения в мире культурных ценностей).

В современном мире культурологический подход является одним из наиболее успешных и плодотворных инструментов познания многообразных культурных феноменов и социокультурных процессов. Понять культуру как целое невозможно без серьезных культурологических построений, включающих представления о культурных феноменах, проявлении процессов самоорганизации и закономерностей эволюции общей культуры. Поэтому и понять транспортную культуру школьника как целое сегодня невозможно без таких построений, включающих наряду с отмеченными, как представления о куль-

турных феноменах общей культуры, так и самой транспортной культуры и культурного развития личности ребенка.

На философском уровне культурологический подход – это применение адекватных культурологических концепций и методов в исследовании общей культуры. Не случайно в настоящее время этот подход является одним из наиболее успешных и плодотворных инструментов познания многообразных культурных феноменов и социокультурных процессов, механизмов формирования стратегий государственной культурной политики.

Главная отличительная особенность рассматриваемого нами подхода заключена в том, что культурологический подход есть не что иное, как выражение философского обоснования принципов исследования человека и систем его образования (обучения, воспитания и целенаправленного развития), в основе которой лежит философская категория «культура».

Культурологический подход как общенаучный метод предполагает понимание и объяснение изучаемого объекта как культурного явления или процесса. Такой подход есть методологическая позиция, раскрывающая единство аксиологического, деятельностного и индивидуально-творческого аспектов культуры и рассматривающая человека ее субъектом, главным действующим лицом. Культурологический подход предполагает использование феномена культуры в качестве стержневого в понимании и объяснении педагогических явлений и процессов (Г.И. Гайсина).

С позиции культурологического подхода педагогическое образование представляет собой социокультурный институт, призванный реализовать гуманитарную, культуротрансляционную и культуро-творческую функции, а также антропогенную практику культуры, фактор общекультурного развития личности учащегося. (Г.И. Гайсина).

Культурологический подход к процессу формирования транспортной культуры учащихся, направленный на социокультурную ориентацию школьников, является интересным и значимым в плане их социализации и представляется нам актуальным в плане поиска вариативных путей формирования специальных «транспортно–безопасных» знаний, умений, навыков, ценностей и качеств личности как ключевой общеобразовательной компетентности учащихся в социуме. Особенно, когда речь идет о подготовке школьника к безопасной жизнедеятельности в вездесущей, сложной и опасной транспортной среде, его подготовке к безопасному участию в транспортных процессах и формировании личностью безопасного типа участия в них.

Главные функции культурологического подхода – это: гуманистическая (человекотворческая), культуротворческая (трансляции социального опыта), регулятивная, аксиологическая, развивающая, креативная, диагностическая.

Проводя исследование проблемы формирования транспортной культуры школьников, как было отмечено ранее, мы выбрали в качестве опорных такие ветви культуры, как культура транспортировки, экологическая культура, культура безопасности жизнедеятельности, культура поведения и правовая культура. Именно здесь мы считаем целесообразным сделать акцент на том, что обра-

звательной среда будет культуросообразной средой только тогда, когда обязательным требованием ее конструирования будет создание «диалога» (раскрытие взаимообусловленности и взаимодействия) перечисленных выше базовых культур. Такой «диалог» заложен во все четыре наши программы, нацеленные в своей совокупности и на подготовку школьника к безопасному участию в транспортных процессах, и подготовку его к безопасной жизнедеятельности в условиях вездесущей транспортной среды, и формирование культуры поведения в этой среде с безусловным учетом и опорой на вышеперечисленные пять ветвей культур из всего того множества существующих в общей культуре (приложения 1,2,3,4).

Культурологический подход к формированию транспортной культуры школьников означает следующее. Перед каждым вступающим в жизнь человеком простирается мир вещей и социальных образований, в которых воплощена, опредмечена деятельность предшествующих поколений. В нашем случае – это транспортная среда и жизнедеятельность в ней. При этом достижения транспортной (человеческой) культуры не даны ему в готовом виде в воплощающих их объективных условиях, а лишь заданы в них. Освоение социальных, исторически сложившихся форм деятельности в такой среде, а другими словами, проявление особенности культурной «наследственности», – главное условие и решающий механизм индивидуального становления подрастающей личности как личности безопасного типа поведения в транспортной среде.

Осваивая очеловеченную природу в виде транспортной среды, он приобщается к бытию транспортной культуры разнообразными способами. В этом приобщении участвуют все его индивидуальные органы: зрение, слух, осязание, обоняние, и психологические индивидуальности: ощущение, память, мышление, желание, созерцание, деятельность и т.д..

Как видим, транспортная культура – это еще, в определенной мере, и символизированные результаты деятельности человека, т.е. нынешнее, и регулятор его деятельности, т.е. дальнейшее. Транспортную культуру в данном случае можно представить в виде определенного эквивалента деятельности людей по созданию транспортной среды сегодня и пользованию ей и сегодня, и в будущем. Между тем понятие «транспортная культура» характеризует строго определенную сторону системы человеческой жизнедеятельности в этой среде, а именно ту, которая обеспечивает процессы человекообразования и повышения уровня организации социума в этой среде.

В то же время интеграция системного, антропологического и культурологического подходов зависит от целей, стоящих на разных этапах формирования транспортной культуры школьников и, если она еще и построена логично, и во имя сохранения жизни и здоровья детей в транспортной среде, то такая интеграция непременно даст положительные результаты. А выделение системы идей-векторов, отражающих актуальные особенности процесса, может быть содержательной стороной взглядов, мнений и суждений учащихся.

Придерживаясь мнения Л.Б. Соколовой, сущность культурологического подхода в интеграции можно выразить следующим образом:

1) в признании личности школьника как высшей ценности, способной реализовать идеи культуры в процессе учебной деятельности;

2) во взаимопонимании и взаимодоверии субъектов образовательного процесса с различными уровнями и направленностями как лично-национальной, так и внутренней культуры; разных культур педагогического процесса;

3) в ориентации учащихся в эстетических, нравственных, экологических, правовых, специально-направленных (транспортных) и других ценностях и специфике проявления их в транспортной среде и в повседневной жизни;

4) в индивидуализации процессов овладения как общей, так и транспортной культурой и создании элементов этих культур в процессе образования.

Подводя итоги изложенного, можно определить следующие основные требования к использованию культурологического подхода применительно к формированию транспортной культуры школьников.

1. Формирование транспортной культуры школьника должно не только успевать за развитием социокультурных отношений в условиях развивающейся транспортной среды, но, более того, упреждать (в определенном смысле) эти отношения.

2. Применение культурологического подхода в исследовании проблемы формирования транспортной культуры должно быть в тесной взаимосвязи с системным подходом. Именно такая связь и их взаимозависимость позволит: а) рассматривать исследуемый объект не только как, например, техническую систему, но и как культурологическую систему; б) выделить из общей среды составляющих ее элементов те, которые в большей степени относятся к культурологическим элементам (компонентам, подсистемам и т.д.), и уделить им особое, специфическое внимание для детального и скрупулезного рассмотрения и изучения каждого из них с точки зрения культурологии; г) выделить и рассмотреть специфические (культурологические) связи и отношения между элементами или культурологические части связей в общих связях, в первую очередь, играющих роль при системообразовании, позволяющих в своей совокупности выделить и обосновать системные культурологические закономерности формирования транспортной культуры школьников; д) рассмотреть вопросы «солидарного», с точки зрения культурологии, функционирования изучаемой системы и управления ею.

3. Применение культурологического подхода в тесном взаимодействии с антропологическим в исследовании проблемы формирования транспортной культуры школьников необходимо рассматривать как применение ведущих подходов, диалектически взаимообусловленных и взаимодополняющих друг друга. Это и обеспечило наше исследование поставленной проблемы на основе законов, принципов и методов возрастного периода развития ребенка, законов, принципов и методов исследования биологии, культурологии, психологии и педагогики с опорой на общефилософскую и общенаучную методологию исследования объектов (предметов, явлений и процессов). В результате этого были выявлены и обоснованы психолого-педагогико-культурологические закономерности формирования транспортной культуры школьников.

4. Освоение учащимися социальных, исторически сложившихся форм деятельности людей в транспортной среде, как проявление особенности культурной наследственности, должно стать главным условием и решающим механизмом индивидуального становления школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде.

5. Приобщение школьников к нравственной, эстетической, политической, экологической, правовой культурам и др., то есть ко всем тем культурным ценностям, которые формируют его как «безопасного участника транспортных процессов». А по мере приобщения учащихся к культурным «транспортно-образовательным» ценностям, их устойчивости можно судить об уровне готовности и компетентности будущей «личности безопасного типа поведения в транспортной среде».

Формирование транспортной культуры и ориентация будущего «безопасного участника транспортных процессов» в культурных ценностях транспортных отношений на основе культуросообразного подхода, имеют и свои специфические особенности, которые проявляются:

а) в формировании цели и задач образовательной деятельности школьников, исходя из этапности педагогического процесса, повышения личного уровня транспортной культуры учащихся, развития у них мотивационной сферы и их ориентации в развитие «транспортно-безопасных» потребностей и ценностей;

б) в усложняющемся цикличном характере специальной подготовки школьников, которая осуществляется сначала в общеобразовательной (теоретические основы безопасности на транспорте), затем в специально образовательной подготовке (приобретение минимума основных умений и навыков обеспечения личной безопасности в транспортных процессах) и заканчивается специализацией-тренингом (специальная подготовка к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде);

в) в ориентации личности в общечеловеческих ценностях, выступающей основой формирования гуманистического отношения к людям, что позволяет учащимся определить свое место в социокультурном пространстве, включая транспортную среду;

г) в формировании интереса к ценностям в сфере транспортных отношений и жизнедеятельности человека в транспортной среде путем расширения информационно-коммуникативного пространства специально «транспортной» подготовки школьника;

д) в практическом «погружении» учащихся в мир транспортно-культурных, в том числе личностных ценностей как участников транспортных процессов.

Но самое важное из всего вышеизложенного – это: а) формирование направленности личности на присвоение им «транспортно-образовательных» и культурных ценностей; б) зарождение и развитие у ребенка «транспортно-безопасной» потребности в жизни и деятельности в условиях окружающей среды, включая транспортную; в) создание условий для раскрытия творческого потенциала личности школьника с целью постоянного повышения уровня лич-

ной готовности безопасно жить и работать в окружающей его среде, неотъемлемой частью которой является транспортная среда.

Как отмечалось ранее, культурологический подход тесно переплетается с системным и антропологическим подходами. Он, как и два других, обладает общими признаками, присущими им: рассматривает учащегося, образовательную среду и педагогический процесс формирования транспортной культуры школьников как системы в их развитии и изменчивости, в тесной взаимосвязи с окружающей средой и зависимости от последней, но лишь с одной условностью – с культурологических позиций. Тем не менее, как мы полагаем, органическое единство и диалектическое взаимовлияние этих подходов друг на друга не может привести к их взаимозаменяемости, а лишь усиливает роль каждого из них в исследовании нашей проблемы.

5. Принципы формирования транспортной культуры школьников.

Концепцией предусматривается реализация основных педагогических принципов как развивающего и воспитывающего обучения; научности и связи теории с практикой; систематичности, непрерывности и системности; сознательности и активности учащихся в обучении; наглядности; доступности; прочности; сочетания индивидуальных и коллективных форм обучения, положительной мотивации и благоприятного эмоционального климата обучения, пропаганды и агитации и др.

Однако с целью эффективного формирования транспортной культуры школьников, воспитания их личностями безопасного типа поведения в транспортной среде с высоким уровнем ценностных установок и нравственно-этических норм поведения в условиях этой среды, а также подготовки учащихся к безопасной жизнедеятельности вводятся, новые три, специальных («образовательно-технологических») принципа: а) всеучастности и преемственности; б) социальной ответственности и в) надежности. Подробно их идеи, суть и содержание были рассмотрены ранее.

II. Нормативно-содержательный блок. Он включает в себя три следующих компонента: нормативно-законодательная база формирования транспортной культуры школьников; содержание формирования транспортной культуры и образовательная среда ее формирования у школьников. Рассмотрим содержание каждого из этих компонентов подробно.

1. Нормативно-законодательная база формирования транспортной культуры школьников.

Вся деятельность общеобразовательных школ, направленная на интеграцию воспитывающей среды по формированию транспортной культуры школьников, по нашему убеждению, должна строиться в рамках требований следующих правовых документов, действующих на территории Российской Федерации:

- 1) Конвенция ООН «О правах ребенка» (1992 г.);
- 2) Конституция Российской Федерации (1993 года с последующими изменениями Указами Президента РФ и Федеральными конституционными законами вплоть до 21.07.2005 №5-ФКЗ);

3) Закон Российской Федерации «Об образовании» (в редакции 1996 года с последующими изменениями);

4) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (1995 года с последующими изменениями);

5) Федеральная программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (2006 г.);

6) Правила дорожного движения Российской Федерации (введены в действие с 01.01.2006 г. с последующими изменениями и дополнениями) и др.

Приведенный перечень Российских законов и других нормативных документов составляет правовую основу создаваемой нами концептуальной модели формирования транспортной культуры учащихся общеобразовательных школ.

2. Содержание формирования транспортной культуры школьников.

Формирование транспортной культуры школьников в рамках рассматриваемой проблемы определяется пониманием его как вида педагогической деятельности, направленное на раскрытие у школьников возможностей семантического освоения мира человеческих отношений в реально действующей и «живущей» транспортной среде и выявление сущности акта и процедур в объективно-логических терминах, обуславливающих рациональное отображение, воспроизведение и конструирование социально-транспортной реальности и проектирование способов своих «профессиональных» (участника транспортного процесса) качеств: самоориентации, саморегуляции, самоосуществления безопасных действий.

Данный компонент рассматривается как интеграция содержаний нескольких образовательных и учебно-воспитательных программ, представляющих собой системное единство общего содержания формирования транспортной культуры школьников. Основными здесь являются:

1) программа раздела «Безопасность на транспорте» школьного предмета «Основы безопасности жизнедеятельности» для 1-11 классов с соответствующими подразделами для начальной школы – «Мы познаем мир» и для 5-9 и 10-11 классов – «Безопасность на транспорте» (для 5-9-х классов – приложение 1, а для 10-11-х классов – приложение 2);

2) программа общешкольной воспитательной работы «Культура поведения школьника в транспортной среде» отдельно для 1-4, 5-9 и 10-11 классов, учитывающая возрастные, а вместе с этим, психофизиологические, анатомические, психические и другие особенности обучаемых, их уровень знаний, умений и навыков безопасного пребывания в транспортной среде, а также интеллектуальный уровень развития школьников (приложение 3);

3) общешкольная программа «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» разработана соответственно для 5-9 и 10-11 классов (приложение 4).

Эта программа, содержит в себе следующие основные идеи, задачи и компоненты.

Содержание программы для учащихся 5-9 классов является логическим продолжением общей идеи сквозной и непрерывной педагогической системы

формирования транспортной культуры школьников. Учитывая уровень психофизиологического развития учащихся, программой предусмотрено разделение ее содержания на две части (для учащихся 5-7 и 8-9 классов соответственно). Но обе эти части представляют собой взаимосвязанные как логикой включенных в нее тем, так и логикой последовательности их изучения по принципу «от простого – к сложному». Обязательным условием ее реализации является установление действительных (реальных) и устойчивых долговременных межпредметных связей с такими учебными предметами, как физика, математика, литература, основы права, экологических знаний, культурологии, истории и обществознания и др. с обязательной опорой на дисциплину «Основы безопасности жизнедеятельности».

3. Социально-педагогическая среда формирования транспортной культуры школьников.

Эта среда является неотъемлемой органической составляющей всей образовательной среды учащихся. К ней мы относим следующие элементы: школу, семьи учащихся, учреждения дополнительного образования и другие детские учреждения, формирования и общественные организации; педагогические вузы и колледжи; средства массовой информации (СМИ); подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД); учреждения культуры и здравоохранения; коллективы транспортных предприятий, автошкол и т.п.; общественность и др. Компоненты социально-педагогической среды формирования транспортной культуры школьников приведены на рис. 11. Именно в таком сочетании перечисленных компонентов и элементов рассматриваемой нами среды, их структурных связей и активного взаимодействия между собой, мы считаем возможным рассматривать ее как системную педагогическую среду, являющуюся неотъемлемой подсистемой общей системы формирования транспортной культуры школьников и играющую одну из ведущих ролей в выполнении основной функции последней.

Одновременно с этим становится очевидным и то, что школа в отрыве от социально-педагогической среды, в которой проходит значительная часть активной жизни ребенка, не сможет справиться с поставленными перед ней задачами по решению исследуемой нами проблемы. Поэтому здесь будет уместным следующее предложение: в повседневной работе школе необходимо реальное, планируемое и тесное сотрудничество с семьями учащихся и с соответствующими органами и организациями – исполнительной властью, образования, здравоохранения и социальной защиты; органами, осуществляющими управление в области безопасности на транспорте; общественными формированиями и т.д. Формы и методы такого сотрудничества могут быть достаточно многообразными. Например, от внесения школами предложений в соответствующие инстанции по вопросам организации дорожных условий для обеспечения безопасного движения учащихся в школу, в места массового отдыха детей и в посещаемые ими учреждения дополнительного образования (специализированные школы – спортивные, художественные, музыкальные и др., Дома и Центры детского творчества), спортивные центры и клубы, учреждения культуры (цирк,

театры, музеи и т.п.), до непосредственного участия вышеназванных субъектов в совместных мероприятиях со школой по обучению и пропаганде безопасности на транспорте.

Вопросу взаимодействия школы и семьи в обучении детей «транспортной» безопасности, привитию им культуры поведения и дисциплинированности при движении по улице, дороге и в транспорте в педагогической практике многих общеобразовательных учреждений уделяется, на наш взгляд, недостаточное внимание. Поэтому, учитывая особую важность поставленной проблемы обеспечения безопасности детей в транспортной среде, сохранения их жизни и здоровья, данному вопросу следует придать особое значение и уделить повышенное внимание.

В семье ребенок проводит большую часть своей жизни. Поэтому значение семьи в формировании транспортной культуры детей, воспитании безопасного отношения к себе и окружающим, обучении навыкам безопасно вести себя во время движения по дорогам, улицам и в транспортных средствах трудно переоценить. Участие семьи в решении данной проблемы должно рассматриваться наравне с другими задачами обучения, воспитания и развития детей. Раскрывая содержание рассматриваемого компонента и его элементов нормативно-содержательного блока концептуальной модели, мы видим, что в общей системе формирования транспортной культуры школьников и их подготовки к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде должны принимать участие все те организации и учреждения, которые по своим сущности, назначению, праву и значимости в обществе могут и, по нашему убеждению, должны быть в составе рассматриваемой образовательной среды.

III. Организационно-технологический блок.

Данный блок рассматриваемый концептуальной модели состоит из трех компонентов: организационно-педагогические условия формирования транспортной культуры школьников, субъекты процесса и проблемно-ситуационная технология этого формирования.

Охарактеризуем эти компоненты.

1. Организационно-педагогические условия формирования транспортной культуры школьников.

В данный компонент включены следующие основные три его элемента, которые, как мы считаем, можно отнести к непосредственно определяющим и организующим непрерывность педагогического процесса формирования транспортной культуры школьников, это:

- 1) применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьника к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде;
- 2) формирование школьника как личность безопасного типа участия в транспортной среде;
- 3) интеграция деятельности субъектов рассматриваемого процесса в создании воспитывающей среды, обеспечивающей специальную подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной сфере.

Таким образом, мы видим, что организационно-педагогические условия формирования транспортной культуры школьников выступают как некий целевой комплекс условий и его мы рассматриваем как совокупность необходимых и достаточных условий.

Этот выбор условий сделан не случайно. Ему предшествовал проведенный теоретический анализ проблемы формирования транспортной культуры школьников и результатов апробации разработанной системы ее непрерывного формирования.

Рассмотрим каждое из вышеназванных условий в отдельности и при этом покажем необходимость их введения и главный смысл, раскроем содержание и покажем механизмы их реализации.

1) ***Применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах***, вызвано спецификой формирования транспортной культуры школьников, основными задачами которого, как уже отмечалось ранее, являются: а) подготовка ребенка к безопасному участию в транспортных процессах, б) формирование учащегося как личность безопасного типа участия в транспортной среде, в) формирование у него правопослушного и культурного участия в этой среде и г) подготовка школьника к безопасной жизнедеятельности в названной среде.

Именно выполнение этих перечисленных задач легло в основу определения необходимости введения данного условия в педагогическую практику формирования у школьников транспортной культуры.

Главный смысл рассматриваемого условия состоит в том, что в процессе обучения и научения детей «транспортно-безопасному» поведению, развития специальных умений и закрепление их в необходимых им навыках и привычках должно, помимо изучения, например, «Правил дорожного движения», создавать у ребенка образы дорожных ситуаций в динамике их развития, безопасного участия на дороге, улице и в транспортном средстве. А это, в свою очередь, является необходимым условием выработки у ребенка рефлекса на реальную или на предполагаемую (ожидаемую) опасность. И что особенно важно в подготовке школьника, то это освоение им умений видеть, наблюдать и анализировать развитие ситуаций на дороге.

С целью более глубокого и детального раскрытия главного смысла вышеназванного организационно-педагогического условия, раскроем содержание таких понятий, как «формирование» (педагогический аспект), «ситуация», «проблемная ситуация», «воспитывающая ситуация» и «проблемное обучение», которые мы берем в его основу формирования. Следует отметить, что понятие «проблемное обучение» мы ввели в этот ряд понятий с целью более глубокого понимания двух других, стоящих перед ним.

Понятие «*формирование*» с точки зрения психологии и педагогики, есть не что иное, как целенаправленное изменение (совершенствование) динамической функциональной структуры личности, главным образом ее содержания под влиянием внешних воздействий. Под этим понятием, подразумевается, что

внешняя среда, и, прежде всего субъекты формирования транспортной культуры школьников, формирует последовательно и эффективно социальный статус у них, адекватный комплексному потенциалу каждой личности ребенка и потребностям общества в реализации этого потенциала. Слово «ситуация» в переводе с французского означает положение, обстановка, совокупность обстоятельств. В «Современном словаре по педагогике» мы находим, что «*ситуация*» – это совокупность внешних условий, факторов, действующих на человека и обуславливающих его деятельность наряду с субъективными, внутренними условиями, а «*проблемная ситуация*» – это «наиболее частый вид психологической ситуации, одно обстоятельство которой осознается (или заранее поставлено) как вопрос, на который должен быть получен ответ путем анализа понимания всей ситуации».

С точки зрения психологии, *проблемная ситуация* – это ситуация, в которой имеющиеся у индивида способы поведения и знания оказываются недостаточными для выполнения практического или теоретического задания и возникает потребность в новых формах поведения.

Приведенные трактовки этого понятия говорят именно о тех ситуациях, в которые ребенок попадает в процессе жизни, и их мы рассматриваем как трудные для него жизненные ситуации. В данном пособии под проблемной ситуацией понимается искусственно создаваемые учителем такие условные ситуации обучающего назначения (ситуационные задачи), разрешение которых учащимся помогает обретать необходимые знания усилием, прежде всего, собственной мысли, а не только с помощью памяти. Здесь усматривается и то, что такие ситуации представляют собой особый вид интеллектуально-эмоционального взаимодействия субъекта (учащегося) с объектом познания (задачей), в процессе которого учащийся осознает противоречие между необходимостью овладения объектом познания (решения задачи) и недостатком имеющихся у него знаний для этого. Эта ситуация порождает у обучаемого ярко выраженную поисковую потребность, стремление найти (открыть или усвоить) объективно необходимые и достаточные для решения проблемы знания и способы деятельности. В таком случае учитель обозначает проблемную ситуацию (на любом этапе обучения), а ученик самостоятельно или с помощью взрослых ищет решение проблемы, совершая субъективные открытия. При этом школьник приобретает знания, умения и навыки, усваивает способы самостоятельной деятельности, у него развиваются познавательные и творческие способности.

Вместе с этим следует отличать проблемную ситуацию от проблемной задачи. В отличие от задачи, как известно, *проблемная ситуация включает в себя три главных компонента*: а) необходимость выполнения такого действия, при котором возникает познавательная потребность в новом неизвестном отношении, способе или условии действия; б) неизвестное, которое должно быть раскрыто в возникшей проблемной ситуации; в) возможности учащегося в выполнении поставленного задания, в анализе условий и открытии неизвестного. Таким образом, опираясь на утверждение, приведенное в «Большом психологическом словаре», что *проблемная ситуация* – это ситуация выполнения практи-

ческого или теоретического задания, при которой ранее усвоенных знаний оказывается недостаточно и возникает потребность в новых знаниях. При этом, возникающая познавательная потребность вызывает и определяет познавательную активность личности в обучении. Она является основным звеном, из которого в дальнейшем обучении развиваются познавательные и профессиональные интересы человека.

Следующее понятие, которое напрямую соотносится с предыдущим – это *проблемное обучение*. Оно известно как система методов и средств, обеспечивающих возможности творческого участия учащегося в процессе усвоения новых знаний, формирование творческого мышления и познавательных интересов. Центральным звеном развития проблемного обучения явилось представление о таком процессе в обучении, который имитирует реальный творческий процесс, моделирует его главное звено, включающее создание проблемной ситуации и управление поиском решения данной проблемы.

Известно, что процесс усвоения новых знаний осуществляется в системе проблемного обучения как субъективное открытие их учащимся с помощью преподавателя. Таким образом, в системе проблемного обучения два главных условия: 1) возникновение познавательной потребности у каждого учащегося в усваиваемом учебном материале; 2) субъективное открытие новых обобщенных знаний, необходимых для выполнения практических или теоретических задач.

Хотя проблемное обучение получило свое название по одному из центральных звеньев обучения – мотивационному, творческому звену, надо отметить, что оно не единственное. Известно и то, что система проблемного обучения в целом включает информационные и тренировочные этапы обучения.

Воспитывающие ситуации – это ситуации, с помощью которых реализуются «воспитывающее обучение» и само воспитание ребенка, включающее в себя: *обучение* – явление формирования знаний, умений и навыков познания некоторого реального или идеального явления, *воспитание* – явление формирования комплексных личностных качеств, появление которых упреждающе обусловливается явлением обучения, а целенаправленное *развитие личности* – явление закрепления личностных качеств, сформированных при воспитании человека.

Таким образом, воспитывающее обучение – это обучение, при котором достигается органическая связь между приобретением учащимися знаний, умений, навыков, усвоение опыта творческой деятельности и формированием их личностных качеств (мировоззрения, морально-ценностного отношения к миру, друг другу, к усваемому учебному материалу и т.д.

В реальной жизни и деятельности у человека любого возраста, осознающего себя как человека (как личность), постоянно возникают ситуации, в которых он часто подвергается испытанию «на прочность». Это в полной мере относится и к участию детей в транспортных процессах, ситуации которых постоянно изменяются, нередко переходя из безопасных в крайне опасные (аварийные).

В этой связи применение проблемных ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процес-

сах, оправдано и целесообразно. Это связано, прежде всего, с тем, что сама по себе проблемная ситуация порождает у школьника ярко выраженную поисковую потребность, «стремление найти (открыть или усвоить) объективно необходимые и достаточные для решения проблемы знания и способы деятельности».

Таким образом, сказанное выше определяет статус данного условия как необходимого в системе введенных организационно-педагогических условий формирования транспортной культуры школьников.

Покажем механизм реализации рассматриваемого организационно-педагогического условия, т.е. пути достижения планируемых результатов. Этот механизм включает в себя следующие основные составляющие:

- создание проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах. Они создаются учителем или тем, кто непосредственно принимает участие в такой специальной подготовке детей и представляет собой модели реальной действительности, например, дорожного движения. Они могут быть смоделированы на макетах с помощью набора масштабных моделей транспортных средств, дорожных знаков, дорожной разметки, моделей домов и дорожных сооружений и фигурок пешеходов. Смоделированная ситуация может быть представлена с помощью рисунка или схемы как на плакате, так и на школьной доске. Интересным и привлекательным для учащихся являются смоделированные ситуации с помощью компьютерных программ.

Создание ситуаций возможно и вербальным путем (в виде абстрактного или виртуального образа). Но первоначально они должны быть созданы именно для обозрения и видения ребенком модели прообраза дорожной ситуации;

- создание проблемных ситуаций возможно на уроках в классе или в специально оборудованных кабинетах общеобразовательной школы или в учебных аудиториях, например, автошколы или службы безопасности дорожного движения во время проведения некоторых плановых занятий со школьниками;

- создание образа проблемной ситуации на дороге необходимо производить и на практических занятиях, проводимых за пределами школы («полевые занятия»), а именно на участках, расположенных неподалеку, например, от перекрестка с регулированием транспортных и пешеходных потоков. Также они могут быть смоделированы вербальным методом с дальнейшим представлением их развития и изменения.

Формы и средства реализации рассматриваемого педагогического условия реализации педагогической системы формирования транспортной культуры школьников могут быть самыми различными и широко применяемыми в педагогической практике в целом, т.е. в процессе обучения школьников (урок в классе, занятие вне класса или вне школы, в учреждении дополнительного образования и т.д.; использование современных технических средств обучения, а также широко применяемых сегодня в школах наглядных средств по темам занятий по школьному курсу «Основы безопасности жизнедеятельности» (раздел «Безопасность на транспорте»), кино- и видеofilмы, тренажеры и т.д.).

При выборе методов реализации педагогического условия «Применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах», мы, во-первых, рассматривали понятие «метод» на уровне приемов как конкретных способов организации деятельности обучаемых и их учебных действий. А, во-вторых, приняв во внимание утверждение В.И. Загвязинского, что единой универсальной классификации методов обучения и воспитания дидактам и методистам создать не удалось и, что единая классификация методов невозможна в принципе ввиду многокачественности и многофункциональности методов, в качестве ведущих методов мы видим следующие: рассказ, беседа, убеждения, демонстрации, примеры, проблемные, дискуссионные, упражнения, решение задач, доказательства, опровержения, исследовательские, эмпатии, игровые, тренинговые, рефлексивные и др., позволяющие учащимся сознательно воспроизводить изложенный варианты каких-либо дорожных ситуаций на схеме или макете и объяснять иллюстрируемые, осуществлять поиск альтернативных решений под руководством учителя и при участии других обучаемых, а также самостоятельно ставить себе и другим учащимся новые проблемы и искать варианты их решений. Перечень применяемых методов можно продолжить, но о них, включая и ранее перечисленные, более конкретно будем вести речь при рассмотрении технологии формирования транспортной культуры школьников в следующем параграфе.

Становится очевидным, что выполнение этого педагогического условия окажет существенное влияние на повышение уровня готовности школьника к безопасному участию в транспортных процессах, т.к. именно через создание определенных и необходимых образов дорожных ситуаций и безопасного поведения в них у школьника вырабатывается рефлекс на опасность на дороге. Тем самым он получает образную основу для развития своих специальных знаний и умений безопасного поведения в транспортных процессах и закрепление их в виде специальных навыков безопасного участия в них.

Более детально реализацию рассматриваемого условия в реальной практической деятельности школы по подготовке школьников к безопасному участию в транспортных процессах, (эта работа проводилась в период всего нашего исследования), будет показана в следующем параграфе данной работы, при раскрытии содержания многоуровневой проблемно-ситуационной технологии формирования данного вида культуры у школьников.

2) *Формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде.*

Проанализируем природу и значимость этого педагогического условия. Его введение продиктовано необходимостью сохранения жизни и здоровья детей в транспортной среде и снижением уровня детского транспортного травматизма.

Для выведения главного смысла этого организационно-педагогического условия проанализируем понятия, которые включены в него.

Определение понятия «школьник как личность безопасного типа участия в транспортной среде» мы рассмотрели в предыдущем параграфе. Само же

формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде – это педагогический процесс целенаправленного изменения (совершенствования) динамической функциональной структуры личности школьника, осуществляемый субъектами этого процесса с целью подготовки учащегося к самостоятельной безопасной жизни и деятельности в транспортной среде.

Сказанное выше определяет статус данного условия, как и предыдущего, в качестве необходимого в системе введенных организационно-педагогических условий формирования транспортной культуры школьников.

Данное условие реализуется, как и предыдущее, в школе учителем и другими субъектами образования по месту проведения с учащимися специальных мероприятий воспитательного характера. Свое продолжение эти мероприятия должны находить в семье ребенка.

Формы реализации этого условия, как и в предыдущем случае, могут быть самые различные и широко применяемые в процессе обучения и воспитания школьников (урок в классе, занятие вне класса или вне школы, в учреждении дополнительного образования и т.д.). К формам же организации обучения, в первую очередь, мы относим: а) групповую и индивидуальную; б) теоретического, практического и смешанного обучения; в) урок, экскурсия, практикум, семинар и т.д. Подробно они будут также раскрыты в следующем параграфе данной главы при рассмотрении технологии формирования транспортной культуры школьников.

В качестве основных методов, с помощью которых достигается выполнение рассматриваемого условия, мы рассматриваем следующие:

– беседа, рассказ, объяснение, проблемные, примера, убеждение, дискуссии, работа с книгой, выступление и т.п.;

– иллюстрация, демонстрация, наблюдение, просмотр кино- и видео фильмов;

– упражнения, решение задач, доказательства, опровержения, исследовательские, эмпатии, игровые, тренинговые, рефлексивные, графическая работа, изготовление предметов, опыт и эксперимент;

– методы стимулирования на занятиях и др.

Все вышеназванные методы, получившие широкое их применение в педагогической практике, представляются как многомерный подход к реализации педагогического условия формирования (обучения, воспитания и целенаправленного развития) школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде.

Средства реализации этого условия также многообразны. К ним относятся видеофильмы, компьютерная техника, специальные учебно-методические материалы, учебная и специальная литература и т.д.

Раскрытие каждого из приведенных методов и применение каждого из перечисленных средств приведет в следующем параграфе.

Практическое же воплощение рассматриваемого условия нашло свое отражение в разработанных Программах воспитательной работы с учащимися 1-11-х классов общеобразовательных школ «Культура поведения школьника в

транспортной среде» (см. прил. 3) и с учащимися 5-11 классов «Формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде» (см. прил. 4). Эти программы, носящие характер как опытно-экспериментальные, были введены нами в 2000 году в базовых школах г. Магнитогорска, а их реализация дала положительный эффект в формировании транспортной культуры школьников.

Реализация данного педагогического условия, которое мы определили как необходимое условие формирования транспортной культуры школьника, открывает реальную возможность сформировать учащегося как личность безопасного типа участия в транспортной среде. Что, безусловно, окажет положительное влияние на снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма. Таким образом, выполнение данного условия обеспечит в определенной степени выполнение социального заказа общества по сохранению жизни и здоровья юных участников транспортных процессов.

3) Интеграция субъектов процессов в создании воспитывающей среды, обеспечивающей специальную подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной сфере – это третье организационно-педагогическое условие, введенное в связи с необходимостью подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. Иначе говоря, необходимостью формирования готовности школьников к сохранению жизни и здоровья как своей, так и окружающих в сложных условиях, возникающих в транспортной среде в результате аварий или чрезвычайных ситуаций природного, техногенного, социального, криминогенного или военного характера.

Разрабатывая концепцию «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система», которая была описана выше, мы определили, что субъектами формирования у учащихся данного вида культуры являются школьники, учителя, педагоги дополнительного образования, родители учащихся и т.д., т.е. все те, кто каким-либо образом причастен к образовательному процессу этого формирования.

Интеграция (от слова *интегрировать* – собирать в единое, суммировать) же субъектов процесса, есть не что иное, как объединение их в стройной социальной системе для выполнения собственных ролей (функций) в этом процессе, взаимодействующих между собой, взаимозависимых и взаимообуславливающих друг друга. Системообразующим же элементом здесь является учащийся общеобразовательной школы, так как ради него и во имя него строится и реализуется весь педагогический процесс формирования транспортной культуры школьников.

Воспитывающая среда рассматривается в широком плане как образовательная среда, в которой осуществляются обучение школьников, их воспитание и целенаправленное развитие. Очевидно, что никакая материальная система не может существовать вне определенной среды, поэтому человек как «субъект образования» может находиться только в условиях образовательной среды. В этой связи З.Н. Тюмасева и Б.Ф. Кваша определяют образовательную среду, *во-первых*, как базовую подсистему образования, которая формируется не только

на основе общих принципов системологии, но и системных принципов средовости, *во-вторых*, как открытую систему, имеющую тенденцию к обусловленному развитию, *в-третьих*, понятие «образовательная среда», как специального вида части окружающей среды, или артсреды, соотносится с объектом образования или группой таких субъектов, т.к. в любом случае и организм, и субъект образования, и любая другая система является элементом, объектом определенной окружающей среды, как базовой системы, и одновременно субъектом отношений с этой средой, выполняющей роль ее подсистемы; *в-четвертых*, образовательная среда рассматривается как система именно образовательная. Одновременно с этим мы согласны с утверждением ученых, которые выделили отношения «образовательная среда – субъект образования» в виде системы и сделали акцент на том, что эта система является динамичной: в ней развиваются все основные ее подсистемы – образовательная среда и субъекты образования (ученик, учитель и родители). В широком смысле слова образовательная среда тоже является субъектом образования, это особенно важно иметь в виду, когда речь идет о коадаптации образовательной среды и субъектов образования (З.И. Тюмасева).

Все вышеперечисленные характеристики образовательной среды подчеркивают, что она есть открытая и развивающаяся образовательная система, представляющая собой некую часть артсреды. Образовательная же среда формирования транспортной культуры школьников – это специфическая органическая составляющая общей образовательной среды, являющаяся образовательной системой, которая предназначена для осуществления формирования у учащихся школ данного вида культуры. Системообразующей подсистемой данной среды выступает общеобразовательная школа.

Понятие «безопасность жизнедеятельности» включает в себя: 1) состояние защищенности жизненно важных интересов личности и общества во всех сферах обитания и деятельности человека; 2) область научных знаний, изучающая опасности и способы защиты от них человека в любых условиях обитания и деятельности человека. Поэтому мы утверждаем, что «безопасность жизнедеятельности» рассматривается прежде всего как безопасная жизнь и деятельность ребенка в транспортной среде. Отсюда следует, что «безопасность жизнедеятельности школьника в транспортной среде» – это не что иное, как условия и состояние защищенности жизненно важных интересов ребенка как личности в сфере транспорта или, иначе говоря, в транспортной среде.

Сказанное выше определяет, в отличие от двух предыдущих, статус данного условия, достаточный в комплексе введенных организационно-педагогических условий формирования транспортной культуры школьников.

Главный смысл рассматриваемого организационно-педагогического условия заключен в интеграции субъектов воспитывающей среды с целью организации непрерывного и систематического формирования транспортной культуры школьников в течение всего обучения последних в общеобразовательной школе, начиная с 1-го класса и по 11-й включительно, но и солидарная ответственность за качество и эффективность сформированных у учащихся

личностных ценностей и качеств, необходимых им в обеспечении безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и в процессах, происходящих в ней. И эта безопасность должна обеспечиваться школьником своим поведением, не только в виде собственной, но и обеспеченной им безопасностью окружающих его людей в этой среде.

Механизм реализации этого условия заключается в наполнении содержания самого условия, которое и вносит некоторые коррективы в формы, методы, средства его реализации. Это связано прежде всего с тем, что подготовка к безопасной жизнедеятельности в условиях транспортной среды носит в основном учебно-тренировочный характер. Поэтому места реализации такого условия в большинстве случаев должны носить характер учебно-тренировочных полигонов, площадок и т.п. с реальными (в полном масштабе, например списанный автобус) моделями и тренировочными стендами и снарядами. Они необходимы для оттачивания мастерства действий школьников в чрезвычайных ситуациях на транспорте или с его участием любого происхождения как природного и техногенного, так и социального, например, террористического акта.

Реализация такого условия – это прерогатива учителя, тогда как сам процесс его реализации необходимо осуществлять силами специалистов. Например, это могут быть представители ГИБДД, МЧС (например, подразделений пожарной защиты или представители системы гражданской обороны, профессиональные спасатели), ФСБ, сотрудники подразделений специального назначения Вооруженных Сил, преподаватели физкультуры, медицинские работники и т.д.

И хотя мы определили данное условие как достаточное условие, оно, выполняя функцию дополнительности первым двум, рассмотренным выше условиям, вносит свой существенный вклад в формирование транспортной культуры школьников, т.к. реализуя это условие, воспитывающая среда (школа, семья и т.д.) осуществляет специальную подготовку ребенка к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Формы реализации данного условия должны соответствовать требованиям его выполнения, к которым мы относим следующие основные:

а) специальные семинары с учителями, педагогами дополнительного образования, родителями, специалистами безопасности на транспорте и др., целью которых является специальная подготовка педагогических работников в области транспортных отношений, специалистов в области обеспечения безопасности на транспорте в области психологии детей и педагогики, т.е. как общей, так и возрастной психологии, а также в области применения образовательных технологий, различных форм, методов и средств, применение которых обусловлено целью подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде;

б) постоянно действующее совещание субъектов, на которых рассматриваются и утверждаются планы и мероприятия совместной деятельности по подготовке школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде с обязательным выделением «ролевых» функций как каждого субъекта в отдельности, так и в группе субъектов. Это необходимо для того, чтобы каждый субь-

ект знал конкретно, что ему делать, когда, где и в какой срок осуществлять методический и исполнительский контроль деятельности этих субъектов;

в) научно-практические и научно-методические конференции:

– по проблемам формирования транспортной культуры школьников в целом и по проблеме подготовки детей к безопасной жизни и деятельности в условиях постоянно развивающейся и усложняющейся динамичной транспортной среде, в частности;

– по обмену положительным опытом работы.

В качестве основных методов, с помощью которых достигается выполнение рассматриваемого условия, мы рассматриваем следующие:

а) вербальные, наглядные и практические, в основе которых слово, образ, опыт;

б) подготовка на специальных семинарах и конференциях субъекта к изучению нового материала, необходимого для организации образовательного процесса;

в) организация специальных семинаров и курсов изучения и освоения субъектом форм, методов и средств подготовки школьников к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде;

г) стимулирование как материальное (денежное вознаграждение в виде премий и т.п., ценные подарки и др.), так и моральное – вручение Почетных грамот и дипломов, объявление благодарностей приказами работодателей, публикации статей и подготовка специальных теле- и радиопрограмм в средствах массовой информации о достижениях и т.д. субъектов образования с целью повышения эффективности подготовки школьников и результативности этой подготовки и др.

Средствами же реализации данного педагогического условия выступают те, которые перечислены выше при рассмотрении предыдущего педагогического условия, а в дополнение к ним мы относим, в первую очередь, такие как натуральные объекты, макеты транспортных узлов и регулируемых и нерегулируемых перекрестков дорог и т.п.; аудио- и видеотехника; компьютеры и электронные информационные сети (системы); литература и печатные средства информации; таблицы, плакаты, схемы и картины с репродукциями транспортного содержания; модели транспортных средств, дорожных знаков; фигурки детей и взрослых людей; макеты участков транспортной среды (например, участка улично-дорожной сети, загородной дороги, участков железных дорог и железнодорожных переездов, мостов, тоннелей и т.п.); или участка водной глади, на которой как бы осуществляется процесс движения маломерных водных судов и т.д.

Таким образом, можно обеспечить эффективное выполнение рассматриваемого организационно-педагогического условия.

2. Субъекты формирования транспортной культуры школьников.

К субъектам формирования транспортной культуры, как уже отмечалось ранее, мы относим учащихся учреждений общего образования всех ступеней – начальной, основной и средней; учителей школ, педагогов и воспитателей дополнительного образования и воспитателей различных внешкольных детских

учреждений; родителей школьников; сотрудников ГИБДД органов внутренних дел, МЧС, специалистов в области безопасности на транспорте и др.

Функциональное значение данного компонента имеет важное значение во всем процессе формирования транспортной культуры школьников, так как именно его участники непосредственно осуществляют его и принимают различное по назначению и значимости участие в нем, и каждый выполняет свою ролевую функцию, важную для всех в этом образовательном процессе.

Безусловно, что ведущая роль в формировании транспортной культуры ребенка в семье принадлежит именно родителям и, в определенной, но немаловажной степени, старшим членам этой семьи (дедушка, бабушка, брат, сестра, дядя, тетя и др., совместно проживающие с ребенком).

Вместе с тем необходимо учесть и наличие объективно-субъективных факторов, определяющих реальную возможность семьи в подготовке детей к безопасной жизнедеятельности в современных условиях постоянно развивающейся и усложняющейся транспортной среды. Как показывает практика и данные государственной статистики аварийности на транспорте, в обществе существует проблема подготовки взрослого населения к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. Одновременно с этим существует и проблема значительного повышения уровня психологической и педагогической образованности взрослого населения и, в первую очередь, родителей школьников. Причиной неподготовленности взрослых к обучению детей транспортной безопасности в абсолютном большинстве российских семей, по нашему убеждению, явилось то, что до настоящего времени государство не уделяло и, к сожалению, до сих пор не уделяет должного внимания вопросам подготовки населения «транспортно безопасному» образу жизни. Обучение взрослых жизненно важному умению – безопасной жизнедеятельности в условиях транспортной среды – проходит, как правило, на предприятиях в системе «Охрана труда и техника безопасности». Но при этом основное содержание занятий направлено на изучение лишь «Правил дорожного движения», что, крайне недостаточно для решения рассматриваемой проблемы.

Актуальным является вопрос о значительном повышении уровня готовности родителей и большинства учителей, педагогов и воспитателей в области осуществления специальной подготовки детей в семье и в школе к «транспортно безопасной» жизнедеятельности, т.к. сегодня этот уровень готовности можно охарактеризовать как несоответствующий современным требованиям (низкий уровень знаний основ безопасности на транспорте, в большинстве своем правовой нигилизм в области транспортных отношений и др.). То же в полной мере мы относим и к области практического использования взрослыми специальных знаний, умений и навыков в семейной педагогике, которая, непременно, должна опираться на современные достижения общей и возрастной психологии и педагогики. Абсолютное большинство родителей не знают и, как следствие этого, не владеют методами формирования у своих детей транспортной культуры, воспитания их личностями безопасного типа поведения в транспортной среде, а также привития им этических норм поведения в этой среде и формиро-

вания правовой компетентности детей в области транспортных отношений. Это обстоятельство дает все основания утверждать, что родителей, как субъектов процесса формирования транспортной культуры школьников, необходимо специально обучить и научить практической деятельности (в «долевом» участии со школой) в области организации и осуществления педагогического процесса формирования транспортной культуры детей в семье. С этой целью, им необходимо дать полный объем знаний по программе «Транспортная культура и безопасность на транспорте» (приложение 5). Ниже на рис. 12 приводится схема взаимодействия субъектов формирования транспортной культуры школьников в контексте системного подхода к формированию этой культуры во всех возрастных группах населения.

И здесь школа должна выступить основным организующим звеном не только самого процесса обучения, но и содействия семье в передаче учащимся необходимых умений самостоятельно выполнять безопасные действия во время движения в любом транспортном процессе, и в первую очередь – автодорожном, в привитии специальных навыков и привычек обеспечения безопасности при этом.

3. Проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников.

Следует отметить, что предметная направленность подготовки учащихся к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде осуществляется формированием у них высокого уровня транспортной культуры и определяется созданием целостных проблемных транспортных ситуаций, стимулирующих у школьников усвоение моделей специфической коммуникации и социальной перцепции, согласованных как с содержанием специально-образовательных программ, так и с общими закономерностями генезиса и статуса познавательного отношения в процессе педагогического освоения социальной действительности. Поэтому придается особое значение тем образовательным технологиям, реализация которых, безусловно, приведет нас к достижению главной цели нашей концепции и вытекающих из нее задач формирования транспортной культуры школьников. Однако, как отмечалось выше, новая уровневая проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников, как специальная образовательная технология, будет подробно рассмотрена в следующем параграфе следующей главы данного пособия. Здесь же отметим, что она представляет собой триаду взаимодействующих, взаимообуславливающих и взаимозависимых специальных образовательных технологий, о которых также шла речь в данном параграфе при рассмотрении следствия предлагаемой нами концепции, это: 1) моделирующая технология, 2) технология безопасного участия и 3) ситуационно-тренировочная технология. Все они были разработаны нами в процессе опытно-экспериментальных работ в рамках проводимого исследования проблемы формирования транспортной культуры школьников. Поэтому третий компонент рассматриваемого очередного блока рассматриваемой нами концептуальной модели состоит также из трех элементов, название которых совпадает с названиями указанных технологий.



Рис. 12. Схема взаимодействия субъектов формирования транспортной культуры школьников

IV. Результативно-оценочный блок. Это завершающий блок в системе блоков концептуальной модели формирования транспортной культуры школьников. Предлагается включить в его состав тоже три компонента:

1. **Критерии и показатели формирования транспортной культуры,** включающие в себя такие основные критерии, как 1) знания основ безопасности на транспорте; 2) качества, необходимые субъекту рассматриваемого процесса и 3) умения и навыки безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

2. **Уровни сформированности транспортной культуры.** К ним относятся высокий, средний и низкий.

3. **Результат формирования транспортной культуры.** Это переход школьника на более высокий уровень сформированной в нем транспортной культуры.

Завершая описание структурно-содержательной модели формирования транспортной культуры школьников, отметим, что содержание перечисленных компонентов рассматриваемого подблока будут обоснованы в параграфе 2.1

второй главы «Технология формирования транспортной культуры школьников и критериально-оценочный инструментарий для оценки ее сформированности у учащихся школ».

Таким образом, описанная структурно-содержательная модель формирования транспортной культуры школьников, представляет собой модель педагогической системы непрерывного формирования у школьников данного вида культуры и характеризуется следующим: морфологией данной педагогической системы (состав, структура); ее аксиологией (потребности, ценности, оценки); праксиологией рассматриваемой системы (развитие, функционирование) и ее онтологией (существование, характеристики, познание).

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Кратко раскройте содержание концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система» и укажите, что является ее основанием, ядром и следствием.

2. В чем заключен смысл современной парадигмы предотвращения дорожно-транспортных происшествий по вине или неосторожности ребенка и в чем ее принципиальное отличие от существующей сегодня парадигмы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма?

3. Кратко раскройте содержание структурно-содержательной модели формирования транспортной культуры школьников.

4. Расскажите о вновь введенных педагогических принципах формирования транспортной культуры школьников и дайте им краткие характеристики, особое внимание при этом уделив принципу «всеучастности и преемственности».

5. В чем заключается сущность понятия «образовательная технология»?

6. Раскройте содержание комплекса организационно-педагогических условий формирования транспортной культуры школьников и охарактеризуйте компоненты, входящие в данный комплекс.

7. Каким Вы видите основное содержание системы непрерывного формирования транспортной культуры молодого поколения россиян.

8. Назовите основные компоненты, необходимое присутствие которых предусматривается при разработке мероприятий по формированию транспортной культуры школьников.

9. Ответьте на вопрос: кого мы относим к субъектам формирования транспортной культуры школьников?, и поясните их роль и значение в процессе этого формирования.

Рекомендуемый список литературы по теме

В качестве рекомендуемой литературы предлагается литература, приведенная ниже в библиографическом списке, а также:

1. Якупов, А.М. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования транспортной культуры школьников / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность, Экология. – 2008. – № 1-2. – С.154-162.
2. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности.– 2007.– № 9. – С. 48-53.
3. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования: монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2007.
4. Якупов, А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2008.

ГЛАВА 2. СОДЕРЖАТЕЛЬНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕССА ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

2.1. Технология формирования транспортной культуры школьников и критериально-оценочный инструментарий для оценки ее сформированности у учащихся

В этом параграфе раскрывается содержание предложенной нами уровневой образовательной проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьников, включающей в себя три взаимосвязанные, взаимозависимые и взаимообусловленные технологии: 1) моделирующую технологию, 2) технологию формирования безопасного участия, 3) ситуационно-тренировочную технологию. Вместе с этим рассмотрим критериально-оценочный инструментарий для оценки ее сформированности у учащихся

В этой связи попытаемся найти ответы на ряд взаимосвязанных вопросов:

1. В чем заключена сущность данной образовательной технологии?
2. В чем принципиальная разница понятий «методика» и «технология»?
3. Каковы признаки, назначение, структура образовательной технологии формирования транспортной культуры школьников?
4. Каково содержание и результат применения данной технологии?

В последнее десятилетие в педагогической теории и практике широко применяются такие понятия, как: «педагогическая технология», «образовательная технология», «технология обучения», «воспитательная технология». Существуют не только различные точки зрения на них, но и различные описания их содержаний.

И все же, в последнее время педагогическую технологию многие ученые-педагоги понимают как последовательную систему действий учителя, связанную с решением педагогических задач или как планомерное и последовательное воплощение на практике заранее спроектированного педагогического процесса. По утверждению И.И. Черкасовой и Т.А. Ярковой, педагогическая технология – это система действий, операций и процедур, инструментально обеспечивающих достижение прогнозируемого результата в изменяющихся условиях образовательного процесса. По их заявлению *педагогическая технология* – это строго научное проектирование и точное воспроизведение гарантирующих успех педагогических действий, при этом они подчеркивают, что принято выделять технологии обучения (дидактические технологии) и технологии воспитания. При этом *воспитательная технология* – это система методов и приемов, направленная на решение типовых педагогических задач (технология коллективного планирования, технология педагогической диагностики, технология установления контакта со школьниками и пр.

Такое представление о педагогической технологии, по их мнению, предполагает:

- возможность разработки различных выверенных педагогических технологий специалистами-педагогами, имеющими высокий уровень теоретической подготовки и богатый практический опыт;

- возможность свободного выбора педагогических технологий в соответствии с целями, возможностями и условиями взаимосвязанных деятельностей учителя и учащихся.

В.И. Загвязинский утверждает, что понятие «образовательная технология», несмотря на его широкую распространенность, достаточно условно. Прежде всего, те виды технологий, которые применяются в учебном процессе, точнее называть не образовательными или педагогическими, а обучающими. В «Современном словаре по педагогике» мы находим, что технология обучения – это совокупность форм, методов, принципов и средств передачи социального опыта, а также техническое оснащение этого процесса. Главная проблема, подлежащая решению с помощью технологии, – это управляемость процессом обучения.

В.В. Сериков под воспитательной технологией понимает некоторую законосообразную деятельность, приводящую к законосообразному результату, реализацию обоснованной модели педагогической ситуации. В идеале технология, по мнению ученой, – это «пакет» методик, прилагаемых к целям; блоки программ совместной деятельности воспитателя и воспитуемых, отражающие индивидуальные варианты развития детей. Анализ вышеприведенных источников показал и то, что идея технологизации воспитания неоднозначно рассматривается в педагогической науке, так как процесс воспитания – это, в значительной степени, субъектный процесс, поэтому о технологиях можно говорить только условно.

В нашей работе мы приняли точку зрения В.И. Загвязинского, который поясняет, что: одни ученые считают технологию формой реализации методики, другие полагают, что понятие технологии шире, чем методика. Одним из путей разрешения этой проблемы видится в следующем: и технология, и методика обладают системностью (т.е. в их основе лежит система научных законосообразных положений), и в этом мы согласны с выводами В.И. Загвязинского, что идеальная технология обладает жестко определенной системой предписаний, гарантировано ведущих к цели (это, например, система программированного обучения), т. е. инструментальностью. Методика же предусматривает разнообразие, вариативность способов реализации теоретических достижений цели, т.е. даже идеальная методика не обладает высокой инструментальностью.

Учитывая, что всякий педагогический процесс строится на определенной системе принципов, то педагогическая технология, видимо, должна рассматриваться как совокупность внешних и внутренних действий, направленных на последовательную реализацию этих принципов в их объективной взаимосвязи и позволяющих полно проявляться личности учителя. В этом, по мнению И.И. Черкасовой и Т.А. Ярковой, и состоит отличие педагогической технологии от методики преподавания и воспитательной работы. По их мнению «методика» отражает процедуру использования комплекса методов и приемов обучения и воспитания безотносительно к осуществляющему их деятелю, а педагогическая технология предполагает присовокупление к ней личности педагога во всех ее многообразных проявлениях. Поэтому любая дидактическая (педагогическая) система в зависимости от уровня ее инструментальности может быть

ближе к технологии (высокий уровень инструментальности), либо к методике (низкий уровень инструментальности). Инструментальность образовательных технологий означает проработанность и алгоритмизацию конкретных действий, начиная с постановки целей, определенности этапов, шагов, операций, ведущих к цели. Именно данное свойство обеспечивает воспроизводимость технологии и гарантированность результата (И.И. Черкасова, Т.А. Яркова)

Отсюда вытекает, что и «технология», и «методика» в идеальном виде встречаются редко.

С точки зрения ученых-педагогов, именно уровень развития инструментальности может служить признаком, на основе которого в педагогической системе можно выявить степень приближения либо к технологии, либо к методике. В то же время в «Современном словаре по педагогике» – задача технологии обучения состоит в изучении всех элементов обучающей системы и в процессе проектирования процессов обучения, чтобы благодаря этому учебно-воспитательная работа школы (учителя) превратилась из малопорядочной совокупности действий в целенаправленный процесс (В.П. Беспалько).

Соглашаясь с убедительными доводами авторов и опираясь на итоги проведенного анализа, а также, учитывая специфику формирования транспортной культуры школьников, за основной термин в нашей работе мы все же выбираем понятие «образовательная технология». Основанием этого выбора является то, что процессы обучения, научения, приучения, воспитания и целенаправленного развития учащегося во время формирования у него транспортной культуры в своей совокупности представляют единый и неделимый программированный образовательный процесс с заранее планируемым результатом, реализация которого должна привести к снижению уровня детского транспортного травматизма.

Проблемно-ситуационную технологию формирования транспортной культуры школьников, мы рассматриваем как уровневую систему, состоящую из трех взаимодействующих, взаимозависимых, взаимообусловленных и дополняющих друг друга подсистем (рис.13):

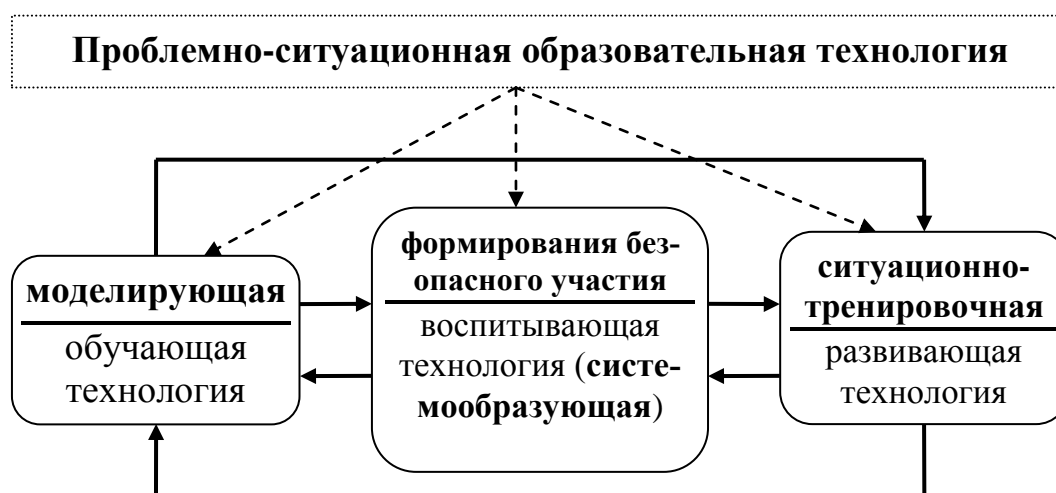


Рис. 13. Структура образовательной проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьников

1) *моделирующей технологии*, основная задача которой – обучение школьников основам «транспортной» безопасности и их подготовки к безопасному участию в транспортных процессах. Эта технология рассматривается как исходное звено в системе образовательной проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьников (её статус – «обучающая технология»);

2) *технологии формирования безопасного участия*, основное направление которой – формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде и воспитание у него правопослушного и культурного участия в ней. Данная технология является системообразующим звеном рассматриваемой проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьников и имеет также свой статус – «воспитывающая технология». Выбор этой технологии в качестве системообразующей технологии формирования транспортной культуры школьников не случаен. Он обоснован тем, что носителем культуры является сам школьник;

3) *ситуационно-тренировочной технологии*, которая направлена на подготовку учащихся к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. В её основе лежит закрепление у школьников специальных навыков безопасного участия в различных по природе происхождения чрезвычайных ситуациях на транспорте или с его присутствием путем специальных тренировок. Эта технология относится к завершающему звену системы формирования транспортной культуры учащихся общеобразовательных школ и её статус – «развивающая технология».

Рассматриваемую образовательную технологию формирования транспортной культуры школьников можно представить типовыми атрибутивными характеристиками: продукт, процесс, средства, методы, условия и стандарты. Данную технологию можно отнести к общепедагогическому уровню. И здесь важно отметить, что она имеет уровневый характер.

Известно, что любую педагогическую технологию разрабатывает и реализует педагог-исследователь с целью поиска путей и способов решения педагогической проблемы. Последняя рассматривается как единица проектирования образовательной технологии. Известно и то, что проблема возникает объективно в процессе педагогической деятельности как результат обострения существующих противоречий между исходным состоянием преобразуемого предмета и его требуемым состоянием.

Образовательная технология формирования транспортной культуры школьников в данном пособии рассматривается как способ получения воспроизводимого положительного результата, диагностично заданного нормами обучающихся, воспитывающих и развивающих программ в условиях, адекватных целям образования.

В качестве требований к данной технологии выдвинуты: требования результативности, эффективности, диагностичности, нормативности, управляемости. Их выполнение является обязательным для реализации основного назначения технологии – определение способа получения положительного результата.

При этом отмечается, что рассматриваемая технология должна быть реализуема в любом общеобразовательном учреждении (школе). Поэтому ее результат должен быть воспроизводимым при соблюдении всех положений, о которых будет заявлено ниже.

Определяя классификационную группу описываемой технологии и обосновывая статус тех трех технологий, которые входят в качестве ее компонентов, обратимся к существующим классификациям данной категории. Среди них наиболее известными, являются классификации, предложенные А.Я. Савельевым, Г.К. Селевко и М.П. Сибирской. Не вдаваясь в подробности из предложенных этими учеными квалификаций образовательных технологий, принимаем классификацию Г.К. Селевко. Она, более приемлема к нашим условиям, несмотря на то, что эта классификация более объемна, чем две другие.

С целью обоснования рассматриваемой технологии, воспользуемся существующим в науке алгоритмом описания педагогических технологий, предложенным Г.К. Селевко. Здесь понятие «алгоритм», – это заданная последовательность (порядок) выполнения действий, необходимый для достижения планируемого результата.

Данный алгоритм описания педагогических технологий включает в себя следующее:

- идентификацию педагогической технологии;
- ее название;
- концептуальную часть;
- структурную характеристику педагогической технологии;
- процессуальную характеристику педагогической технологии;
- программно-методическое обеспечение педагогической технологии;
- критерии оценки с позиции ее признаков (воспроизводимости, гарантированности, нормативности, системности).

Описав все позиции по предложенному алгоритму, получим возможность составить характеристику разработанной образовательной технологии формирования транспортной культуры школьников.

1. Идентификация педагогической технологии.

Согласно предложенным в ней классификационным признакам мы можем охарактеризовать описываемую технологию формирования транспортной культуры школьников следующим образом:

- по целям образования – это технология, ориентированная на формирование транспортной культуры школьников, как субъектов образования в рамках социальных отношений с целью снижения детского дорожно-транспортного травматизма;

- по философской основе – это технология, в основе которой лежит транспортная культура школьника, являющаяся как педагогической категорией, так и составной органической частью транспортной культуры, которая, будучи философской категорией, рассматривается в контексте философской категории «культура»;

- по теоретической концепции – это технология социокультурного образования;
- по уровню применения – это конкретно образовательная технология;
- по ведущему фактору психического развития – это технология, направленная на развитие внимания, уверенности, организованности, самостоятельности, дисциплинированности школьника;
- по ориентации на личностные структуры – эта технология, ориентированная на формирование ценностей и качеств школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде;
- по характеру содержания и структуры – это полипредметная трехуровневая технология, так как содержание формирования транспортной культуры школьников полипредметно (опора на знания в областях: инженерии, психологии, этики и эстетики, экологии, безопасности жизнедеятельности, права и морали, нравственности и др.), а структура этой технологии состоит из трех взаимодействующих, взаимозависимых и взаимообуславливающих педагогических технологий;
- по типу организации и управления познавательной деятельности – это одновременно и индивидуальная, и коллективная технология, так как предметом деятельности образовательного процесса в школе становится проблемная ситуация по усвоению моделей и образов транспортных ситуаций и чрезвычайных ситуаций, возникающих на транспорте или с его участием;
- по типу отношения к учащемуся – это технология, построенная на «субъект-субъектных» отношениях между учителем и учащимся;
- по характеру категорий обучающихся – системная технология, обеспечивающая формирование транспортной культуры учащихся от 1-го до 11-го класса включительно;
- по содержанию модификаций – это технология монохромная, так как является узко специализированной, направленной только на формирование транспортной культуры школьников.

2. Название педагогической технологии.

Рассматриваемая технология называется проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников, так как направлена на формирование ценностей и качеств учащегося как личности безопасного типа участия в транспортной среде, его подготовки к безопасной жизни и деятельности в этой среде и к безопасному участию в процессах, происходящих в ней, а также формирование правопослушного и культурного участия в этой среде путем моделирования проблемных транспортных ситуаций и прогнозирования их развития.

3. Концептуальная часть технологии формирования транспортной культуры школьников.

Концептуальными основами построения технологии формирования транспортной культуры школьников выступает «Концепция формирования транспортной культуры школьников как педагогическая система», описанная в параграфе 1.3 предыдущей главы работы.

Между деятельностью учителя (актуализация «субъект-субъектных» отношений) и учащихся, осваивающих программы подготовки к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и подготовки к безопасному участию в транспортных процессах и другие программы, направленные на формирование транспортной культуры школьников (самоактуализация «субъект-субъектных» отношений), существуют структурно-функциональные связи. Самоактуализация школьника рассматривается здесь как стремление учащегося к выявлению своих потенциальных возможностей (способностей, качеств, знаний, умений и др.) в области транспортной культуры школьника.

Процесс формирования транспортной культуры школьника не должен заканчиваться в школе; он рассматривается как целенаправленный и непрерывный во времени процесс качественных и количественных изменений возможностей личности. Но он же ограничивается временными рамками – сроком обучения учащегося в общеобразовательной школе. Превращение потенциальных способностей учащегося в актуальные, в ходе организации и проектирования формирования его транспортной культуры, рассматривается как свободный механизм самоопределения и раскрытия личности будущего не только как активного участника транспортного процесса (водитель, пешеход, пассажир, регулировщик движения), но и как опосредованного участника этого процесса, т.е. будущего конструктора транспортных средств, транспортирующих устройств и систем, проектировщика путей транспортировки (например, автомобильных дорог и их инженерных сооружений), а также и как будущих эксплуатационников их и организаторов транспортных процессов. Вместе с этим в школьнике надо видеть и будущего родителя, и педагога как субъекта образовательного процесса по формированию транспортной культуры своих детей и их сверстников.

Механизм самоопределения и самораскрытия личности порождает активность, творчество, свободу выбора, осознание и раскрытие новых возможностей в построении школьником транспортных ситуаций и отношений собственного образа безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, выбора определенных ролей.

Объектом рассматриваемой технологии является деятельность субъектов образования, направленная на формирование транспортной культуры школьников.

Термин «образовательная технология» употребляется как собирательное обобщение гарантированного воспроизводимого педагогического результата, эффективного способа решения проблемы формирования транспортной культуры школьников, где учащиеся рассматриваются как ее субъекты.

А так как под предметом технологии понимается то, что подлежит преобразованию учителем, то **предметом технологии формирования транспортной культуры школьников** выступают учащиеся общеобразовательных школ в исходном первоначальном состоянии. В данном случае мы видим, что речь фактически идет об учащихся, как правило, с несформированным запасом зна-

ний, умений, способностей, качеств в области «транспортно-безопасных» отношений.

Так как продукт нами рассматривается как конечное достижение состояния предмета, то *продуктом рассматриваемой технологии* должны выступать учащиеся школ с определенным уровнем сформированной у них транспортной культуры.

Средствами же рассматриваемой технологии выступают применяемые учителями, педагогами дополнительного образования, родителями и т.д., объекты материальной и духовной культуры, с помощью которых предмет преобразуется в продукт. Ниже мы охарактеризуем их более подробно.

В свою очередь, *методы технологии* нами определены как способы, пути применения или использования средств.

Системообразующим фактором этой образовательной технологии выступает предметная деятельность учителя и других субъектов процесса, включая школьников. Поэтому данная технология отождествляется со способом деятельности не только педагогов, но и самих учащихся общеобразовательной школы. Деятельность этих субъектов процесса направлена на организацию формирования данной культуры у школьников в условиях общеобразовательной школы.

Высокой степени важности является тот факт, что выход на конечный результат системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников связан с достижением цели этой системы, рассмотренной в параграфе 1.3 предыдущей главы работы. При этом *сформированность у учащихся этой культуры может иметь три уровня: низкий, средний и высокий*.

4. Структурная характеристика образовательной технологии.

На рис. 14 представлена структурно-функциональная модель технологии формирования транспортной культуры школьников (ФТКШ) в школах.

Рассматриваемая здесь технология объединяет в себе, как отмечалось выше, три относительно самостоятельные технологии:

T_m – моделирующую технологию;

$T_{фбу}$ – технологию формирования безопасного участия;

$T_{ст}$ – ситуационно-тренировочную технологию.

Данная модель содержит в себе как вертикальную составляющую, так и горизонтальную.

Рассмотрим вначале вертикальную составляющую.

Она вбирает в себя три относительно самостоятельных уровня: уровень обучения школьников безопасности на транспорте; уровень воспитания школьников как личностей безопасного типа участия в транспортной среде; уровень развития (формирования) у школьников навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. Каждый из этих уровней достигается путем получения заданного промежуточного результата, который, в свою очередь, является исходным для последующего. Достижение последнего уровня означает выход на конечный результат – формирование транспортной культуры школьника.

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Уровень развития</div>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">Т_{ст}</div>	<p>Цель – развитие «транспортно-безопасного» сознания школьника и <i>формирование</i> у него навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде</p>	<p>Программы формирования у школьника опыта и навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде</p>	<p>Средства: задания, роли, сюжетные ситуации и др. Методы: игровые, тренинговые, рефлексивные и др.</p>	<p>Организационные формы: тренинг, сюжетные игры, соревнования и др.</p>	<p>Результат – овладение школьником навыками безопасной жизнедеятельности в транспортной среде</p>
<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">↑</div>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">Т_{фбу}</div>	<p>Цель – воспитание школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде</p>	<p>Программы воспитания школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде</p>	<p>Средства: транспортные средства, игры, роли, авторские учебные пособия, рисунки, задания и др. Методы: убеждения, доказательства опровержения, примера, игровые эмпатии и др.</p>	<p>Организационные формы: ролевые и сюжетные игры, классные часы, сборы и слеты ЮИД, диспуты, экскурсии, конкурсы и др.</p>	<p>Результат – сформированность школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде</p>
<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">↑</div>	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">Т_м</div>	<p>Цель – обучение школьника безопасности на транспорте</p>	<p>Программы обучения школьника безопасности на транспорте</p>	<p>Средства: задания, задачи, проблемы, ТСО, транспортные средства, макеты, авторские учебные пособия и др. Методы: рассказ, беседа демонстрации, проблемные, дискуссионные, упражнения, исследовательские и др.</p>	<p>Организационные формы: урок, практические задания, дискуссии, домашние работы, контрольные задания, написание рефератов, защита проектов, экскурсии и др.</p>	<p>Результат – обученность школьника безопасности на транспорте</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Уровень воспитания</div>						
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Уровень обучения</div>						

Блоки:

Целевой	Содержательный	Организационно-деятельностный	Результативный
---------	----------------	-------------------------------	----------------

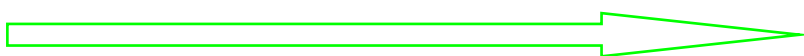


Рис. 14. Модель образовательной технологии формирования транспортной культуры школьника

Таким образом, движение по вертикали означает переход предмета в продукт за счет применения средств, методов и приемов обучения, воспитания и развития учащихся. В этой связи можно констатировать, что вертикальная составляющая, помимо того, что она представляет уровни формирования технологии, обеспечивает и продвижение по каждому из приведенных в модели блоков. Движение же по вертикали внутри каждого из блоков означает последовательную реализацию целей (обучение безопасности на транспорте, воспитание школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде и развитие у школьника навыков безопасной жизнедеятельности в этой среде).

Движение по вертикали содержательного блока означает определение содержания формирования транспортной культуры школьников, разработку программ и тематических планов их обучения безопасности на транспорте, воспитание учащегося личностью безопасного типа поведения в транспортной среде и развитие у него необходимых навыков безопасной жизнедеятельности в этой среде.

В свою очередь движение по вертикали организационно-деятельностного комплекса означает выбор средств и методов реализации содержания формирования транспортной культуры школьников.

Движение по вертикали результативного блока означает переход от уровня сформированности у учащихся необходимых знаний, умений и навыков самостоятельного безопасного участия в транспортных процессах через уровень сформированности у них ценностей и качеств, определяющих личность безопасного типа участия в транспортной среде, к уровню знаний, умений и навыков самостоятельного обеспечения собственной безопасной жизнедеятельности в этой среде.

Таким образом, движение по горизонтали от блока к блоку, как видно, есть движение от цели к результату.

5. Процессуальная характеристика образовательных технологий.

Процесс в рассматриваемой технологии формирования транспортной культуры школьников характеризует горизонтальная составляющая приведенной ранее на рис. 14 модели рассматриваемой технологии. Из нее мы видим, что технология – это есть движение от целевого блока (цели) к результативному (результату) через содержательный и организационно-деятельностный (содержание и средства). Каждая уровневая горизонтальная составляющая – это и есть содержание отдельно взятой, относительно самостоятельной подсистемы, структурно входящей в проблемно-ситуативную технологию. При этом каждая из них содержит одинаковые компоненты (цель, программу, средства, методы, организационные формы и результат), но они на каждом уровне имеют свое назначение и собственное, отличное от других, содержание.

Создание проекта технологии начато нами с определения общего и промежуточных результатов овладения учеником знаний, умений, навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, ценностей и качеств, характеризующих их как личность безопасного типа участия в этой среде.

Обозначив результат и критерий их определения, важно определить цели. Ими, как мы определили, являются: обучение, воспитание и развитие учащихся в процессе формирования у них транспортной культуры. В свою очередь для определения содержания важно обозначить нормы, обосновать программы, выбрать формы, методы, приемы и средства их реализации относительно каждой технологии.

Выбор критериев реализации технологии и ее показателей будет описан несколько ниже в данном параграфе.

Здесь же ответим на вопрос: «Что же представляют собой формы, методы и средства формирования транспортной культуры школьника?».

Сначала дадим характеристику форм, методов и средств, применяемых на первом уровне – уровне обучения школьников безопасности на транспорте.

Формы обучения. В зависимости от числа учеников применяются как массовая форма обучения (участвуют учитель и все ученики класса), так и групповые формы обучения (участвуют учитель и все ученики класса), и индивидуальные. Массовая форма обучения включает в себя, кроме уроков, экскурсий и т.п., проведение предметных олимпиад, учебных конференций, диспутов, защиты проектов и др.

Во время проведения групповых занятий часто учащихся разделяют на несколько равных групп («команд») с целью решения схожих по содержанию, но различных по первоначальным параметрам (разные варианты на одну тему). Например, решение задач по организации и осуществлению проезда транспортных средств и движения пешеходных потоков. По результатам их решения происходит обсуждение путей достижения конечных результатов каждого из предложенных вариантов этих задач. Такое обсуждение проводится уже в присутствии всех учеников класса. Практика показала, что такая форма эффективна при освоении школьниками основ безопасности на транспорте. Работа с учащимися проводится как на уроке в классе, так и во время экскурсий на транспортные предприятия или в автошколы. Групповая форма обучения применяется также при выполнении практических заданий и факультативов.

При организации индивидуальной формы обучения (учитель плюс ученик) учитель, как правило, дает учащимся индивидуальные контрольные задания и домашние задания, используя при этом нами разработанные специальные учебные пособия. Для учащихся начальной школы они заложены в разработанных автором данного пособия и изданных в г. Магнитогорске в 1992 году (2-е издание – Москва, 1997; 3-е издание – Тула, 2000) альбомах-раскрасках для занятий в школе и дома «Рисунки-упражнения по правилам движения». Для учащихся 4-9 классов нами разработаны (в соавторстве) и изданы в 1995 году в г. Магнитогорске «Сборник задач по основам безопасности дорожного движения» (второе издание – Москва, 1997; 3-е издание – Тула, 2000) и «Сборник материалов для проведения уроков по правилам дорожного движения» (2007 г. – г. Челябинск).

При индивидуальной работе с учащимися широко используются такие формы, как написание рефератов, выполнение контрольных заданий и домаш-

них письменных работ по темам, связанным с безопасностью дорожного движения, консультации, зачеты (например, по знаниям «Правил дорожного движения») и экзамены по основам безопасности дорожного движения.

В процессе реализации рассматриваемой проблемно-ситуационной технологии на первом и последующих ее уровнях был реализован в полном объеме комплекс организационно-педагогических условий, о которых шла речь в предыдущем параграфе первой главы пособия. Так, в начальной школе посредством решения ситуационных задач на уроках в классе и при выполнении домашних заданий, при изучении программных тем использовались вышеназванные альбомы-раскраски. В создании образов дорожных ситуаций у учащихся начальной школы (1-3 классы) эти альбомы оказывают неоценимую помощь и детям в усвоении изучаемого материала, и учителям в организации учебно-воспитательного процесса, и родителям, так как в этих пособиях для младших школьников заложены методические рекомендации для взрослых членов семьи учащегося. При выполнении домашнего задания учеником 1-3-го классов участие родителей необходимо в силу того, что, во-первых, младшему школьнику порой трудно разобраться самостоятельно с самим заданием (плохо читает, не осознает в полной мере, что от него хотят в той или другой задаче и т.д. Во-вторых, и это очень важно, только с помощью взрослых младший школьник при решении очередной задачи не допустит ошибки. Неверное усвоение «транспортно-безопасных» знаний может привести ребенка к тяжелым последствиям. И здесь мера ответственности за жизнь и здоровье ребенка очень велика.

В разработанных нами специальных альбомах-раскрасках контурные рисунки-упражнения по правилам движения содержат в себе дорожные ситуации, рисунки дорожных знаков, рисунки, содержание которых направлено на воспитание этических норм, правил поведения на дорогах и в транспортных средствах и т.д., и т.п., которые раскрашиваются ребенком на уроках в школе и дома при выполнении домашнего задания и занятиях во внешкольных детских учреждениях. Схема их применения приведена на рис. 15.

Отличительная особенность рассматриваемых ситуаций в вышеназванных альбомах заключается в том, что они (ситуации) дают реальную возможность ребенку увидеть динамику изменения дорожных «картинок», изменяясь, служат началом (исходной позицией) для представления ее реального образа на дороге и дальнейшего развития и изменения в пространстве и во времени. Это особенно важно, т.к. именно развивающиеся и изменяющиеся смоделированные ситуации формируют в сознании ребенка образ дорожного движения в его динамике, а также образ опасности на дороге, улице и в транспортном средстве. Именно такие ситуации позволяют ребенку как бы «увидеть себя со стороны» и формируют у него способности и умения видеть дорожную ситуацию, наблюдать ход ее развития, и что особенно важно, уметь прогнозировать ее изменение и предвидеть в этой связи появление опасности, выбирать верное и безопасное решение в адекватно складывающейся обстановке на дороге, и действовать безопасно как для себя, так и для окружающих.

Рассмотренное в предыдущем параграфе педагогическое условие «Применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах» было реализовано в начальной школе посредством решения ситуационных задач на уроках в классе и при выполнении домашних заданий, при изучении программных тем. С этой целью использовались вышеназванные альбомы-раскраски, а также смоделированные с помощью макетов зданий и дорог, моделей автомобилей и фигурок пешеходов различные дорожные ситуации. Широко использовались и занятия на специальных школьных площадках безопасности дорожного движения с установленными на них моделями средств регулирования дорожного движения (действующих светофоров, дорожных знаков и др.) и нанесенной дорожной разметки. В средней школе также применялись площадки безопасности, но особое значение уже уделялось занятиям в реальных условиях, т.е. в районах сложных и «нагруженных» транспортными и пешеходными потоками перекрестков городских дорог, улиц и площадей.

Из рис. 15 видно, что процесс непрерывного формирования транспортной культуры учащихся начальной школы представляет собой педагогическую систему, в которой ребенок получает основы «транспортно-безопасных» знаний системно как в школе, так и дома, и вне дома. Этот первый этап многоступенчатой системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников находит свое продолжение и в среднем звене (5-7-е классы), и в неполной средней школе (8-9-е классы) и старших классах (10-11-е классы), но уже на других, более высоких организационном и методическом уровнях. На рис. 16 приведена схема процесса непрерывного формирования транспортной культуры школьников средних и старших классов. Основные формы работы мы уже отмечали. Безусловно, все, о чем мы писали выше присуще всем классным параллелям школы. Но отдельной строкой считаем выделить работу со старшеклассниками. Это относится в первую очередь к тем старшеклассникам, которые были задействованы на формирующем этапе эксперимента. Прежде всего, это базовая общеобразовательная школы № 20 (там проходили испытания всех трех педагогических условий формирования транспортной культуры школьников) и «МОУ лицей при МаГУ».

В старших классах, например, в МОУ «Магнитогорский городской лицей при Магнитогорском государственном университете» (МОУ «Лицей при МаГУ»), кроме всего этого, учащиеся производили обследование территории в районе главного корпуса университета, где они согласно учебному расписанию занятий обучались по различным школьным предметам. Основная цель такого обследования заключалась в том, чтобы оценить ситуацию в районе главного корпуса университета на предмет безопасного движения лицеистов на занятия в университет и после их окончания безопасно вернуться домой.

Что касается результатов проведенного испытания комплекса педагогических условий формирования транспортной культуры школьников в МОУ «СОШ № 20», то о них будет изложено в данном параграфе несколько ниже. Более подробная информация о работе школы № 20 по формированию транспортной культуры школьников приведена в приложении 7 данного пособия.

В МОУ «Лицей при МаГУ» на протяжении шести лет (с 2000 по 2006 гг.) проводилась работа по разработке и апробации содержания раздела «Безопасность на транспорте» общешкольного курса «Основы безопасности жизнедеятельности», в основе которой были заложены элементы формирования транспортной культуры лицеистов.

Отличительной особенностью в работе этого среднего общеобразовательного учреждения заключается в том, что в основу содержания программы формирования транспортной культуры учащихся лицея были заложены материалы: учебного пособия для вузов «Основы безопасности движения пешеходов» (Якупов А.М., Загребин Б.А. – Магнитогорск, 1995), пособия «Действия при дорожно-транспортном происшествии» (Петров С.В. – Москва, 2004), учебника для вузов «Безопасность жизнедеятельности на железнодорожном транспорте» (Буралев Ю.В. – М.: Транспорт, 2004), а также содержание специальной литературы о безопасности на всех других видах гражданского транспорта (пассажирские перевозки авиатранспортом, водным (морским и речным), а также фуникулерами, канатно-кресельными и им подобными транспортными системами. При этом программой в полном объеме предусмотрено действие школьника в чрезвычайных ситуациях на транспорте или с его участием (включая террористические акты и захват заложников), действия при пожаре на транспорте, во время чрезвычайных ситуаций природного, техногенного, социального, включая криминального, и военного характера.

Все вышеперечисленные формы работы со старшеклассниками применялись в полном объеме. И как результат, можно констатировать, что апробированная в «МОУ лицей при МаГУ» программа формирования транспортной культуры учащихся старших классов может быть применена во всех старших классах полной средней школы России.

Вместе с тем необходимо уделить особое внимание проведению уроков по безопасности на транспорте. Эти уроки рекомендуется проводить как в классе или в специальных кабинетах школы с использованием макетов по созданию дорожных ситуаций различной степени сложности, так и на тренировочных площадках (по изучению ПДД, безопасных действий в различных дорожных ситуациях, смоделированных учителем и учащимися), а также в реальных условиях улицы: в районах перекрестков с интенсивным движением транспорта и пешеходов; при движении по улице с целью изучения и «понимания» дорожных знаков и дорожной разметки, играющих роль не только информационную, но и организующую движение, как транспортных средств, так и людей. Целесообразно проводить экскурсии в автотранспортные предприятия, в автошколы, в подразделения ГИБДД, Дома детского творчества, т.к. общение со специалистами в области безопасности на транспорте и педагогами дополнительного образования, ответственными за работу кабинетов БДД, оставляет глубокий след в душе и сознании ребенка. Эти формы обучения способствуют осознанию важности знаний безопасности на транспорте и прочному усвоению этих знаний.

В то же время в процессе обучения, как видим, принимают участие, кроме учителя и родителей, и другие субъекты процесса, которые все вместе и со-

здают необходимую для формирования транспортной культуры школьников социально-педагогическую среду.

Группы методов, применяемых в обучающей технологии:

1. **По источникам знаний** (слово, образ, опыт): – словесные (рассказ, беседа, диспут на правовые, морально-нравственные темы и др., направленные на воспитания личности), наглядные (иллюстрационные материалы по изучаемым темам для создания образов транспортных ситуаций, видимых и скрытых опасностей в них), практические (решение ситуационных задач в области транспортных отношений, направленных на формирование школьника как личности безопасного типа поведения в транспортной среде).

Одной из важных групп методов обучения «транспортной» безопасности», по нашему убеждению – это рассказ, беседа, проблемные и дискуссионные методы, демонстрации и иллюстрации, упражнения. Объясняя ребенку ту или иную дорожную ситуацию или о произошедшем ДТП, и при этом, демонстрируя схемы этих ситуаций или ДТП, привлекая детей к обсуждению увиденного, учитель использует как объяснительно-иллюстративные методы, так и репродуктивные. Показывая и рассказывая содержание, например, дорожных знаков, или моделируя ситуацию на макете и разъясняя ее содержание, обсуждая с детьми варианты ее возможного развития, включая возникновение опасных ситуаций, использует метод проблемного изложения и метод частично-поисковый. При этом широко используются и методы анализа связи между идеями, аналогиями, ассоциациями, и методы конструирования, моделирования, методы – прогнозирования и предвидения опасных ситуаций, а также методы упражнения по трансформации образов дорожных ситуаций и образов безопасного поведения в них.

Немаловажное значение придается использованию обучающих компьютерных программ. С их помощью учащиеся не только изучают ПДД и могут самостоятельно тестировать свои знания, решать ситуационные задачи, обличенные в компьютерную игру по выбору верных и безопасных решений в виртуальном мире движения транспорта и пешеходов. У них повышается внимательность, увеличивается реакция на принятие безопасных решений и появляется реальная возможность проверить верность этих решений. Учитель здесь выступает в роли консультанта и помощника ученику. Кроме того, правильно созданные программные средства позволяют ученику увидеть свои ошибки, проанализировать сформированные у него умения и навыки, оценить их самостоятельно с помощью компьютерной тестовой программы, специального теста или при помощи учителя в процессе их беседы.

Применение вышеназванных методов обучения позволяет учителю и другим субъектам процесса подготовить школьников к безопасному участию в транспортных процессах и, тем самым, закладывая необходимый фундамент сформированности у школьников транспортной культуры, выйти учащимся на начальный (исходный) или промежуточный (в последующем) уровень этой сформированности;

2. **Формирование специальных знаний, умений и навыков** – подготовка к изучению нового материала, его овладение, закрепление и упражнения, кон-

троль и оценка. На каждом этапе решаются специфические задачи, ориентированные на:

а) методы подготовки учащихся к изучению материала, предполагающие не только возбуждение у них интереса, познавательной потребности, актуализацию базовых знаний, необходимых умений и навыков, но и на зарождение и развитие потребностей школьника быть безопасным участником транспортных процессов, быть правопослушным и культурным в них;

б) методы изучения нового материала;

в) методы конкретизации и углубления знаний, приобретение практических умений и навыков обеспечения безопасного поведения в транспортной среде и процессах, происходящих в ней;

г) методы контроля и оценки результатов формирования школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде.

3. Способ педагогического руководства процессом образования – объяснение учителя и самостоятельная работа учащихся по освоению и закреплению знаний, умений и навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. При этом руководство учителя процессом формирования школьника как личности безопасного типа такого поведения осуществляется как непосредственно (на занятиях в классе, в кабинетах безопасности предприятий транспорта и автошкол, на тренировочных площадках, например, в зоне перекрестка дорог и улиц, и т.п.), так и опосредованное (планирование домашних заданий по изучаемым темам, определение тем рефератов и самостоятельных работ учащихся, тем диспутов и т.д., осуществление контроля за их выполнением и оценка результатов деятельности обучаемых).

4. Логика формирования личности школьника – индуктивные, дедуктивные, аналитические и синтетические.

5. Дидактические цели (по Ю.К. Бабанскому и В.И. Андрееву) – организация учебной деятельности, стимулирование ее, контроль и оценка сформированности необходимых целевых установок и качеств школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде. К ним мы относим конкурсы, состязания, игры, поощрения и другие методы проверки и оценки.

6. Характер познавательной деятельности (по И.Я. Лернеру и М.Н. Скаткину) – в первой группе методов – это: объяснительно-иллюстративные («готовые знания») и репродуктивные, а во второй – это: проблемное изложение материала по темам занятий (уроки в классе или в других местах, обеспечивающих эффективную работу с учащимися), частично-поисковые (как на уроках и занятиях, проводимых субъектами процесса, так и при выполнении самостоятельных работ учащимися) и исследовательские (например, написание рефератов). Рассмотрим перечисленные группы методов применительно к нашим условиям.

Объяснительно-иллюстративная группа методов.

Учащиеся получают знания о транспортной среде и закономерностях происходящих в ней процессов транспортировки, о понятиях «безопасность в транспортной среде» и «безопасное поведение в транспортной среде», «право»,

«культура», «правовая культура», «транспортная культура», «культура транспортировки», «экологическая культура», «культура поведения», «транспортная культура школьника», «личность» и «личность безопасного типа поведения в транспортной среде», «правосознание» и «правопослушание», «обязанность» и «ответственность», «мораль» и «нравственность» и др., напрямую связанные с выполнением рассматриваемого педагогического условия.

Репродуктивная группа методов.

К ней относим применение ранее изученного материала (на основе сформированных образов транспортных ситуаций как с видимой опасностью, так и со скрытой и правил безопасного поведения учащегося в этих ситуациях), освоение новых знаний, умений и навыков видения, наблюдения, анализа складывающихся ситуаций и прогнозирования их развития, предвидения скрытой опасности в них, принятия безопасных решений и безопасных действий. При этом особое внимание уделяется тому, чтобы сам учащийся не создавал (не провоцировал) опасные ситуации в транспортной среде

Метод проблемного изложения.

Используя самые различные источники и средства, учитель (или другой субъект образовательного процесса) прежде чем излагать материал по изучаемой теме, ставит проблему, формирует познавательную задачу, а затем, раскрывая систему доказательств, сравнивая точки зрения, различные подходы, показывает способ решения поставленной задачи. Ученики становятся и свидетелями, и соучастниками научного поиска. В нашем случае, широкое применение этого метода целесообразно при решении задач по выявлению, условно названных нами «ловушек» на дороге, или, другими словами, задач на предвидение скрытой опасности в условии, когда «обзор закрыт» (по В.В. Добрушину).

Частично-поисковая группа методов или эвристическая.

Суть их в организации активного поиска решений обучаемыми, выдвинутых учителем (или другим субъектом образования), или самостоятельно сформулированных учащимися, в т.ч. под руководством педагога, познавательных задач, либо на основе эвристических программ и указаний. Например, те же задачи по выявлению «ловушек» на дороге и принятию решений безопасного способа не входить в эти ситуации, или, если попали в них, безопасного выхода из таких ситуаций с минимальными потерями для себя и окружающих. Здесь процесс мышления у школьника приобретает продуктивный характер, но при этом поэтапно направляется и контролируется как учителем, так и самим учащимся на основе работы над программами и учебными пособиями.

Так, в практику формирования у учащихся начальной школы (1-3-й классы) транспортной культуры в порядке педагогического эксперимента были введены разработанные нами специальные учебные пособия для школьников (альбомы-раскраски) «Рисунки-упражнения по правилам движения», о которых мы упоминали выше. В них как раз и предусматривались такие эвристические задачи по выявлению «ловушек» на дороге и определении верного и безопасного их решения. И как показали исследования, такой метод, как один из разновид-

ностей эвристического подхода (пути), способен активизировать мышление школьника, возбудить у него интерес к познанию «дорожной» грамотности и транспортной среды. При этом следует отметить, что этот метод дает определенный эффект в пробуждении у учащихся потребности быть «безопасным участником дорожного движения».

Исследовательская группа методов.

Суть применяемых этих методов заключена в том, что после анализа учебного материала учителем, постановки им проблем и задач учащимся, краткого устного их инструктажа о порядке действий на занятиях и в процессе освоения ими новых знаний, школьники самостоятельно изучают источники информации (учебник, литературу по заданной теме и т.д.) ведут наблюдения в условиях реальной дорожной обстановки и выполняют другие действия поискового характера.

Чем старше становятся школьники, тем более сложными должны быть для них и задачи. Начиная с 7-8 классов и старше, учащиеся должны научиться составлять ситуационные планы-схемы какого-либо микрорайона с указанием на них всех имеющихся зданий и сооружений (в контурном изображении), улиц, дорог, заездов во дворы и межквартальные проезды, дорожных знаков, светофорных объектов, дорожной разметки, включая пешеходные переходы и т.п. Например, микрорайона своей школы в радиусе, определяемом наличием вокруг нее остановок всех видов общественного транспорта, где возможны выходы учащихся из транспортных средств с целью продвижения в школу. На этом плане-схеме они должны указать наиболее безопасные пути подхода к учебному заведению со стороны всех этих остановок, должны уметь аргументировано объяснить свой выбор каждого безопасного маршрута движения в школу и обратно. Здесь налицо такие методы, как частично-поисковые и исследовательские. Ребенок исследует территорию, делает анализ общей ситуации и ищет пути решения поставленных перед ним задач учителем на основе самостоятельно проведенного им небольшого исследования.

Практическая значимость такого обучения достаточно велика, т.к. научившись составлять маршрут своего движения, в будущем он без труда сможет определять безопасные пути движения своих детей. Или, если по роду своей деятельности ему, уже взрослому, придется водить и перевозить на общественном транспорте организованные группы детей в учреждения культуры, спорта, на массовые детские мероприятия и т.п.

Так, в практике работы с учащимися старших классов (10-й и 11-й) МОУ «Лицей при МаГУ» школьники получали задание самостоятельно сделать ситуационную схему части улично-дорожной сети прилегающей территории к МаГУ с нанесением на нее всех основных средств регулирования дорожного движения (светофорные объекты, дорожные знаки, дорожная разметка) с целью определения безопасных путей движения на занятиях в главный корпус университета со всех существующих по близости к нему остановок общественного транспорта (остановки трамваев и городских маршрутных автобусов).

Таким образом, можно утверждать, что рассмотренная группа методов учебной работы непосредственно перерастает не только в имитирующий метод, но и, что особенно важно, в реализующий научный поиск.

Применение вышеназванных методов обучения позволяет учителю и другим субъектам процесса подготовить школьников к безопасному участию в транспортных процессах и, тем самым, закладывая необходимый фундамент сформированности у школьников транспортной культуры, выйти учащимся на начальный (исходный) или промежуточный (в последующем) уровень этой сформированности.

Средства обучения разделяются:

а) по характеру воздействия на сознание – это действенные средства, направленные на подачу теоретического материала и выполнение заданий учащимся на уроке, домашние и самостоятельные работы, рефераты и т.п.;

б) по характеру носителя информации и способа подачи учебного материала – информационные, наглядные, технические.

К информационным средствам обучения относятся учебники и учебные пособия, авторские методические пособия, нормативные документы, например, «Правила дорожного движения» (ПДД), и т.п. **К наглядным** относятся плакаты по ПДД, схемы дорог и перекрестков, дорожных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий и т.д.; макеты, с помощью которых создаются модели участков дорог и улиц; модели транспортных средств и средств регулирования движения (светофоры, дорожные знаки), фигурки людей и т.д. **Техническими средствами** обучения являются аудио- и видеотехника, программно-технические комплексы, электронные тренажеры и т.п.

Применение таких средств в целом обеспечивает эффективность процесса обучения школьников безопасному участию в транспортных процессах.

Охарактеризуем формы, методы и средства воспитания на втором уровне – формирование школьника как личности безопасного типа поведения.

К основным **формам воспитания** школьников относятся: классные часы, ролевые и сюжетные игры, диспуты, экскурсии, тематические встречи с интересными людьми (специалистами по безопасности на транспорте, учеными и специалистами в области права, морали и нравственности, этики поведения, эстетики, медицинскими работниками, сотрудниками милиции и ГИБДД, ветеранами труда, студентами вузов и т.д.), вечера вопросов и ответов, интеллектуальные состязания и конкурсы, сборы юных инспекторов движения (ЮИД) и слеты отрядов ЮИД как в школе, так и в масштабах района, города или области. Особое значение придается тому, когда учащиеся старших классов не только помогают учителям и родителям младших школьников в проведении воспитывающих мероприятий, но и активно участвуют с малышами в них.

Направленность всех проводимых воспитательных мероприятий определяется содержанием общешкольных программ и планов формирования школьника как личности безопасного типа поведения в жизни вообще и в транспортной среде в частности.

Методы воспитания школьника включают в себя такие методы, как доказательства, опровержения, примеры, убеждения, игровые и др. Одновременно с этим, применяются методы внушения, научения, преобразования когнитивной сферы, социальных установок.

Уместно здесь применение таких методов, как написание сочинений по литературе, решение задач по физике и математике и по другим учебным предметам, содержание которых – движение транспортных средств и безопасность движения пешеходов, обсуждение прочитанных проблемных статей в СМИ «транспортно-безопасной» тематики или обсуждение просмотренного классом кино- или видеофильма и т.д., что позволяет на практике эффективно использовать межпредметные связи (рис. 16).

Но, при этом, особую роль отводится **игровым методам**, т.к. игра, в широком смысле понимается как инструментально данный (взятый, организованный) фрагмент реальности социума. В узком смысле игра понимается как особым образом организованная деятельность группы людей. (Е.Н. Смирнов).

Природу же игры, не зависимо от ее формы и функционального места в культуре, Н.Б. Сазонтьева определила следующим образом:

1. Игра есть условность, которая может проявляться по-разному: как условность состязания и как условность представления (роль, знак, модель, обозначение).

2. Функционирование игры как самостоятельного явления обеспечивается системой правил, которые в основном определяют нормы (порядок) взаимоотношений участников.

3. Игра как самостоятельное явление культуры занимает в ней определенное место, имеет особые механизмы встраивания.

4. Сущность игры – в апробации, закреплении, выявлении некоторых норм отношений между людьми (как социальных, так и личностных) и установлении гибких переходов между ними.

Опираясь на эти постулаты, и был сделан выбор на применении игровых методов не только на *втором уровне*, но и на третьем уровне рассматриваемой нами технологии – уровне развития учащегося. При этом акцентировалось, что выбор игровых методов как педагогических инструментов должен обеспечивать подготовку детей к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде, а не к игре в безопасную жизнь в ней.

Метод эмпатии. Эмпатия понимается как эмоциональная отзывчивость человека на переживание другого человека... ..как эмоциональный отклик и как сочувствие, сопереживание, сострадание (Современный словарь по педагогике. – М., 2001).

Практика показывает, что, как правило, в экстремальных ситуациях личность, которая переносит с пострадавшим его беду и страдания, не только сочувствует ему, а, сопереживая случившееся, ищет и находит совместный верный выход из сложившейся трудной или опасной для жизни и здоровья ситуации. Таким образом, в нашем случае метод эмпатии направлен на развитие чув-

ства товарищества, дружбы, взаимопонимания, взаимного уважения, взаимовыручки, например, участников транспортных происшествий.

Применение перечисленных методов позволяет сформировать у учащихся «транспортно-безопасное» мировоззрение, дисциплинированность в процессе движения и уважение к окружающим их другим участникам транспортных процессов, воспитать у них осознанное правопослушное и культурное поведение в транспортной среде. Этим же учитель и другие субъекты процесса обеспечивают выход школьника на следующий, более высокий, чем предыдущий, уровень сформированности у него транспортной культуры.

Средства воспитания школьников условно разделяются (по Р.С. Немову) на прямое и косвенное воздействие. Прямое включает в себя непосредственно личностное воздействие воспитателей на воспитуемых: а именно, оно осуществляется в их прямом общении друг с другом на уроках, практических или специальных тематических занятиях и мероприятиях, распределение игровых или сюжетных ролей, выдачи заданий и их проверка. А косвенное воздействие реализовывалось без личных контактов воспитателя и воспитуемых, т.е. опосредовано с помощью заданий или различного рода материальных носителей информации – книг, авторских учебных пособий, схем дорожных ситуаций или происшествий, иллюстраций, видеофильмов, средств массовой информации и других систем кодирования и передачи информации и т.п., транспортных средств или их моделей, а также передаваемой смысловой информацией устно в виде ссылок на мнение авторитетных людей и т.п.

А теперь покажем формы, методы и средства третьего уровня формирования транспортной культуры школьника, т.е. развития и закрепление у него навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Формы развития школьника сведены в основном к тренингам, сюжетным и ролевым играм, соревнованиям. Все они направлены на развитие специальных умений и навыков выживания в экстремальных ситуациях, возникающих в транспортной среде (например, ДТП) и при движении по улицам, дорогам, в различных видах транспортных средств и в различных погодных условиях. Проводятся они, как правило, в классе, на тренировочных и на специальных площадках, тренажерных залах и тренажерах и т.п.

Методы развития школьника включают в себя: тренинговые, игровые, рефлексивные и др.

Тренинговые методы, применяемые в подготовке школьников к безопасной жизни и деятельности в транспортной среде, включают в себя различного вида тренировки и упражнения для закрепления специальных навыков, обеспечивающих личную безопасность. Особое внимание уделяется упражнениям по выработке устойчивого внимания, реакции реагирования на опасность. Эти упражнения можно проводить как в школьном классе, с использованием компьютерных программ, обучающих электронных игр и программ, и специальных карточек с ситуационными картинками для решения задач по принципу «найди не похожие элементы в нескольких почти одинаковых рисунках» и т.п., так и на тренировочных площадках во время проведения специальных игр.

Упражнения по определению направления и скорости движения транспортного средства, вычислению безопасного от него расстояния до места перехода пешеходом проезжей части (или, другими словами, примерный расчет остановочного пути транспортного средства в зависимости от его типа, предполагаемого общего веса и его скорости движения) проводятся на практических «полевых» занятиях.

Игровые методы. Их разделяют на ролевые и сюжетные. В ролевых играх, где каждый учащийся играет определенную ему роль, отрабатываются навыки выполнения правил безопасного, культурного и правопослушного участия в транспортных процессах. В сюжетной же игре формулируются у школьников устойчивые навыки верных и безопасных действий в экстремальных ситуациях, возникающих в транспортной среде или в процессе движения транспортных средств, пассажиров и пешеходов. Например, – это тушение возгорания в автомобиле. Или отработка навыков выхода с меньшими усилиями из пожароопасной ситуации, вызванной возникшим пожаром в лесу или рядом с тем местом, где ребенок со своей семьей был на загородной прогулке (выезде).

Рефлексивный метод. Рефлексия – это не просто знание или понимание субъектом самого себя, но и выяснение того, как другие знают и понимают «рефлексирующего», его личностные особенности, эмоциональные реакции и когнитивные (связанные с познанием) представления. Когда содержанием этих представлений выступает предмет совместной деятельности, развивается особая форма рефлексии – предметно-рефлексивные отношения. В этом случае можно говорить о рефлексивном методе как методе, выстраивающем предметно-рефлексивные отношения между учащимися как субъектами транспортной среды и участниками транспортных процессов. В нашем случае мы видим назначение этого метода для морально-психологической подготовки учащегося к противостоянию трудностям совместно с окружающими его людьми. Рефлексивный метод применяется на групповых тренировках в условиях повышенных физических и морально-психологических трудностей с целью закалки у школьника «твердости» характера.

Перечисленные методы развития учащихся направлены на развитие физической и психологической готовности противостоять трудностям в экстремальных ситуациях в транспортной среде и закрепление навыков выживания в ней в этих ситуациях, накопления социального опыта безопасной жизнедеятельности в данной среде, закалки характера личности.

Средства развития школьников условно разделяется на две подгруппы – это действенные средства и предметные средства.

К действенным средствам развития учащихся относятся, в первую очередь, проблемные и сюжетные ситуации, специальные задания и задачи в классе (в специальных кабинетах безопасности), практические задания, сюжетные роли и т.д. Например, сюжетом может быть экстренная эвакуация из транспортных средств (легковой автомобиль, автобус, трамвай, пассажирский железнодорожный вагон, самолет, фуникулер и т.д.).

Все они направлены на поиск и принятие безопасных решений как на макетах, так и в условиях реальной транспортной среды и ее процессах (в естественных условиях), например, в зоне перекрестка дорог с интенсивным движением транспортных средств и пешеходов. Они способствуют развитию активности обучаемых в разрешении ситуаций взаимодействия участников транспортных процессов как в условиях относительного устойчивого равновесия динамического процесса движения, так и в экстремальных условиях (при ЧС на транспорте или с его участием) различной природы происхождения (природной, техногенной, социальной, военной). Совокупность ситуаций, задач и заданий, имитирующих реальные ситуации, возникающие в процессе транспортировки, а также предположительные (возможные) в результате действия сил природы (наводнение, снежные заносы, туман, гололед, землетрясение и т.д.) или в результате преступных действий людей (террористический акт, криминальные деяния, массовые беспорядки и т.п.), или по их халатности (аварии техногенного характера), рассматривается нами как средство формирования «транспортно-профессиональной» готовности школьника и как социально-познавательного опыта его.

Основными предметными средствами развития учащихся являются: тренировочные площадки по отработке навыков безопасного движения по дорогам и улицам («площадки ПДД»); тренировочные макеты транспортных средств для отработки навыков выживания в случае возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте (вертикально и горизонтально натянутые канаты, ямы для прыжка в длину, устройства для прыжка в высоту, перекладины, лестницы для «ручного» передвижения, бревна для бега и полосы препятствий и др.); компьютерные тренажеры; стадионы и спортивные сооружения, включая плавательные бассейны и т.д.

Тренинги также проводятся на специальных тренажерах (отрабатывается реакция на возникшую опасность как видимую, так и внезапную), тренировочных площадках по БДД по отработке безопасных действий как при движении по улице, дороге или в транспортном средстве, так и в случае возникновения экстремальной ситуации на транспорте или вблизи его.

Тренинги и сюжетные игры такого содержания, как экстренная эвакуация из транспортного средства рекомендуется проводить на специальных полигонах служб спасения МЧС по предварительной договоренности с ними.

Очевидно то, что, насколько ребенок будет готов грамотно и верно, ловко и умеючи действовать в возникшем ЧП на транспорте, т.е. оказавшись в экстремальной ситуации в транспортном средстве или вблизи от него, на столько он сможет с меньшими потерями для своей жизни и здоровья успешно выйти из этой ситуации.

6. Программно-методическое обеспечение образовательной технологии.

В программно-методическое обеспечение, помимо разработанных нами обучающих и воспитывающих программ, методических пособий и рекомендаций, мы включаем нормативные материалы (Федеральные законы, «Правила

дорожного движения», Федеральные целевые программы (1996, 2007 гг.) и т.п.), касающиеся решения проблемы безопасности дорожного движения. В этот же ряд входят серии опубликованных методических материалов в центральных журналах «ОБЖ. Основы безопасности жизни» (12 работ 1997-2000 гг.) и «Основы безопасности жизнедеятельности» (15 работ 1999-2007 гг.), в Санкт-Петербургском журнале «Жизнь. Безопасность. Экология» (2 работы в 1999 г. и 3 работы в 2008 г.), 8 работ опубликованы в педагогических журналах за период с 2005-2007 гг. (Москва, Саранск, Челябинск, Магнитогорск), а также «Сборник материалов для проведения уроков по правилам дорожного движения (для 4-9 классов)» (Челябинск, 2007) и две монографии: «Транспортная культура школьников и условия ее формирования» (Магнитогорск, 2007); «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система» (Магнитогорск, 2008) и методическое пособие для учителей «Формирование транспортной культуры школьника» (Магнитогорск, 2008).

При составлении программ особое внимание уделялось тому нормативному опыту, которым должен владеть тот или иной субъект для реализации педагогической технологии. В этой связи в них были заложены перечни знаний, умений и навыков в области «транспортно-безопасных» отношений, которыми должны обладать школьники.

Прежде всего, в 1989 году была реализована программа специального семинара «Основы безопасности движения пешеходов и организация профилактики детского дорожно-транспортного травматизма» с учителями начальных классов школы, воспитателями групп продленного дня и классными руководителями всех классов параллелей с 5-го до 10 класса включительно. Аналогичная программа была реализована в период с 1990 по 1992 гг. в выпускных курсах педагогического факультета Магнитогорского государственного педагогического института (кафедра «Педагогика и методика начального обучения») с таким расчетом, что после окончания вуза в школы придут уже подготовленные учителя начальных классов (приложение 5).

Одновременно с этим разработаны и введены в педагогическую практику в качестве экспериментальных программы подготовки учащихся начальной школы (1-3-й классы) к безопасному участию в дорожном движении, которые были включены в специальные методические пособия для учителей (1991-1996 гг.). После их апробации и получения грифа «Рекомендовано Управлением развития общего среднего образования Министерства образования Российской Федерации» (1996 год), эти программы были опубликованы в г. Магнитогорске в методических пособиях для учителей «Уроки безопасности дорожного движения в начальной школе». В 1997 году эти же программы с уточнениями, изменениями и дополнениями были опубликованы в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России» под общим названием «Безопасность на улицах и дорогах», которые уже имели гриф «Допущено Управлением общего среднего образования и Отделом дополнительного образования Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации в качестве пособия для общеобразовательных

учреждений и учреждений дополнительного образования детей». Последние вторично были опубликованы в 2000 году.

В 2000 году в общую программу для учащихся 10-11-х классов по школьному курсу «Основы безопасности жизнедеятельности», которая была разработана как экспериментальная, было введено новое содержание раздела «Безопасность на транспорте», апробация которого проходила в МОУ «Магнитогорский городской лицей при МаГУ» и базовых школах (приложение 2). Основная направленность этого раздела – подготовка старшеклассников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и формирования у них транспортной культуры. Полностью программа по курсу «ОБЖ», включая ее раздел «Безопасность на транспорте», опубликована в 2005 году в ежемесячном информационном и научно-методическом журнале «ОБЖ. Основы безопасности жизни», № 1-3 (г. Москва).

В 1999 году нами была разработана опытно-экспериментальная программа спецсеминара учителей общеобразовательных школ, педагогов и воспитателей внешкольных детских учреждений по разделу «Транспортная культура и безопасность на транспорте» с целью совершенствования педагогического состава в организации обучения детей по школьному курсу «Основы безопасности жизнедеятельности» в части подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде (см. прил. 5).

В 2000 году были разработаны и введены в педагогическую практику в базовых общеобразовательных школах города Магнитогорска:

1. Программа воспитательной работы с учащимися 1-11-х классов «Культура поведения школьника в транспортной среде» (см. прил. 3).

2. Программа «Формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде (воспитательная работа с учащимися 5-11-х классов общеобразовательных школ)» (см. прил. 4).

Первая из двух этих программ построена на основе государственного стандарта основного общего образования в соответствии с программой школьного предмета «Основы безопасности жизнедеятельности» для учащихся 1-11-х классов. Она является дополнением к разделу «Безопасность дорожного движения», базовой и вариативной частям учебного курса «ОБЖ», конкретизирует содержание его предметных тем. В ней представлено примерное (условное) распределение часов на проведение воспитательной работы по освоению предложенных в ней тем.

Рассматриваемая программа предназначена для практического применения в воспитательном процессе учащихся общеобразовательной средней школы и адресуется учителям и преподавателям-организаторам предмета «ОБЖ», а также учителям гуманитарных предметов, классным руководителям, преподавателям учреждений дополнительного образования с целью сохранения ими единого воспитательного пространства и преемственности в задачах между ступенями образования (обучения и воспитания), соблюдения общих подходов к формированию транспортной культуры школьников.

Данная программа является неотъемлемой частью системы из трех программ по формированию транспортной культуры школьников (1-11 классы): а) раздел «Безопасность на транспорте» учебного курса «ОБЖ», б) рассматриваемая опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа с учащимися общеобразовательных школ «Культура поведения школьника в транспортной среде» (1-11-е классы) и в) опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа «Формирование школьника как личности безопасного типа поведения».

Предлагаемые темы в разделах Программы связаны между собой логикой их содержания, но это не ограничивает руководителей школ совместно с учителями, преподавателями и воспитателями самостоятельно компоновать последовательность построения рядов (порядка) тем при организации и проведении воспитательного процесса с учащимися, сохраняя при этом общий объем часов включенных тем в Программу. Также допускается слияние нескольких тем или их частей для проведения того или иного мероприятия.

Наиболее важными мероприятиями Программы в практической реализации положений Конституции РФ, требований Законов РФ «Об образовании», «О безопасности», «О безопасности дорожного движения», предъявляемых к органам образования, являются постоянное информирование педагогических коллективов и учащихся о состоянии аварийности на дорогах и уровне детского дорожно-транспортного травматизма, причинах и следствиях дорожно-транспортных происшествий с участием детей, пропаганда знаний о безопасном поведении детей на транспорте, о культуре поведения в транспортной среде, об обязательном выполнении школьниками требований законов и нормативных актов в области транспортных отношений, требований правил поведения и безопасности на всех видах транспорта, а также безопасных действиях в опасных для жизни и здоровья условиях транспортной среды.

В соответствии с вышеизложенным Программа направлена на повышение уровня общей культуры учащихся, включая их культуру поведения, правовое сознание и предупреждение опасного поведения школьников как участников транспортных процессов. Она призвана обеспечить непрерывность воспитания у учащихся культуры поведения в транспортной среде и, одновременно с этим, их подготовку к необходимым действиям в опасных для жизни и здоровья ситуациях в этой среде, т.е. подготовку к безопасной жизнедеятельности в ней и к безопасному участию в транспортных процессах. Одновременно с этим, Программа по своей сути и назначению направлена на морально-психологическую подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах, в ней происходящих. Поэтому ее темы являются составной и неотъемлемой частью содержания педагогической системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников.

Общей целью формирования культуры поведения в транспортной среде с направленностью на формирование готовности школьников к правопослушному и культурному поведению и безопасному участию в транспортных процессах всех доступных видов транспорта (автомобильный – дорожное движение, железнодорожный, воздушный, водный, канатно-кресельный и фуникулеры,

эскалаторы и др.) является формирование у учащихся устойчивых мотивов и потребностей в бережном отношении к своему здоровью, сохранении жизни, целостном развитии физических и психических качеств, творческом использовании знаний основ общей культуры поведения и права в обеспечении как личной безопасности в транспортной среде, так и окружающих их людей.

Предметом воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде является специфическая учебно-воспитательная деятельность, направленная на формирование у учащихся культуры поведения в транспортной среде на основе овладения ими как общекультурных знаний в целом, включая знания в области культуры поведения вообще, так и приобретение знаний и специальных умений и навыков культурного и безопасного участия в этой среде в частности.

Программа предполагает широкое использование принципа межпредметных связей в процессе ее реализации.

Программа не задает жесткого объема содержания воспитания, но разделяет его по годам обучения, не связывая при этом конкретные педагогические направления, технологии и методики. В таком представлении ее содержание не ограничивает своей направленностью на формирование транспортной культуры школьников (культуры поведения в транспортной среде) творческую инициативу педагогов-авторов учебных программ по безопасности жизнедеятельности (раздел «Безопасность дорожного движения»), сохраняет широкие возможности в реализации собственных взглядов и идей учителей и педагогов образовательных учреждений на построение воспитательного процесса, выборе собственных образовательных траекторий, инновационных форм и методов как общего образовательного процесса по формированию транспортной культуры школьников, так и процесса воспитания у них культуры поведения в транспортной среде.

Следующая за ней программа, как и предыдущая, предназначена для практического применения в воспитательном процессе учащихся общеобразовательной средней школы (5-11-е классы) и адресуется тем же субъектам образования и с той же целью.

Предметом Программы является формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде как специфическая учебно-воспитательная деятельность, направленная на формирование у учащегося «транспортно-безопасного» мировоззрения, правопослушного, культурного и безопасного участия в этой среде на основе:

а) овладения им специальных знаний в таких областях, как психология личности, психология поведения, психология безопасности, транспортная психология и безопасность на транспорте;

б) полученных медицинских знаний и приобретенных специальных умений и навыков, необходимых для обеспечения личной безопасности и окружающих их людей в указанной среде, сохранения как собственной жизни и здоровья, так и других участников транспортных процессов, включая автодорожное движение.

Общей целью Программы является формирование школьника личностью безопасного типа поведения в транспортной среде, т.е. формирование у него готовности к безопасному участию в транспортных процессах всех доступных для него видов транспорта (автомобильный – дорожное движение, железнодорожный, воздушный, водный, канатно-кресельный и фуникулеры, эскалаторы и др.) и к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде на основе:

а) устойчивых мотивов и потребностей в сохранении жизни, бережном отношении к своему здоровью;

б) целостного развития личных физических и психических качеств, необходимых для обеспечения как личной безопасности в этой среде, так и окружающих людей;

в) творческого использования знаний основ транспортно-безопасной жизнедеятельности, транспортной культуры и специальных умений и навыков правопослушного, культурного и безопасного поведения в этой разновидности социотехнической среды – транспортной.

Задачи Программы:

– формирование внутренней культуры школьника: чувство собственного достоинства, чувство такта, скромность, вежливость, аккуратность, правопослушность, гуманное отношение к людям; чуткость, внимательность и уважение к окружающим – участникам транспортных процессов (например, участников дорожного движения).;

– формирование у школьника специальных навыков безопасного участия в транспортной среде: переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства; спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве; переключения на самоконтроль; прогнозирования и предвидения опасности; наблюдения; компетентных и «профессиональных» безопасных действий в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих на транспорте и в транспортных средствах по сохранению как личной жизни и здоровья, так и пострадавших в них других людей;

– зарождение и развитие у школьников специальных потребностей: правопослушания, самообразования и самовоспитания, физического совершенства, быть безопасным участником транспортных процессов, играющих ведущие роли в обеспечении личной безопасности в транспортной среде и безопасности окружающих людей, в предупреждении и предотвращении транспортного травматизма.

Программа рассчитана на 7 лет воспитания учащегося школы с 5-го класса по 11-й включительно по ступеням – основное (5-6 классы – среднее звено и 7-9 классы – неполная средняя школа) и среднее – 10-11 классы и входит неотъемлемой и органической частью в общешкольный план воспитательной работы со школьниками, а также в качестве дополнительных составляющих учебных планов:

а) при реализации раздела «Безопасность дорожного движения» школьного курса «ОБЖ» на правах внеклассной (внеурочной) работы учителей и педагогов-организаторов «ОБЖ»,

б) во время работы учителей по естественным и гуманитарным предметам при совпадении изучаемых тем с предлагаемыми темами данной программы (по принципу межпредметных связей);

в) в процессе реализации общешкольных воспитательных программ путем изучения тем морально-нравственной, этической, культурологической и специальной психологической направленности Программы в свободное от учебного времени, предназначенного для проведения классных часов, общешкольных и внешкольных мероприятий, связанных с подготовкой школьников к безопасному участию в транспортных процессах и формированию у них транспортной культуры (структурирование и дополнительное насыщение изучаемого материала, использование разнообразных форм организации воспитательного процесса, внедрение современных методов и педагогических технологий обучения, воспитания и целенаправленного развития).

Раздел «Безопасность на транспорте» (приложение 2) Программы школьного курса ОБЖ, по которой проходило обучение учащихся 10-11 классов МОУ «Магнитогорский городской лицей при Магнитогорском государственном университете», опубликован в журнале № 1 «ОБЖ. Основы безопасности жизнедеятельности» в январе 2005 года, что позволило его использование в педагогической практике не только в базовых школах города Магнитогорска, но в учреждениях общего среднего и общего полного образования в Российской Федерации и за ее пределами.

Вышеизложенное позволяет все приведенные программы видеть как программно-методический комплекс, состоящий из самостоятельных, но взаимозависимых и взаимодополняющих друг друга обучающих, воспитывающих и развивающих программ, нацеленных на формирование транспортной культуры школьников.

Таким образом, рассматриваемая образовательная проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников имеет необходимое и достаточное программно-методическое обеспечение для организации эффективного формирования у учащихся школ этой составляющей самостоятельной ветви культуры – транспортной.

7. Критерии оценки педагогической технологии.

Известно, что основными критериальными признаками любой педагогической технологии являются: целостность, системность, управляемость, диагностируемость, нормативность, результативность и воспроизводимость. Очевидно, что данные признаки будут характеризовать и рассматриваемую нами проблемно-ситуативную технологию формирования транспортной культуры школьников.

Дадим общую оценку описанной нами образовательной технологии. К ее положительным чертам относятся:

- предварительное моделирование процесса;
- уточнение и детализация целей, результата, средств, форм, содержание программ технологии;

- выделение признаков преобразуемого предмета по результатам диагностики;
- возможности оценки результата;
- возможность коррекции его на основе обратной связи;
- гарантированность в получении положительного педагогического результата.

В работе был использован следующий *критериально-оценочный инструментарий для оценки транспортной культуры школьников*, а объектом стал процесс формирования транспортной культуры школьников в учебном заведении. Измерение динамики данного процесса предполагало выявление некоторых особенностей протекания его на уровне учащегося.

Информация о формировании транспортной культуры одного отдельного школьника, как первичного субъекта, была использована в качестве единицы информации при построении интегральной модели формирования транспортной культуры учащихся в школе как коллективного субъекта.

Работа по определению уровня сформированности транспортной культуры, фактически сводилась к составлению качественной и количественной характеристики того, как представители определенной возрастной группы школьников познают, усваивают, присваивают определенные знания, умения, ценности транспортных отношений путем вхождения в нее. Поэтому подобная характеристика составляла в дальнейшем содержательную основу интегральной модели изучаемого объекта.

Составление требуемой качественной и количественной характеристики изучаемого процесса предполагало реализацию в жизнь личностного похода к изучению транспортной культуры, когда в центре внимания находится культурный уровень определенного учащегося.

Уровень сформированности транспортной культуры школьника представлял собой обобщенную и целостную характеристику определенных знаний, умений, в области транспортных отношений и их личностных качеств в виде образа поведения школьника в ситуациях дорожного движения (или ситуации, имитирующей реальные события).

В основе нашего подхода к измерению уровня сформированности транспортной культуры школьников лежит анализ освоения школьниками транспортных отношений.

Исходя из вышесказанного для дальнейшего анализа изучаемого процесса на эмпирическом уровне в структуре отмеченной нами характеристики (интегральной модели) были выделены следующие три компонента: **знания, умения, личностные качества школьников**. Эти компоненты взяты за критерии изучаемого объекта. Отмеченные выше компоненты интегрального уровня сформированности транспортной культуры школьников органически связаны между собой и составляют единую систему критериев.

Были выделены следующие критерии оценки формирования транспортной культуры школьников:

- знания школьников в области транспортных отношений;

- умения школьников в области транспортных отношений;
- личностные качества школьника как субъекта безопасного поведения.

Выделенные критерии формирования транспортной культуры школьников отражают абстрактный уровень ее описания, а ответы, которые мы получили в ходе эмпирического исследования, носят конкретный характер.

Переход от абстрактного уровня к конкретным наблюдениям осуществлялся с помощью эмпирических индикаторов. Учитывая то, что каждый из критериев может иметь несколько эмпирических индикаторов (или показателей) мы приняли: эмпирический индикатор – это своего рода внешний, хорошо различимый признак или показатель измеряемого критерия.

Показатели рассматривались как количественные и качественные характеристики сформированности каждого критерия. При выборе показателей руководствовались следующими принципами:

- определение цели;
- максимальная независимость показателей друг от друга;
- диагностичность признаков, входящих в систему оценки достигнутого результата, основанной на диагностичности цели.

Последняя включала в себя:

- а) однозначность выделения диагностируемого качества;
- б) наличие «инструмента» для измерения;
- в) возможность шкалирования измеряемого признака.

Эти научные положения мы учитывали при проведении экспериментальной работы.

Непосредственными эмпирическими показателями развития знаний, качеств и умений служили данные, полученные психологическими методами.

Анализ выбранных показателей и обоснование выбора методов исследования.

Критерий знания школьников в области транспортных отношений отслеживался на основе авторского дидактического теста по трем показателям:

- показатель полноты усвоения содержания понятий (по А.В. Усовой), который вычислялся по формуле (1):

$$K(n) = \frac{n}{N}, \quad (1)$$

где n – количество усвоенных (верно названных и охарактеризованных) существенных признаков понятия в области транспортных отношений;

N – общее количество существенных признаков, подлежащих усвоению;

- показатель полноты усвоения объема понятий, который вычислялся по формуле (2):

$$K(o) = \frac{n}{N}, \quad (2)$$

где n – количество объектов данного понятия, усвоенных (верно названы объекты, охватываемые данным понятием, и охарактеризованы их классификационные признаки);

N – общее количество объектов, охватываемых данным понятием;

- показатель прочности усвоенных понятий определялся по итогам проведенных контрольных работ.

Результаты выполнения школьниками контрольных работ оценивались по предложенной трехбалльной системе, т.е. верно выполненное задание без ошибок в полном объеме оценивалось оценкой «5» баллов. Выполненное задание с некоторыми ошибками, но в полном объеме оценивалось оценкой «4» балла, а не выполненное задание полностью или выполнение с многими ошибками оценивалось в «3» балла.

Что касается диагностических тестов, то они составлены автором и подробно представлены в методических пособиях. Здесь лишь приводится пример одного из фрагментов диагностических текстов, который использовался для определения знаний школьников в области транспортных отношений. Сам же тест дан в приложении 6 к в данной работе.:

1. *Выберите правильный вариант ответа.* Знание требований «Правил дорожного движения», касаются

- 1) пешеходов;
- 2) пассажиров;
- 3) пешеходов и пассажиров.

2. *Сформулируйте три правила движения пешеходов с учетом требований сигналов светофоров*

- 1)
- 2)
- 3)

3. Существуют ли правила посадки и высадки пассажиров в транспортные средства общего пользования:

- 1) да;
- 2) нет.

4. Выберите верный ответ. Суть закона «Правило темного помещения»:

- 1) Чем выше опасность, тем меньше должна быть скорость;
- 2) Если не видишь дорогу и ситуации на ней, то незамедлительно снижай скорость движения вплоть до полной своей остановки.

5. Укажите три недостающих типа дорожных ситуаций, в которые чаще всего дети попадают в дорожных происшествиях, и правила безопасного поведения в них:

- 1) обзор закрыт;
- 2) внимание отвлечено;
- 3) пустынная улица;
- 4)
- 5)
- 6)

6. Напишите, какие основные правила безопасного поведения необходимо выполнять пешеходу:

- а) при выходе из дома;
- б) при движении по тротуару;

- в) готовясь перейти дорогу;
- г) при переходе проезжей части;
- д) при ожидании транспортных средств общего пользования;
- е) при посадке и выходе из транспортных средств общего пользования.

7. Обозначьте, есть ли отличия в правилах безопасного поведения при поездке в транспортных средствах общего и индивидуального пользования:

- 1) да; 2) нет.

Характеристика второго критерия и его показателей: умения школьников в области транспортных отношений. Они отслеживались также с помощью тестов на основе применения 10 ситуативных задач по показателям полноты, прочности и осознанности (по А.В.Усовой:

- коэффициент полноты овладения умениями вычислялся по формуле (3):

$$k = \frac{n}{N}, \quad (3)$$

где n – количество верно выполненных действий;

N – количество действий, входящих в структуру умения;

- коэффициент прочности овладения умениями в области транспортных отношений вычислялся по формуле (4):

$$g = \frac{k_2}{k_1}, \quad (4)$$

где k_1 – коэффициент полноты сформированности умения при начальной проверке;

k_2 – коэффициент полноты сформированности умения при последующей проверке;

- коэффициент осознанности своих действий школьником определялся при решении предложенных ситуационных задач:

1) действия не осознаны (учащийся не может обосновать свои действия, выбор определенных методов и т.д.);

2) действие осознано на интуитивном уровне;

3) действие полностью осознано, логично обосновано.

Характеристика третьего критерия: личностные качества школьников определялся через следующие четыре показатели: самостоятельность, активность, внимательность, ответственность. Данные показатели отслеживались с применением тестовой методики недописанных предложений. На каждое качество было подобрано по пять предложений, по которым можно с помощью экспертов определить проявление вышеобозначенных качеств по пятибалльной системе.

Следующий прием, применяемый нами, – это поиск протяженности выделенных в качественном анализе критериев. На данном этапе принималось решение: можно ли выделенные критерии представить в виде различных последовательных состояний измеряемого качества?

Данный вопрос связан с проблемой оценки уровней развития изучаемого объекта (сформированности транспортной культуры школьника).

Каждый объект может иметь несколько уровней (состояний) развития. При выделении и описании уровней учитывались общие требования к их выделению:

1) уровни должны выступать как четко различимые индикаторы развития объекта по рассматриваемому предмету;

2) переход от одного уровня к другому должен отражать степень развития объекта;

3) каждый уровень должен взаимодействовать как с предшествующим, так и с последующим, являясь либо условием, либо результатом развития объекта по рассматриваемому предмету.

Поскольку транспортная культура является личностной характеристикой школьника и проявляется в его деятельности и поведении, то при выделении уровней мы, в первую очередь, выделили уровни овладения человеком деятельностью.

Анализ вышеуказанных работ показал, что пятичленная шкала имеет высокую устойчивость и небольшую ошибку, а трехчленная – более высокую устойчивость и приемлемую ошибку. Исходя из этого, для целей нашего исследования была выбрана трехчленная шкала оценки. Исходя из этого, были определены и три уровня развития сформированности транспортной культуры школьников: высокий, средний и низкий.

Для подсчета уровня оценки отдельного школьника, необходимо эмпирические индикаторы каждого показателя перевести в количественные эквиваленты с помощью числовых систем по заранее обусловленным баллам. Речь идет о разработке специальной шкалы оценки выделенного комплекса показателей сформированности транспортной культуры школьника.

С этой целью мы ввели следующие количественные показатели:

- 2 балла ставятся в том случае, если наблюдался оптимальный уровень развития эмпирического индикатора (показателя) сформированности транспортной культуры;

- 1 балл – если наблюдался достаточный уровень развития показателя;

- 0 баллов – если наблюдался допустимый уровень развития показателя.

Правило оценки данными баллами каждого показателя уровня сформированности транспортной культуры школьников представлено нами в табл. 2.

Анализ данных табл. 2 показал, что при переводе каждого из десяти показателей на единый оценочный балл, обобщенный результат по каждому уровню изменялся от 0 до 20 баллов. 0 – это минимальный балл, который может набрать школьник при тестировании и решении задач и выполнении контрольной работы. Максимальный – 20 баллов.

1. Выбор интервалов при группировке данных распределения совокупности школьников по уровням сформированности транспортной культуры осуществлялся на основе методики А.А. Кыверялга.

Согласно данной теории, средний уровень сформированности транспортной культуры определяется 25%-ным отклонением оценки от среднего по диапазону оценок балла, тогда оценка из интервала от R (min) до $0,25 R$ (max) поз-

воляет констатировать низкий уровень сформированности транспортной культуры школьников. На высокий уровень указывают оценки, превышающие 75% максимально возможных.

Таблица 2

Правило оценки показателей уровня сформированности транспортной культуры школьников в экспериментальной работе

Оценка критериев показателей			
Показатель	Высокий (2 балла)	Средний (1 балл)	Низкий (0 баллов)
<i>Знания школьников в области транспортных отношений</i>			
Полнота усвоения содержания понятий	$0,9 \leq K \leq 1,0$	$0,8 \leq K \leq 0,9$	$0,7 \leq K < 0,8$
Полнота усвоения объема понятий	$0,9 \leq K \leq 1,0$	$0,8 \leq K \leq 0,9$	$0,7 \leq K < 0,8$
Прочность усвоенных понятий	5 баллов	4 балла	3 балла
<i>Умения школьников в области транспортных отношений</i>			
Полнота овладения умениями	$0,9 \leq K \leq 1,0$	$0,8 \leq K \leq 0,9$	$0,7 \leq K < 0,8$
Прочность овладения умениями	$0,9 \leq K \leq 1,0$	$0,8 \leq K \leq 0,9$	$0,7 \leq K < 0,8$
Осознанность действий	Действия полностью осознанные	Действие осознано на интуитивном уровне	Действия не осознаны
<i>Личностные качества школьника</i>			
Самостоятельность	5 баллов	4-3 балла	2-1 балла
Активность	5 баллов	4-3 балла	2-1 балла
Внимательность	5 баллов	4-3 балла	2-1 балла
Ответственность	5 баллов	4-3 балла	2-1 балла

Исходя из данной методики, низкий, средний и высокий уровни сформированности транспортной культуры школьников определялись интервалами, указанными нами в табл. 3:

Таблица 3

Интервалы уровней сформированности транспортной культуры школьников

Уровни сформированности транспортной культуры школьников	Низкий	Средний	Высокий
<i>Интервалы</i>	0-5	6-14	15-20

Низкий уровень сформированности транспортной культуры школьников – это минимально необходимый и допустимый уровень. Школьник при этом действует, руководствуясь, в основном, лишь приобретенными элемен-

тарными знаниями обеспечения безопасности в процессе движения и обыденным опытом, а так же интуицией, но ни как не руководствуется научной основой и, тем более, системой необходимых специальных знаний, умений и навыков в виду того, что эта система пока не сформирована. У школьника, кроме того, при этом не сформированы такие качества, как самостоятельность, внимание на дорогах, ответственность за свои действия, он проявляет пассивность при соблюдении правил дорожного движения, не принимает осознанных действий для предотвращения опасных ситуаций на дорогах.

Средний уровень является более высоким по сравнению с предыдущим. Он предполагает, что учащийся уже имеет определенный запас необходимых научных знаний и выработанных на их основе специальных умений и навыков обеспечения своей безопасности в транспортной среде. Они позволяют ему отслеживать свою деятельность, контролировать ситуацию на дороге, объяснять свои действия и поступки, руководствуясь приобретенными частично научными знаниями и выбирая безопасный вариант решения возникающих перед ним задач. При этом у школьника не сформированы в должной мере такие качества, как самостоятельность и ответственность за свои действия. Он в основном внимателен на дороге, но иногда проявляет пассивность при нарушении правил другими. Школьник принимает иногда осознанные действия для предотвращения опасных ситуаций на дорогах.

Высокий уровень определяет то, что школьник свободно использует накопленные в процессе формирования у него транспортной культуры специальные знания, умения и навыки для обеспечения своей личной безопасности в транспортной среде и при этом он не создает опасные ситуации для окружающих его людей. А в случае попадания в опасные ситуации учащийся может самостоятельно, или с помощью других участников транспортного процесса, выйти из ситуации с наименьшими для себя потерями, при этом, не нанося ущерба окружающим. Он внимателен на дороге, активен в приобретении новых знаний в области транспортных отношений, самостоятельный и ответственный.

Вопрос о репрезентативности выборки. Репрезентативность в эксперименте достигается исследователем путем построения объекта непосредственного анализа, при котором эта совокупность разрешает обоснованно переносить получаемые научные выводы на генеральную совокупность.

Построение объема выборки и доказательство ее репрезентативности зависит от двух условий:

1) выбора доверительного интервала допустимой ошибки (ошибка репрезентативности);

2) степени представленности социальных объектов по наиболее существенным для исследователя характеристикам.

Руководствуясь работами П.В. Новицкого, при уровне значимости $p=0,05$ мы можем получить достоверные значения измеряемых величин, основываясь на нормальном законе распределения без предварительной его оценки.

Кроме того, при определении общего объема выборки мы опирались на исследования У. Таго, в которых доказано, что для генеральной совокупности

более 1000 единиц, объем репрезентативной выборки с допущением 5-процентной ошибки должен составлять не менее 286 единиц.

Наше исследование было массовым, им было охвачено 18429 школьника. На разных этапах исследованием были задействованы в качестве помощников и ассистентов 362 учителя школ, 127 классных руководителей, 56 педагогов и воспитателей системы дополнительного образования и других внешкольных учреждений, а также 78 воспитателей групп продленного дня.

В нашем эксперименте суммарная численность школьников, задействованных только в констатирующем этапе эксперимента, составила 16056 человек из 52 школ указанных трех городов, их них – 14403 учащиеся г. Магнитогорска из 50 школ (это составило более 75 % от общего количества учащихся начальной школы города).

Общая численность школьников, задействованных в первом срезе констатирующего эксперимента, составила 14955 человек, в т.ч. 1-й класс – 5002 школьника, 2-й класс – 4800 и 3-й класс – 5001. Во втором срезе констатирующего этапа эксперимента приняли участие 1101 школьник из названных выше трех городов.

В формирующем эксперименте объем составил 610 учащихся 1-3 классов, 400 учащихся 5-8 классов, 414 учащихся 9-10 классов (всего 1424 школьника).

Для его проведения было создано три экспериментальные и одна контрольная группы учащихся (ЭГ-1, ЭГ-2 и ЭГ-3 и КГ) в базовых школах г. Магнитогорска (школы № 20, 21, 43 и 60).

Обозначение экспериментальных групп формирующего эксперимента дано ниже:

- группа ЭГ-1 – в школе № 21 для исследования эффективности первого и второго организационно-педагогических условий;
- группа ЭГ-2 – в школе № 60 для исследования эффективности первого и третьего организационно-педагогических условий;
- группа ЭГ-3 – в школе № 20 для исследования эффективности всех трех организационно-педагогических условий;

Контрольная группа (КГ) была создана в школе № 43, работа с учащимися в которой проводилась в обычном традиционном режиме.

Такой выбор введения организационно-педагогических условий обоснован тем, что первое условие выступает базовым для двух других, как это было прописано ранее.

Наиболее распространенный прием контроля на устойчивость в педагогических исследованиях – это повторное измерение. При этом один и тот же критерий измерялся несколько раз с временным интервалом и с помощью одинаковой процедуры, поэтому повторное измерение проводилось в двух направлениях. Первое направление было связано с проверкой эмпирических индикаторов, поскольку их плохой отбор – причина неустойчивости шкалы. Эта процедура проводилась на констатирующем этапе педагогического эксперимента. Второе же направление обусловлено ликвидацией случайных результатов. Оно обеспечивалось проведением повторных срезов в ходе формирующего эксперимента.

За время формирующего эксперимента нами было проведено три среза: с участием учащихся начальной школы, среднего звена, старших классов. Введение трех срезов объясняется проверкой эффективности педагогических условий на разных возрастных группах школьников.

Доказательства статистической верности выдвинутой гипотезы исследования. В рассматриваемом педагогическом эксперименте использовали метод соотношения. Он разрешает произвести оценку формирования транспортной культуры школьников по их процентному соотношению, находящихся на том или ином уровне в начале и конце эксперимента.

Чтобы проследить изменения в процессе формирования транспортной культуры школьников в ходе экспериментальной работы, воспользовались следующими показателями динамических рядов:

1. **Средний показатель**, который вычислялся по формуле (5):

$$СП = x_1 + 2x_2 + 3x_3 / 100, \quad (5)$$

где x_1 ; x_2 ; x_3 – процентно выраженное количество школьников, имеющих соответственно низкий, средний и высокий уровни сформированности транспортной культуры школьников.

Этот показатель дает нам представление о динамике уровня сформированности транспортной культуры школьников.

2. **Показатель темпа роста** (Y), который отражает качественный рост исследуемого критерия и вычисляется по формуле (6):

$$Y = \frac{y_1 + 2y_2 + 3y_3}{x_1 + 2x_2 + 3x_3}, \quad (6)$$

где y_1 ; y_2 ; y_3 – процентное выражение количества школьников, имеющих соответственно низкий, средний и высокий уровни сформированности транспортной культуры школьников;

x_1 ; x_2 ; x_3 – процентное выражение количества респондентов, имеющих соответственно низкий, средний и высокий уровни сформированности транспортной культуры школьников.

3. **Показатель абсолютного прироста** (V), который отражает разность начального и конечного значения уровня развития исследуемого показателя или критерия, вычисляется по формуле (7):

$$V = П (\text{кон}) - П (\text{нач}), \quad (7)$$

где: П (нач) – начальное значение критерия;

П (кон) – конечное значение критерия.

4. **Коэффициент эффективности** ($КЭ$), который отражает отношение среднего показателя в экспериментальной группе СП(ЭГ) к среднему показателю контрольной группы СП(КГ), вычисляется по формуле (8):

$$КЭ = СП(ЭГ) / СП(КГ). \quad (8)$$

Оценка качественного роста уровня сформированности транспортной культуры школьников осуществлялась с помощью непараметрического критерия χ^2 («хи-квадрат») К. Пирсона. Этот метод оценки результатов очень удобен в педагогическом эксперименте, так как дает возможность не рассматривать

анализируемое статистическое распределение как функцию и не предполагает предварительное вычисление отдельных параметров распределения.

Он позволяет с заданной степенью достоверности судить и о результатах исследования. Однако для применения его нами должны быть выполнены следующие требования:

- выборки случайные;
- выборки независимые;
- члены выборки независимы между собой;
- шкала измерений не выше шкалы наименований с несколькими категориями (С).

Применение χ^2 К.Пирсона к порядковым критериям, которыми являются выделенные нами уровни сформированности транспортной культуры школьников, позволит с достаточной степенью достоверности судить о результатах эксперимента.

По нему можно проверить достоверность связи между исследуемыми критериями и показателями с числом степеней свободы $df = (k_1 - 1)(k_2 - 1)$ и уровне значимости 0,05. По этой же формуле выявлялись связи – тенденции формирования транспортной культуры школьников в разных школах.

Критерий χ^2 К.Пирсона подсчитывается по формуле (9):

$$\chi^2 = \frac{1}{N_1 N_2} \sum_{i=1}^c \frac{(N_1 O_{2i} - N_2 O_{1i})^2}{O_{1i} + O_{2i}}, \quad (9)$$

где: N_1 – количество школьников в экспериментальной группе;

N_2 – количество школьников в контрольной группе;

O_{1i} – количество школьников в экспериментальной группе, находящихся на i -м уровне сформированности транспортной культуры школьников;

O_{2i} – количество школьников в контрольной группе, находящихся на i -м уровне сформированности транспортной культуры школьников ;

C – число уровней (« i »).

В случае, если на каждом уровне находилось более пяти человек, критерий χ^2 должен рассчитываться по формуле (10):

$$\chi^2 = \frac{N(O_{11}O_{22} - O_{12}O_{21})^2}{N_1 N_2 (O_{11} + O_{21})(O_{12} + O_{22})}, \quad (10)$$

где: N – общее количество школьников;

N_1 – количество школьников в экспериментальной группе;

N_2 – количество школьников в контрольной группе;

O_{11}, O_{21} – количество школьников в экспериментальной и контрольной группах соответственно, находящихся на низком уровне сформированности транспортной культуры школьников;

O_{12}, O_{22} – количество школьников экспериментальной и контрольной групп соответственно, находящихся на высоком уровне сформированности транспортной культуры школьников.

Полученные данные формирующего эксперимента с применением статистических коэффициентов подтвердили, что только реализация комплекса предложенных организационно-педагогических условий способствует эффективному повышению у школьников младшего, среднего и старшего возраста уровня сформированности транспортной культуры (рис. 17, 18, 19, 20, 21 и в табл. 4, 5, 6, 7, 8, и 9).

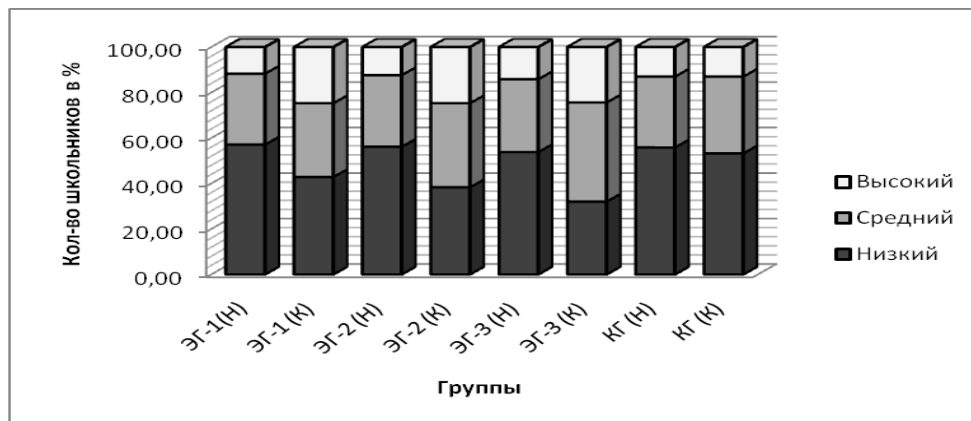


Рис.17. Распределение школьников 1-3 классов по уровню сформированности транспортной культуры в ходе формирующего эксперимента

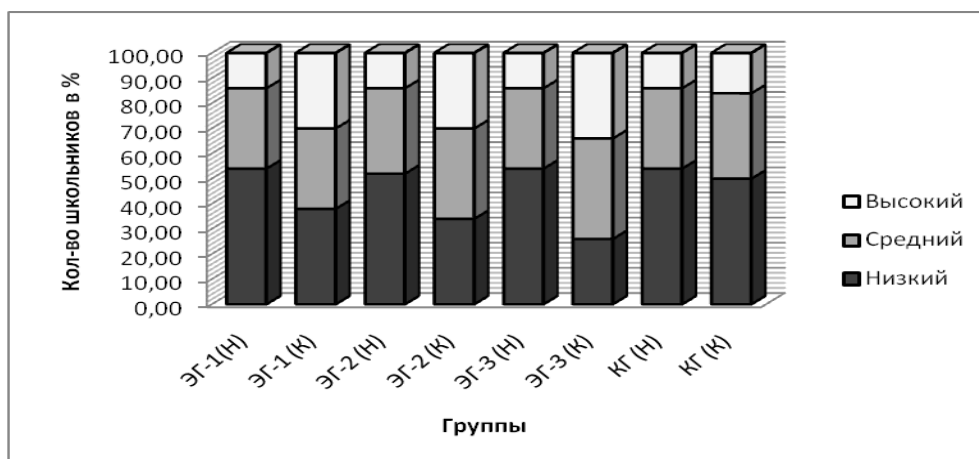


Рис. 18 Распределение школьников 5-8 классов по уровню сформированности транспортной культуры в ходе формирующего эксперимента

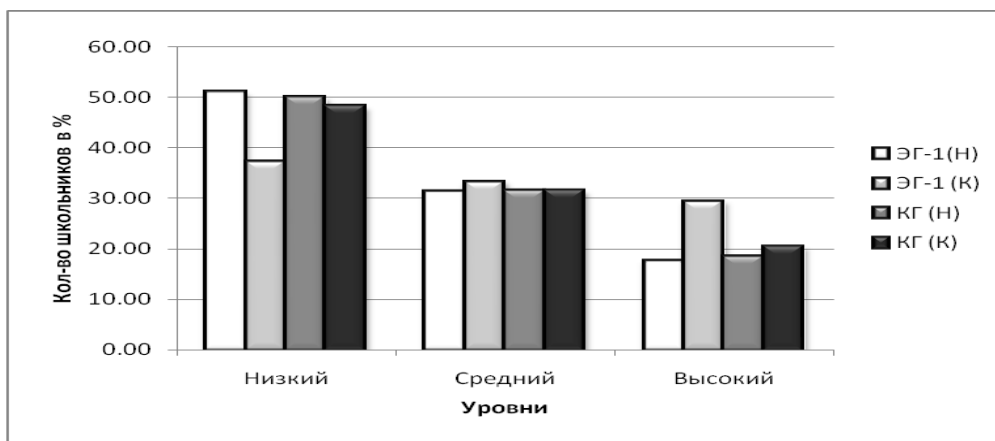


Рис. 19. Распределение старшекласников ЭГ-1 и контрольной группы на начало и конец формирующего эксперимента по уровню сформированности транспортной культуры

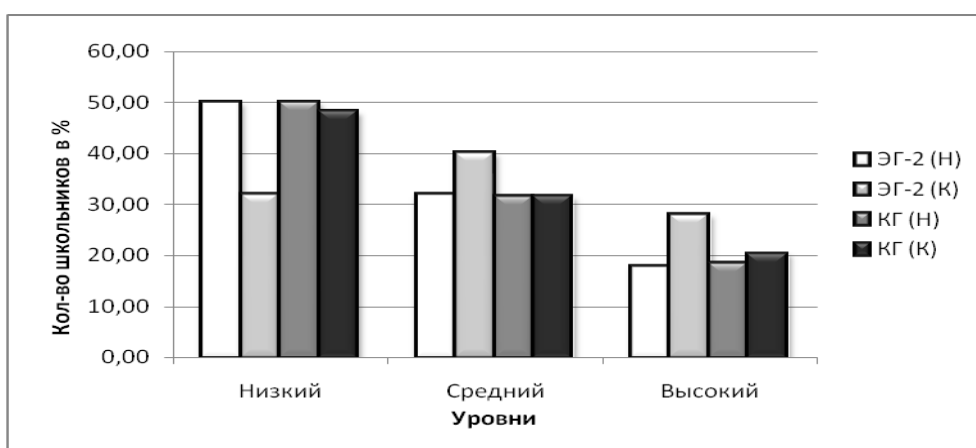


Рис. 20. Распределение старшекласников ЭГ-2 и в контрольной группе на начало и конец формирующего эксперимента по уровню сформированности транспортной культуры

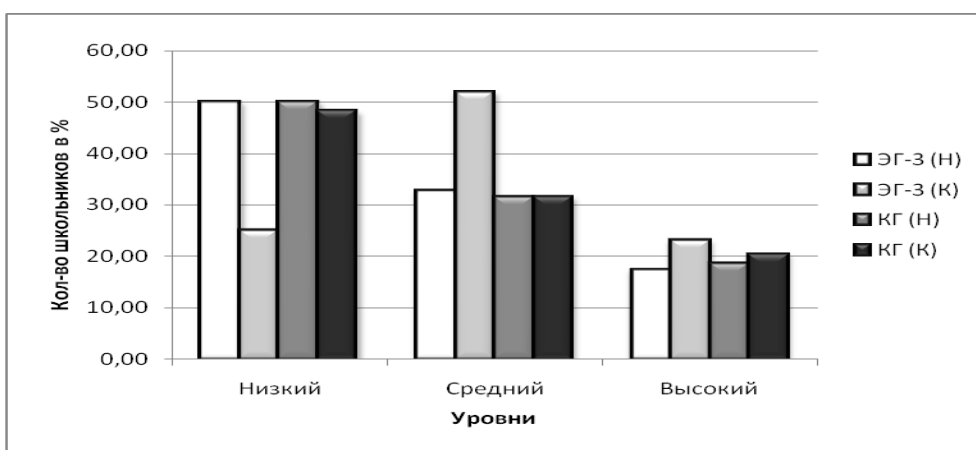


Рис.21. Распределение старшекласников ЭГ-3 и в контрольной группе на начало и конец формирующего эксперимента по уровню сформированности транспортной культуры

Таблица 4

Распределение школьников 1-3 классов по уровню сформированности транспортной культуры в ходе формирующего эксперимента

Группы	Уровень сформированности транспортной культуры у школьников 1-3 классов						Кол-во человек в группе
	Низкий		Средний		Высокий		
	кол-во	%	кол-во	%	к-во	%	
ЭГ-1(Н)	44	57,14	24	31,17	9	11,69	77
ЭГ-1 (К)	33	42,86	25	32,47	19	24,68	77
ЭГ-2 (Н)	41	56,16	23	31,51	9	12,33	73
ЭГ-2 (К)	28	38,36	27	36,99	18	24,66	73
ЭГ-3 (Н)	42	53,85	25	32,05	11	14,10	78
ЭГ-3 (К)	25	32,05	34	43,59	19	24,36	78
КГ (Н)	43	55,84	24	31,17	10	12,99	77
КГ (К)	41	53,25	26	33,77	10	12,99	77
Всего, чел.	297		208		105		610

Таблица 5

Результаты расчета критерия χ^2 («хи-квадрат») К. Пирсона – 1-3-е классы

Группы	Значение χ^2 набл.	Значение χ^2 крит.
КГ и ЭГ-1	3,68	5,99
КГ и ЭГ-2	4,65	
КГ и ЭГ-3	7,73	

Таблица 6

Распределение школьников 5-8 классов по уровню сформированности транспортной культуры в ходе формирующего эксперимента

Группы	Уровень сформированности транспортной культуры школьников 5-8 классов						Кол-во человек в группе
	Низкий		Средний		Высокий		
	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	
ЭГ-1(Н)	27	54,00	16	32,00	7	14,00	50
ЭГ-1 (К)	19	38,00	16	32,00	15	30,00	50
ЭГ-2 (Н)	26	52,00	17	34,00	7	14,00	50
ЭГ-2 (К)	17	34,00	18	36,00	15	30,00	50
ЭГ-3 (Н)	27	54,00	16	32,00	7	14,00	50
ЭГ-3 (К)	13	26,00	20	40,00	17	34,00	50
КГ (Н)	27	54,00	16	32,00	7	14,00	50
КГ (К)	25	50,00	17	34,00	8	16,00	50
Всего, чел	181		136		83		400

Таблица 7

Результаты расчета критерия χ^2 («хи-квадрат») – 5-8-е классы

Группы	Значение χ^2 набл.	Значение χ^2 критич.
КГ и ЭГ-1	2,98	5,99
КГ и ЭГ-2	3,68	
КГ и ЭГ-3	7,27	

Таблица 8

Изменение уровня сформированности транспортной культуры школьников 9-11 классов в ходе формирующего эксперимента

Группы	Уровень сформированности транспортной культуры у школьников 9-11 классов						Кол-во человек в группе
	Низкий		Средний		Высокий		
	кол-во	%	кол-во	%	Кол-во	%	
ЭГ-1(Н)	26	50,98	16	31,37	9	17,65	51
ЭГ-1(К)	19	37,25	17	33,33	15	29,41	51
ЭГ-2(Н)	25	50,00	16	32,00	9	18,00	50
ЭГ-2(К)	16	32,00	20	40,00	14	28,00	50
ЭГ-3(Н)	26	50,00	17	32,69	9	17,31	52
ЭГ-3(К)	13	25,00	27	51,92	12	23,08	52
КГ(Н)	27	50,00	17	31,48	10	18,52	54
КГ(К)	26	48,15	17	31,48	11	20,37	54
Всего, чел.	178		147		89		414

Таблица 9

Результаты расчета критерия χ^2 («хи-квадрат») – 9-11 классы

Группы	Значение χ^2 набл.	Значение χ^2 крит.
КГ и ЭГ-1	1,62	5,99
КГ и ЭГ-2	2,83	
КГ и ЭГ-3	6,61	

Вывод: максимальная эффективность сформированности у школьников транспортной культуры была достигнута в базовой МОУ «СОШ №20» (группа ЭГ-3) при одновременной реализации предложенных всех трех организационно-педагогических условий (комплекса организационно-педагогических условий).

Обосновывая организационно-педагогические условия формирования транспортной культуры школьников уточнены смысл принимаемых в работе таких понятий, как «условие», «педагогическое условие», «организационно-педагогическое условие». Также: а) доказано, что организационно-педагогические условия формирования транспортной культуры школьников представляют собой комплекс; б) выявлено и обоснованы и даны ее характеристики, принятые в исследовании этих условий, в том числе с точки зрения как внутренних особенностей, так и внешних, а также их «необходимости» и «достаточности».

Подводя итоги, можно сделать вывод, что нам удалось обосновать содержание проблемно-ситуативной технологии формирования транспортной культуры школьников и пути ее применения, а также определить критериально-оценочный инструмент для оценки ее у учащихся.

Выводы

Обосновывая технологическое обеспечение процесса формирования транспортной культуры школьников, приходим к следующим выводам.

1. Организационно-педагогические условия эффективного развития концептуальной модели, направленной на формирования транспортной культуры школьников, представляют собой комплекс из трех взаимосвязанных, взаимообуславливающих и взаимодополняющих друг друга условий непосредственно определяющих и организующих непрерывность педагогического процесса формирования транспортной культуры школьников:

1) применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах;

2) формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде;

3) интеграция субъектов процесса в создании воспитывающей среды, обеспечивающей специальную подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной сфере.

2. Введение первого условия связано с тем, что применение проблемных и воспитывающих ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах, ведет к принятию школьником верного и безопасного решения в процессе движения и способствует ему безопасно действовать в различных дорожно-транспортных ситуациях.

3. Выполнение второго условия направлено на формирование личности учащегося, которая, обладая высоким уровнем ценностных установок и нравственно-этических норм поведения в условиях транспортной среды, будет способна самостоятельно и безопасно жить и действовать в этой среде, не нанося при этом какого-либо ущерба не только себе, но и окружающим ее людям и другим обитателям окружающей его среды.

4. Введение третьего условия обеспечивает формирование готовности школьников к сохранению жизни и здоровья как своей, так и окружающих в сложных условиях, возникающих в транспортной среде в результате аварий или чрезвычайных ситуаций природного, техногенного, социального, криминогенного или военного характера.

5. Технология формирования транспортной культуры школьников включает в себя такие взаимосвязанные, взаимообусловленные, взаимодействующие между собой и дополняющие друг друга технологии, как моделирующая технология, технология формирования безопасного поведения и ситуативно-тренировочная технология.

Реализация моделирующей технологии, имеющей статус «обучающей технологии», обеспечивает обучение школьников основам «транспортной» безопасности и их подготовки к безопасному участию в транспортных процессах.

Реализация технологии формирования безопасного участия, статус которой «воспитывающая технология», обеспечивает формирование школьника как

личности безопасного типа участия в транспортной среде и воспитание у него правопослушного и культурного участия в ней.

Реализация ситуативно-тренировочной технологии, имеющей статус «развивающей технологии», обеспечивает подготовку учащихся к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде путем закрепления у школьников в процессе отработки на специальных тренировках навыков безопасного поведения в различных по природе происхождения чрезвычайных ситуациях на транспорте или с его участием.

6. Критериально-оценочный инструментарий для оценки ее у учащихся определен верно и соответствует предъявляемым к нему требованиям для оценки эффективности формирования транспортной культуры школьников.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Раскройте содержание уровневой проблемно-ситуационной технологии формирования транспортной культуры школьника и дайте характеристику ее компонентам.

2. Прокомментируйте модель образовательной технологии формирования транспортной культуры школьников, указав при этом основные методы, формы и средства этого формирования.

Рекомендуемый список литературы по теме

В качестве рекомендуемой литературы предлагается литература, в библиографическом списке, а также:

1. Якупов, А.М. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования транспортной культуры школьников / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность, Экология. – 2008. – № 1-2. – С.154-162.

2. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2007. – № 9. – С. 48-53.

3. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования: монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2007.

4. Якупов, А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система : монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2008.

2.2. Безопасность участников дорожного движения

2.2.1. Дорожно-транспортный процесс как сложная, постоянно развивающаяся, высоко энерговооруженная открытая и опасная система

Рассмотрим процесс формирования транспортной культуры школьников на примере дорожное движения в контексте транспортных процессов, осуществляемых наземными видами транспорта (автомобильным, мотоциклетным,

электротранспортом – трамвайным, троллейбусным и др.). При этом, безусловно, принимается допустимая интерпретация применительно к другим, отдельно существующим и широко известным конкретным видам транспорта.

Этот выбор неслучаен и обосновывается следующим:

а) особой специфичностью наземного транспорта (в основном автомобильного, мотоциклетного и др.) и его масштабностью использования (вездесущ, высоко энерговооружен, высокий уровень мобильности многомиллионного парка транспортных средств, сложная инфраструктура инженерных сооружений и средств, используемых постоянно и непрерывно и т.д.);

б) доступностью автомобилей и мотоциклов широким слоям населения разного возраста и социального статуса, включая детей и подростков как в качестве их пассажиров, так и водителей (велосипедов, мопедов и т.п.);

в) в России самый высокий уровень аварийности именно в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП), если взять в сравнение число происшествий на других видах транспорта, в том числе и с участием детей – по их ли вине или неосторожности, или по вине взрослых участников дорожного движения – водителей автомобилей и других видов наземного транспорта и различных транспортных средств.

Сегодня автомобильный транспорт является самым опасным. Он в 8 раз опаснее морского и речного транспорта, в 4 раза – железнодорожного и в 2 – воздушного. Наблюдается стабильная тенденция к постоянному возрастанию количества ДТП и их последствий, причем почти во всех странах мира.

Именно этим объясняется такой выбор – рассмотрение данной проблемы в сфере дорожного движения, или другими словами, в дорожно-транспортных процессах, где постоянно и непрерывно существуют высоко динамичные автомобильные и плотные пассажирские и пешеходные потоки. При этом принимается, что почти все принципиальные особенности транспортных процессов, осуществляемых различными видами наземного транспорта, присущи, с определенной степенью условности и относительности, и всем другим транспортным процессам, которые происходят с участием других различных видов транспорта и типов транспортных средств, например, использование маломерных судов на реках и в прибрежных акваториях морей, озер, водохранилищ и т.д.; или на железнодорожном, водном (морском, речном) и воздушном транспорте. Там школьники выступают лишь в роли пассажиров, а в сфере дорожного движения или малого речного судоходства они почти одновременно могут быть и пешеходами, и пассажирами, и водителями (велосипедов и мопедов, различных маломерных плавсредств и т.п.).

Дорожно-транспортный процесс мы рассматриваем как сложнейшую социотехническую, открытую, развивающуюся, динамичную систему, с постоянно и непрерывно изменяющейся ситуационной «картиной». Схема этого процесса, название которого соответствует общепринятому понятию в кругу специалистов автомобильного транспорта как система «человек – транспортное средство – дорога и среда» («Ч-ТС-Д и среда»), приведена на рис. 22.

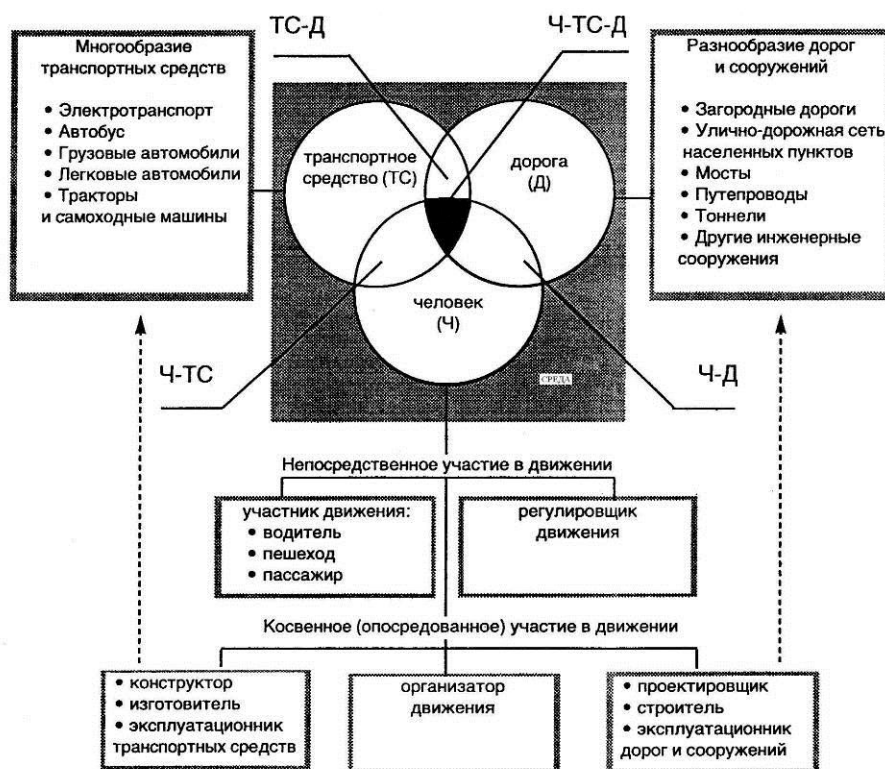


Рис. 22. Схема системы «человек – транспортное средство – дорога и среда»

Обращение к этой системе вызвано необходимостью выявления социальных и психолого-педагогических предпосылок формирования транспортной культуры школьников, так как системообразующим элементом данной системы является человек, а дети здесь выступают как непосредственные (активные) участники этого процесса.

Особую тревогу вызывает то, что сегодня именно автомобильный транспорт стал не только самым массовым, но и самым опасным. В мире ежегодно в ДТП гибнет около 1,2 миллиона человек, еще 20-50 миллионов травмируются или становятся инвалидами. И до тех пор, пока не будут приняты решительные меры по противостоянию такой тенденции, число смертей и серьезных травм будет увеличиваться, и может привести к тому, что к 2030 году дорожно-транспортные происшествия станут восьмой из десяти главных причин смертности.

Риск совершения дорожного происшествия в России выше, чем в странах с развитой автомобилизацией. На 100 тысяч человек в ДТП гибнет: в России – 16,2 человека, в США – 15,8, во Франции – 13,5, в Австралии – 13, в Италии – 11,4, в Германии – 11,1, в Канаде – 10,9, в Англии – 6,2.

После сердечно-сосудистых заболеваний и рака ДТП стали «болезнью» номер три, уносящей ежегодно более 35 тысяч жизней россиян, а свыше 250 тысяч – получают ранения и увечья разной степени сложности (для сравнения: в 2006 году от травм, полученных на всех видах транспорта, погибло 37,9 тысяч человек). В Российской Федерации количество ДТП с участием детей в возрасте до 14 лет в расчете на 10 тыс. единиц транспорта почти в 30 раз выше, чем в Италии и в 10 раз – чем в Великобритании и Испании.

Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в России, уровень которого остается весьма высоким в структуре пострадавших в результате ДТП, усугубляется «взрывной» автомобилизацией общества в последние 5-8 лет. Число пострадавших в ДТП детей в расчете на 100 тыс. жителей в России в 3 раза выше, чем в Италии и в 2 раза, чем во Франции и Германии. Если бы не способность детей к быстрому выздоровлению (отношение умерших от травм и поправившихся детей составляет 1:30, а для людей 45-64 лет – 1: 9), то ежедневная величина смертельных исходов в стране была бы значительно выше. По статистике ГИБДД в результате невнимательности водителей или собственной неосторожности детей ежедневно на российских дорогах гибнут 2-4 ребенка, еще 7 остаются в живых, но получают серьезные травмы.

Прогноз развития в стране динамики аварийности и развития автомобильного транспорта, в том числе динамики детского дорожно-транспортного травматизма, имеет негативную тенденцию.

В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» отмечается, что государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Сеть учреждений дополнительного образования детей, в том числе юношеских автошкол, занимающихся воспитанием законопослушных водителей, недостаточно развита. Проводимые массовые мероприятия с обучающимися по тематике дорожной безопасности носят эпизодический не системный характер, с ограниченным числом участников, не выстроена этапность мероприятий (от общешкольных, муниципальных и региональных).

Постоянное наращивание темпов автомобилизации и скоростей движения транспортных средств приводит к нарушению нормального ритма жизни человека, так как физиологическая и психологическая приспособляемость его организма значительно отстает от темпов роста технической интенсификации жизни или обитаемой среды. Именно здесь ясно виден парадокс, суть которого заключен в следующем. Любое движущееся транспортное средство, являясь источником повышенной опасности, уже опасно для окружающих ее людей. Но человек его не опасается. Это происходит потому, что люди опаздывают с психологическим приспособлением к постоянно развивающейся среде своего обитания, включая ее составную часть – транспортную среду, непрерывно насыщаемую современными скоростными транспортными средствами. В современном мегаполисе или крупном городе человек находится под воздействием огромного количества негативной информации (шум, вибрация, толпы суесящихся людей, мощные автомобильные и пешеходные потоки, загазованность и запыленность воздуха и т.д.), в результате чего его эмоциональный отклик на «постоянную беду» в конце концов притупляется. Человек постепенно утрачивает способность к сопереживанию, впадает в эмоциональную спячку (В. Аборцумян). Не трудно представить, что испытывают в такой ситуации дети и подростки, у которых приспособительные механизмы к окружающей среде находятся в стадии развития.

На наш взгляд, удачным является определение понятия «система безопасности дорожного движения», предложенное Институтом SWOV (Нидерланды) – система безопасности дорожного движения – это система, в которой дорожная инфраструктура соотнесена с ограниченной вместимостью путем адекватного планирования разработки дорог. При этом вождение машины должно быть максимально упрощено для гарантии защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения – детей и стариков. Все участники дорожного движения должны иметь специальную подготовку, быть хорошо информированы. В случае необходимости все попытки опасного поведения на дорогах должны быть предотвращены. Сам человек должен стать стандартом безопасного поведения на дорогах, что позволит решить проблему обеспечения безопасности дорожного движения в самом ее корне.

Анализируя структуру системы «Ч-ТС-Д и среда» и определяя роль подсистемы «человек» в обеспечении безопасности движения, мы видим, что безопасность детей в дорожном движении решающим образом зависит как от надежности подготовки, организации и осуществления дорожно-транспортного процесса, так и надежности самих детей, самостоятельно участвующих в движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах. Надежность детей школьного возраста определяется, наряду с врожденными способностями (задатками), их обученностью, дисциплинированностью и «профессиональной» пригодностью, то есть умением быть «безопасным» участником движения; воспитанностью высокого уровня нравственности, внутренней и внешней культуры. «Безопасный» участник дорожного движения – это личность безопасного типа участия в транспортной среде.

Вышесказанное приводит к мысли, что причины ДТП, в том числе с участием детей, надо искать в социальном пространстве, а более точно – в поведенческом аспекте: как действуют участники движения, и в первую очередь дети, в той или иной дорожной ситуации – опасно или безопасно? Знают ли они правила безопасного поведения при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах? Умеют ли они применять безопасно эти правила в складывающейся дорожной ситуации? Обладают ли необходимыми знаниями, умениями и навыками безопасного участия в дорожном движении? Каков уровень их внутренней и внешней культуры и каково его влияние на безопасность на дороге и в транспорте, и как дети ведут себя с окружающими, с точки зрения норм морали (нравственности)?

Возникновение дорожно-транспортных происшествий является результатом случайного стечения обстоятельств. ДТП – случайное явление, но не беспричинное. В них необходимые причинные связи переплетаются со случайными взаимодействиями, проявляются через эти случайности. Отсюда, наступление того или иного следствия, являющегося результатом перекрещивания, столкновения необходимых и случайных взаимодействий, приобретает вероятностный характер. Учесть роль и значение случайных причин в социальной системе позволяют методы статистики и теории вероятности. (В.В. Лукьянов).

Причиной дорожно-транспортного происшествия является опасное (часто ошибочное или неверное, а порой опрометчивое, халатное или умышленное т.п.) поведение:

- участниками или (и) регулировщиками дорожного движения (прямое действие);
- лицами, создающими опасные условия движения (причастными к проектированию и организации дорожно-транспортного процесса – косвенные или опосредованные действия), и (или) посторонними, нарушившими безопасные условия дорожного движения.

В качестве примера сложности и опасности любых транспортных систем ниже на рис. 23 мы приводим схему структур различных современных транспортных систем объединенную в общую структуру «транспорт».

При внимательном изучении данной схемы, без особого труда можно увидеть схемы таких транспортных процессов, которые осуществляются различными видами транспорта: железнодорожным, воздушным, речным и т.д. И везде в этих системах активным и системообразующим элементом является человек, будь-то активный (непосредственный) участник процесса, или опосредованный (пассивный) участник.

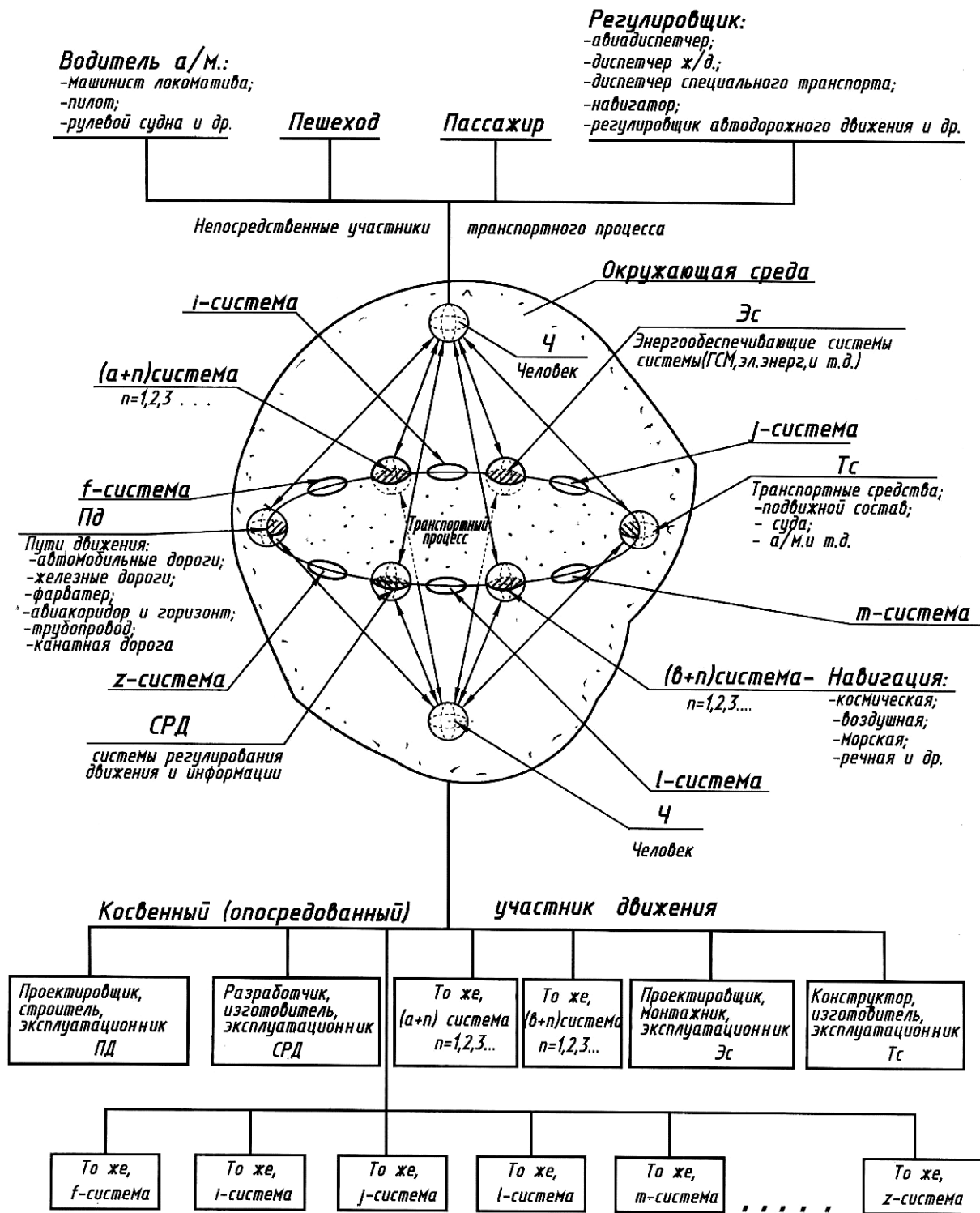


Рис. 23. Схема структур различных современных транспортных систем, объединенную в общую структуру «транспорт»

Все это еще раз подтверждает то, что «человеческий фактор», как при создании транспортных систем и организации процессов транспортировки ими, так при непосредственном участии в последнем играет ведущую роль в обеспечении безопасности на транспорте. Любой сбой транспортного процесса как динамичной, постоянно-развивающейся, непрерывно меняющего «картину транспортной ситуации, высоко энерговооруженной, открытой и опасной си-

стемы приводит к нарушению ее динамического равновесия, в результате которого возможно возникновение аварийной ситуации, нередко переходящей в транспортную аварию (например в ДТП) или катастрофу. И в этом нет различия, кто создал «возмущение» системы, т.е. нарушил ее динамическое равновесие – взрослый или ребенок. Результат может быть один и тот же – ранение или гибель людей.

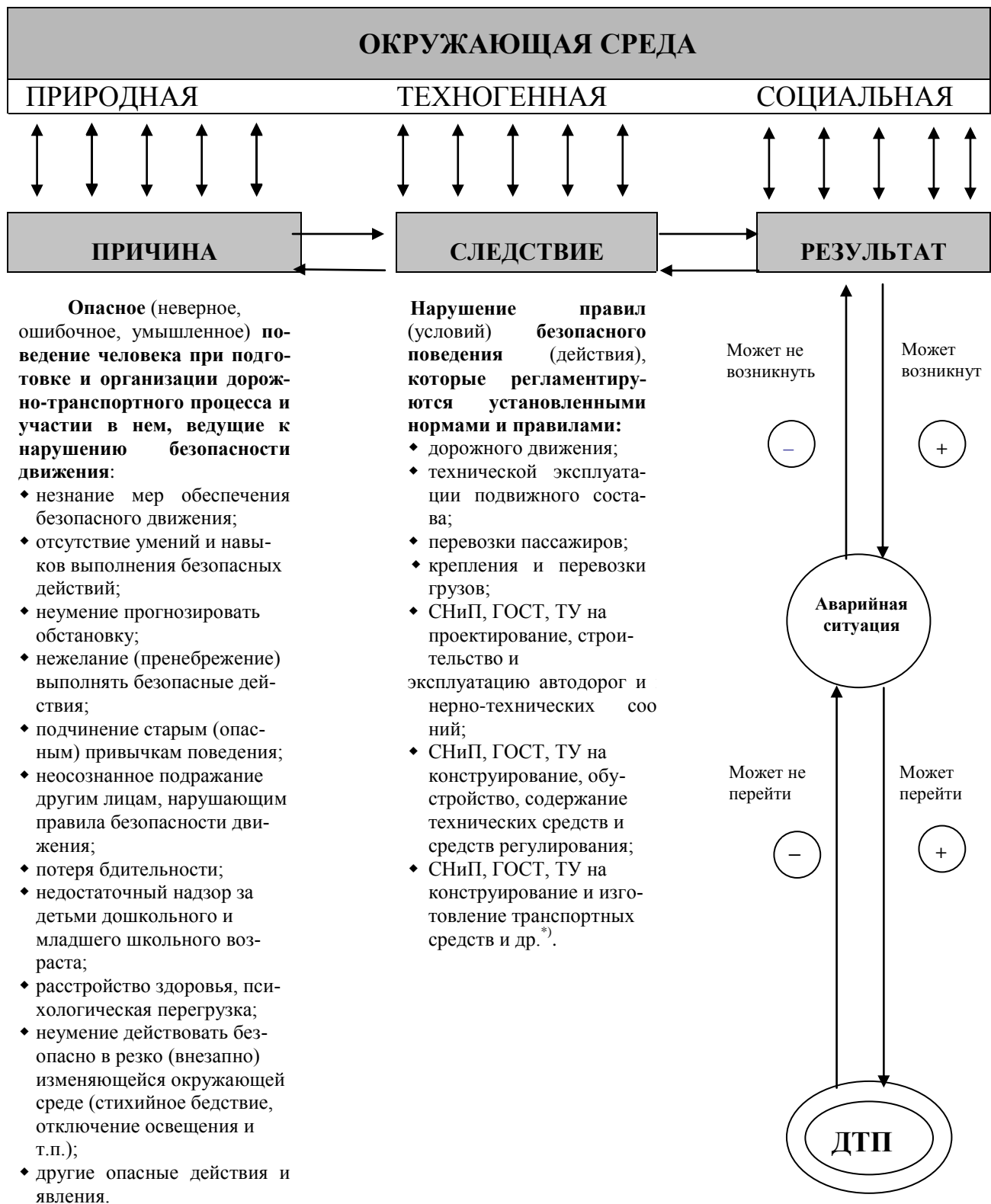
Поэтому формирование транспортной культуры детей и подростков имеет исключительно важное значение – подготовить ребенка так, чтобы живя и работая в транспортной среде, он ни при каких обстоятельствах не мог нарушить равновесия той или иной системы (транспортного процесса).

2.2.2. Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортных происшествий

Анализу причин и условий возникновения ДТП как за рубежом, так и в бывшем СССР, и в России всегда уделялось особое внимание. Но в России за последние три десятка лет они относятся, в подавляющем большинстве, к выявлению причин происшествий, связанных с действиями водителей транспортных средств. Что же касается пешеходов, в том числе детей, то, по нашему мнению, таких исследований в бывшем СССР и в России проведено необоснованно мало. Особого внимания в этой связи заслуживают работы В.В. Добрушина, И.К. Коршакова, М.Л. Форштата и труды некоторых других специалистов, в которых основной акцент сделан на анализ причин, связанных с опасным (неверного, ошибочного, и зачастую пренебрежительного или халатного) поведением пешеходов на дороге, а не только с незнанием ими «Правил дорожного движения».

Проведенный анализ освещения проблемы аварийности на транспорте в рамках исследования состояния формирования транспортной культуры школьников в педагогической практике, позволил нам раскрыть причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия, схема которого приведена на рис. 24. В то же время мы увидели, к сожалению, что большинство взрослых не всегда отчетливо знают и понимают его. Между тем именно анализ этого механизма позволяет выявить основные первоначальные причины возникновения аварийных ситуаций, нередко заканчивающиеся дорожно-транспортным происшествием.

К этим причинам, как следует из приведенного рис. 24, по отношению к школьникам мы относим следующие: неумение прогнозировать дорожную обстановку (неосознанная степень опасности); незнание мер обеспечения безопасного движения; нежелание выполнять безопасные действия; неверные, опасные привычки поведения на улице; неосознанное подражание другим лицам (младшие школьники – родителям, старшие – рядом находящимся пешеходам), нарушающим правила безопасности движения; потеря бдительности; другие опасные действия и явления.



*) В настоящее время в сфере дорожного движения действует более 200 нормативных актов, различных по юридической силе и характеру регулируемых вопросов.

Рис. 24. Причинно-следственный механизм возникновения ДТП

Согласно данным международной статистики, подавляющее число дорожно-транспортных происшествий возникает из-за ошибок самих пострадавших (водителей или пешеходов). Сегодня наукой выделено 28 ошибочных действий водителей и 180 типичных дорожно-транспортных ситуаций, повлекших ДТП.

Поэтому ***проблема формирования транспортной культуры школьников в значительной степени становится психологической и педагогической.***

С целью более полного раскрытия причинно-следственного механизма возникновения дорожно-транспортного происшествия обратимся к ранее приведенной схеме взаимодействия элементов подсистемы «человек» системы «человек – транспортное средство – дорога и среда» на рис. 3, в параграфе 1.2 первой главы пособия.

Известно, что один и тот же человек ведет себя совершенно по-разному в различной обстановке: в общественных приемных или на хоккейном матче, на экскурсии в музее или на многолюдном городском проспекте, на пляже или в лесу. В зависимости от физических, пространственных и социокультурных структур различной среды он изменяет свое поведение. В нашем случае среда для участников движения, в том числе для пешехода, т.е. транспортная среда – это сложная, постоянно изменяющаяся и постоянно воздействующая на человека система. Воздействие этой среды на участников движения, как показывает практика, часто бывает не в пользу последних и существенно увеличивает их долю риска, а иногда прямо способствует неправильной оценке обстановки. В результате этого, поведение участников становится опасным не только для них самих, но и для окружающих.

2.2.3. Влияние окружающей среды и состояния человека на его безопасность в дорожном движении

Окружающая среда, включая в себя транспортную, играет значительную роль в обеспечении безопасности человека в транспортных процессах, например, в дорожном движении.

Сгруппируем факторы, совокупность и взаимозависимость которых поможет нам определить понятие «среда участника дорожного движения». Условно разделим эту среду на «внешнюю» и «внутреннюю». Если к первой можно отнести фактически окружающую нас природную и материальную среду, то ко второй – внутреннее состояние человека.

«Внешняя среда» выступает объективным фактором управления движением, а «внутренняя среда» – субъективным.

К внешней среде относятся следующие составляющие:

а) окружающая среда на данный момент времени, которая закрепляет человека в пространстве, т.е. в определенном месте. Характерными особенностями и факторами закрепления могут быть географические, инженерные, организационные, эргономические, психологические и др.: населенный пункт (крупный город с высотной застройкой либо поселок в сельской местности) или загородная зона; ландшафт (степь, высокогорье, холмистость, и т.п.); категория

автодороги (магистраль, внутриквартальный проезд, двор, загородная дорога, размеры и степень благоустройства и т.п.), виды и типы инженерных сооружений (мост, тоннель, подземный или надземный пешеходные переходы и т.п.); наличие многообразия движущихся транспортных средств, т.е. интенсивность движения; наличие технических средств регулирования движения; отношение участника движения к транспортному средству (ТС): водитель и степень его комфортности при управлении ТС; пассажир и степень его комфортности при движении; пешеход и степень его комфортности, определяемая, прежде всего, интенсивностью движения пешеходов и транспорта, а также комфортностью всей окружающей его среды;

б) временная конкретная среда, т.е. характеристики и факторы, определяющие состояние среды и человека в определенный момент времени.

К ним относят: время года (весна, лето, осень или зима); день недели и месяца (рабочий и выходной день, начало недели, месяца или их конец и т.д.); время суток (день, вечер, ночь или утро); скоростные характеристики участников движения (скорость – относительный показатель изменения пройденного пути во времени); продолжительность и периодичность смены сигналов регулирования движения; планируемое время на преодоление определенного отрезка пути; другие характеристики и факторы, определяющие изменения среды и местоположения участников движения во времени;

в) физическое и химическое состояние окружающей среды: атмосферные явления (дождь, гроза, гололед, снег, ветер, температура воздуха); атмосферное давление, магнитные бури, прозрачность воздуха и т.д.; шум, вибрация, освещенность; загазованность и запыленность; другие характеристики.

К «внутренней среде» относятся состояния самого человека, а именно: физиологическое состояние человека; психические процессы – внимание, ощущение, восприятие, память, мышление, речь, воображение и степень их активности в данный момент времени; психические состояния человека – дисциплинированность, внимательность, уверенность, тревожность, активность, самочувствие и настроение; психические свойства личности или особенности человека, характеризующиеся темпераментом человека, его характером и способностями, совокупностью таких качеств, как интересы, склонности, потребности, мотивы поведения, идеалы; возраст участников движения; уровень подготовленности участника движения, его социальный опыт и статус.

К сказанному следует добавить то, что вероятность возникновения «ЧП» на дороге, как показывают практика и опыт автора в области безопасности на транспорте, во многом зависит не только от состояния окружающей природной среды. Так, если пешеход попадает в облако выхлопных газов, а это часто бывает на регулируемых перекрестках, то у него, как правило, срабатывает защитная реакция, и он, не отдавая себе отчета, может поспешно покинуть такое место. При этом не исключено пренебрежение мерами дорожной безопасности. В данном случае среда прямо влияет на состояние безопасности этого пешехода – она провоцирует его опасное поведение. Противоположным этому могут быть пренебрежение опасностью на дороге, переоценка своих возможностей или по-

спешность. Как правило, человек в момент ожидания сдержанно ведет себя в течение 20-25 секунд, после чего у него может проявляться чувство волнения, внутреннего дискомфорта и т.д. Так, смена сигналов светофора происходит через 30 секунд и более. В этом случае, если пешеход или водитель управляет собой, то есть обладает выдержкой, то он будет вести себя на перекрестке безопасно. А если его эмоции и чувства преобладают над степенью опасности, то его поведение становится опасным и для него самого, и для окружающих – он начинает преждевременный выход на проезжую часть дороги, что резко повышает уровень риска спровоцировать ДТП. По этой же причине могут происходить ДТП при переходе (переезде) проезжей части особенно с насыщенным потоком автотранспорта, при движении в колонне, а также через железнодорожный переезд и в других похожих по существу ситуациях.

К другим характеристикам, определяющим состояние окружающей среды, относится разнообразие конструктивных особенностей подвижных и неподвижных объектов (габаритные размеры транспортных средств, зданий, дорог и т.п., тягово-тормозные качества и свойства движущихся объектов).

Все эти факторы, взаимодействуя между собой, определенным образом влияют друг на друга, а также и на участников движения, и часто не в пользу последних. Так, влияние неблагоприятных дорожных условий является прямой или косвенной причиной 70% всех ДТП. Хотя в статистических данных на дороге «отводят» 7,4-12,1%, указывая при этом лишь прямые причины (открытый колодец, участок дороги со скрытым под слоем снега льдом и т.д.). Детальные исследования специалистов приводят к следующему выводу: дорожные условия и отразившееся на них неблагоприятное влияние погоды являются основной причиной в 34 % ДТП, происшедших из-за ошибок водителей и пешеходов в результате неверной оценки реальной обстановки движения (превышение скорости, неправильная оценка остановочного пути или времени перехода пешеходом проезжей части дороги и т.п.).

Специалистами установлено, что необходимым и одним из главных условий обеспечения безопасности движения транспорта (водителей) и пешеходов является наличие видимости и обзорности. Именно они играют одну из ведущих ролей в выборе скорости движения и автомобиля, и пешехода. **Видимость на дороге** – это возможность участников движения различать предметы на пути следования, саму дорогу и ее элементы. Она зависит и определяется условиями освещения, степенью прозрачности воздушной среды (например, из-за запыленности, задымленности или загазованности воздуха или природных осадков: туман, снег, дождь и др.), степенью контраста проезжей части по отношению к другим элементам дороги. **Обзорность дороги** – это возможность участников движения видеть и наблюдать дорожную «картину» (возникновение и изменение ситуаций) с места своего расположения (водитель из кабины транспортного средства, пешеход – с края тротуара или с проезжей части дороги и т.п.), а также окружающую среду. Определяется она наличием или отсутствием на дороге различных предметов, препятствий и т.п., попадающих в поле зрения человека

и тем самым закрывающих собой необходимый для безопасного движения сектор обзора дороги (ограниченный или отсутствующий обзор).

Иногда ДТП происходит потому, что водитель из-за какого-либо препятствия в его поле зрения (ларек, дерево или кусты, гора неубранного снега, стоящий на проезжей части автомобиль и т.д.) не видит со своего места части пространства, расположенного в непосредственной близости от автомобиля или в отдалении от него. То же в полной мере мы относим и к пешеходам, и в первую очередь к детям-пешеходам, которые часто попадают в ситуацию «обзор закрыт». В этих случаях говорят об ограниченной или отсутствующей обзорности дороги. К типичным обстоятельствам опасных дорожно-транспортных ситуаций, которые возникают из-за неправильных действий пешеходов, И.К. Коршаков относит следующие (табл. 10).

Таблица 10

Типичные обстоятельства возникновения опасных ситуаций, создаваемые пешеходами и действия водителя

Типичные обстоятельства опасных ситуаций	Оценка опасности водителем и его действия	Время реакции водителя, (секунды)
<p>1. Выход пешехода из-за объекта, ограничивающего обзорность, вслед за другим пешеходом.</p> <p>Движение пешехода (в том числе ребенка), находящегося на проезжей части в поле зрения водителя, в опасном направлении</p>	<p>Весьма большая вероятность возникновения ДТП.</p> <p>Водитель имеет объективную возможность заранее обнаружить признаки вероятного возникновения опасности, с достаточной точностью определить место, где мог появиться пешеход, момент возникновения и характер опасности, а также принять меры к предотвращению ДТП.</p> <p>От водителя требуется предельное внимание к дорожной обстановке. Он должен постоянно наблюдать за местом вероятного возникновения опасности и подготовиться к принятию экстренных мер</p>	<p>0,6</p>
<p>2. Выход пешехода на нерегулируемый пешеходный переход или проезжую часть на участках, где переход не запрещен.</p> <p>Выход пешехода из-за попутного транспортного средства, движущегося по крайней полосе проезжей части, на участках, где переход не запрещен.</p> <p>Выход пешехода из-за объекта,</p>	<p>Большая вероятность возникновения ДТП.</p> <p>Водитель имеет объективную возможность заранее обнаружить явные признаки вероятного возникновения опасности, но не имеет возможности заранее определить с достаточной точностью места, где может появиться пешеход, момент возникновения и характер</p>	<p>0,8</p>

Типичные обстоятельства опасных ситуаций	Оценка опасности водителем и его действия	Время реакции водителя, (секунды)
<p>ограничивающего обзорность, на участках, где переход не запрещен.</p> <p>Выход на проезжую часть пешехода, до этого двигавшегося в том же направлении в поле зрения водителя.</p> <p>Возникновение опасности, о которой водитель был предупрежден дорожным знаком ("Пешеходный переход", "Дети" и др.)</p>	<p>опасности, а также принять меры к предотвращению ДТП.</p> <p>От водителя требуется повышенное внимание к дорожной обстановке. Он не должен отвлекаться от наблюдения за ней</p>	
<p>3. Внезапный выход пешехода на проезжую часть на участке, где переход запрещен.</p> <p>Выход пешехода на проезжую часть на участке, где переход не запрещен, из-за попутного транспортного средства, следующего по второй или третьей полосе движения.</p> <p>Выход пешехода на проезжую часть на участке, где переход запрещен, из-за попутного транспортного средства, следующего по первой полосе движения.</p> <p>Выход пешехода на проезжую часть в ожидании общественного транспорта</p>	<p>Отсутствуют явные признаки вероятности возникновения опасности.</p> <p>Однако в поле зрения водителя находятся (или могли появиться с большой вероятностью) объекты, которые могут создать опасную ситуацию.</p> <p>Водитель мог не иметь объективной возможности заранее определить место, где может появиться пешеход, момент возникновения и характер опасности, а также принять меры к предотвращению ДТП.</p> <p>От водителя требуется внимание к дорожной обстановке. Он не должен отвлекаться от наблюдения за ней</p>	1,0
<p>4. Выход пешехода на проезжую часть из-за стоящего транспортного средства.</p> <p>Движение по проезжей части пешехода, начавшего переход при запрещающем сигнале светофора (регулирущика).</p> <p>Выход пешехода на проезжую часть на участке, где переход запрещен, из-за попутного средства, следовавшего по второй или третьей полосе движения</p>	<p>Отсутствуют признаки вероятности возникновения опасности.</p> <p>Однако в поле зрения водителя находятся объекты, которые создали опасную ситуацию.</p> <p>Водитель не имеет объективной возможности заранее определить место, где может появиться пешеход, а также принять меры к предотвращению ДТП.</p> <p>От водителя не требуется повышенного внимания к дорожной обстановке и постоянного наблюдения за ней</p>	1,2

Типичные обстоятельства опасных ситуаций	Оценка опасности водителем и его действия	Время реакции водителя, (секунды)
<p>5. Внезапный выход пешехода на проезжую часть из-за объекта, ограничивающего обзорность, на загородной дороге вне населенных пунктов при отсутствии пешеходного движения.</p> <p>Внезапный выход пешехода на проезжую часть с обочины вне населенного пункта при отсутствии пешеходного движения</p>	<p>Минимальная вероятность возникновения опасности.</p> <p>В поле зрения водителя отсутствуют объекты, которые создали опасную ситуацию.</p> <p>Водитель не имеет объективной возможности заранее определить место, где может появиться пешеход, момент возникновения и характер опасности, а также принять меры к предотвращению ДТП.</p> <p>Водитель мог отвлечься для того, чтобы посмотреть на контрольные приборы и пассажиров или сориентироваться на окружающей местности</p>	1,4

Исследуя механизм наезда автомобиля на пешехода, И.К.Коршаков определил, что из числа погибших примерно 70 % виновными были сами пешеходы, значительную долю из которых (25 %) составили дети до 10 лет, игравшие на дороге или перебежавшие ее.

Возрастной анализ детского дорожно-транспортного травматизма, проведенный автором, показал следующее. Среди пострадавших в ДТП: дети до 7 лет – 23,0 %; от 7 лет до 14 лет – 66,6 % и от 14 лет до 17 лет – 10,4 %. Доля учащихся школ примерно 50-65 %, дошкольников, посещающих детские сады, – 20-22 %, а неопределимых в них – 6,5-13,8 %, учащихся системы начального среднего профессионального звена – 2-3 %. Дети, прибывшие в города из другой местности (город, село, поселок, так называемые иногородние), попадают в ДТП примерно в 5-13 % случаев всех происшествий с юными пешеходами.

Из всех причин травмирования детей в процессе их движения наиболее часто встречаются следующие (усредненные данные в % к общему числу ДТП с детьми): переход в неустановленном месте – 34-38; внезапный выход из-за укрытия (стоящее транспортное средство, кустарник, ларьки, горы снега, группы пешеходов и т.п.) – 17-21; игры и хождения по проезжей части – 15-19 и по вине водителей транспорта – 15-36. Более половины происшествий объясняется невнимательностью детей. Наряду с имеющимися причинами возникновения ДТП по вине детей, возрастает количество фактов неправомерного управления ими автомобильным транспортом.

Тяжесть происшествий, как известно, связана со скоростью движения транспортных средств, т.к. именно скорость порождает опасность. Если в пери-

од 1973-1977 гг. наиболее вероятная скорость наезда на пешехода находилась в диапазоне 30-40 км/ч, то в последующие годы этот диапазон возрос до 40-50 км/ч, а в настоящее время он составляет примерно 50-70 км/ч. Это обстоятельство объясняется улучшением динамических качеств современных легковых автомобилей и часто снижением транспортной дисциплины водителей во время управления этими автомобилями.

Объективной причиной возникновения ДТП на пересечениях дорог в одном уровне является неудовлетворительная организация дорожного движения, субъективными – взаимное неуважение водителей и пешеходов при переходе последними дорог, непонимание водителями взаимных маневров, грубое игнорирование в отдельных случаях «Правил дорожного движения» как пешеходами, так и водителями, в том числе нетрезвое состояние участников движения.

Исследования пешеходного движения показывают, что в зависимости от возраста и пола изменяются скорости движения пешеходов, а это является существенным фактором, влияющим и способствующим возникновению аварийных ситуаций на дороге, часто переходящих в ДТП. Это связано, в первую очередь, с тем, что при меньшей скорости движения пешеход более длительное время находится на проезжей части дороги, по которой одновременно с ним осуществляют движение автомобили со скоростями, в несколько раз превышающими скорость движения пешехода. В этой связи вероятность возникновения аварийной ситуации возрастает не в прямо пропорциональной зависимости, а, как мы полагаем, в более высокого порядка, так как кинетическая энергия движущегося тела в земных условиях находится, как известно, в квадратичной зависимости.

Как видим, причиной неблагоприятного положения со школьниками, с которым мы часто сталкиваемся при их движении по улицам и дорогам, в различных транспортных средствах, является весьма низкий уровень их транспортной культуры, обусловленный слабыми знаниями «Правил дорожного движения», отсутствием устойчивых навыков безопасного их выполнения, а также отсутствием специальных знаний о поведении других участников движения и «поведении» транспортных средств во время их движения, несформированностью специальных умений и навыков их безопасной реализации в повседневной жизни. Недисциплинированность и неуважение к окружающим их участникам дорожного движения, пренебрежение мерами личной безопасности и безопасности других пешеходов и пассажиров – важнейшие составляющие неблагоприятия детей на дороге, улице и на транспорте в целом.

Становится очевидным, что культура транспортных отношений, от уровня которой всецело зависит безопасность людей на дороге, улице и в транспорте, должна закладываться и формироваться в человеке с детства.

Рассматривая антропологические, психофизиологические и личностные особенности школьников разного возраста и в различных их сензитивных периодах развития и присущими им психологическими свойствами и качествами, уровнями интеллектуального развития, мы обращаем особое внимание на фи-

зическое, психическое и эмоциональное состояния учащихся, существенно влияющие и определяющие их безопасную жизнедеятельность в транспортной среде.

Деятельность ребенка (как и каждого взрослого пешехода) в дорожных ситуациях состоит из пяти тесно взаимосвязанных и переплетающихся между собой этапов:

- восприятие информации (умение смотреть и видеть, слушать и слышать, воспринимать сигналы, которые посылает улица, т.е. уметь «чувствовать» улицу и дорогу);
- обработка информации (оценка ситуации, т.е. определение уровня опасности или безопасности);
- выработка и принятие наиболее безопасного решения;
- прогнозирование результатов в случае реализации принятого решения;
- исполнение принятого решения.

К основным факторам, способным повлиять на психическое состояние учащихся и их поведение в дорожных ситуациях, можно отнести:

- функциональное состояние организма в определенный момент;
- возраст ребенка (например, ученик первого или третьего класса);
- индивидуальные физиологические и психологические особенности школьника; уровень воспитанности и др.

К немаловажным факторам обеспечения безопасности ребенка на дороге мы относим и его антропологические характеристики: рост, вес, длина ног, пропорциональное отношение которых к общему росту и длине туловища постоянно изменяются в процессе развития школьника и меняют место расположения центра тяжести тела ребенка по высоте относительно к уровню поверхности дороги. Расположение этого центра – очень важный фактор, который, безусловно, должен учитываться, как и все отмеченные ранее антропологические показатели, при решении проблемы обеспечения безопасности ребенка в дорожном движении. Именно расположение центра тяжести его тела определяет характер и скорость перемещения ребенка по проезжей части дороги. Часто такая «непропорциональность» приводит к неожиданному падению ребенка при попытке начать резкое движение (например, при переходе через проезжую часть в неустановленном для этого месте), что в условиях автомобильного движения может привести к непоправимым последствиям.

При этом мы особое внимание обращаем на следующее.

Анализ содержания условий, в которых протекает деятельность участников транспортных процессов, например, дорожного движения и от состояния которых зависит вероятность возникновения ДТП и защищенность его участников, проведенный В.В. Майоровым, показывает, что они формируются в результате выполнения сложнейшего комплекса мер, охватывающих подготовку и организацию транспортного процесса, ликвидацию последствий происшествий. Эта подготовка, безусловно, должна включать в себя и специальную

подготовку участников дорожного движения, в том числе пешеходов и, в первую очередь детей, к безопасному участию в нем.

В процессе формирования транспортной культуры школьника особая роль отводится его состоянию, которое в значительной степени влияет на него как участника транспортного процесса. Это состояние, по нашему мнению, должно рассматриваться в комплексе психофизиологических и возрастных особенностей учащихся с уровнем их подготовленности и социального опыта. Все это, как мы полагаем, определяется следующим:

а) биологическим (календарным) и психологическим возрастами участника транспортного процесса и др.;

б) сензитивными периодами развития ребенка;

в) психофизиологическим состоянием организма;

г) психическими процессами, т.е. процессами, которые связаны с непосредственной познавательной деятельностью школьника, а именно: вниманием, ощущением, восприятием, памятью, мышлением, речью, воображением и степенью их активности в определенный момент времени;

д) психическими качествами и состояниями учащегося, такими как чувства, воля и степень их развития и активности, самочувствие и настроение;

е) психическими свойствами личности или особенностями школьника, характеризующимися его темпераментом, характером и способностями, а также направленностью личности, т.е. совокупностью таких качеств, как интересы, склонности, потребности, мотивы поведения, идеалы.

Известно, что каждый возраст представляет особый период психического развития и характеризуется множеством свойств, задающих в совокупности своеобразие структуры личности на определенной ступени онтогенеза. На каждом возрастном этапе развития ребенка создаются так называемые социальные ситуации развития. В то же время психологические возрастные особенности связаны с комплексом обстоятельств, прежде всего с общественными условиями и образом жизни человека, воспитанием и характером его деятельности, а, кроме того, с половыми, типологическими и индивидуальными характеристиками индивида.

Современная педагогика и психология выделяют шесть основных периодов развития ребенка (младенчество, ранний возраст, дошкольный возраст, младший школьный возраст, подростковый возраст и ранний юношеский возраст), и в каждом из них выделены (Д.Б. Элькониным) присущие им особенности. Поэтому значительным будет утверждение о том, что если в периодизации интеллектуального развития можно выделить по меньшей мере шесть периодов, то развитие личности за это же самое время проходит через четыре отчетливо выраженных этапа. Два из них приходится на дошкольное детство (от рождения до трех и от трех до шести лет) и два – на школьные годы (от шести-семи до десяти-одиннадцати и от одиннадцати-двенадцати до пятнадцати-шестнадцати лет) (Р.С. Немов).

Приведенные выводы психологов и педагогов играют существенную роль и имеют большое значение в организации и проведении подготовки детей к безопасной жизнедеятельности транспортных процессах, так как качество вос-

приятия ребенком дорожных ситуаций, понимания и прогнозирования их развития, принятия безопасных решений и, что особенно важно, совершения им безопасных действий в условиях динамичной транспортной среды всецело и прежде всего зависит от уровня его физиологической «зрелости». Эти же качества не в меньшей степени зависят от уровня социальной «зрелости», т.е. способности ребенка к усвоению учебного материала и социального опыта старших. Особую роль в процессе формирования у школьника транспортной культуры будут играть и степень «накопленности», и «скорость» накопления им «запаса» специальных знаний, умений и навыков безопасной жизнедеятельности в транспортной среде в целом и безопасного участия в дорожном процессе в частности. Это особенно важно при рассмотрении такого процесса накопления в контексте общего развития ребенка, так как в каждом возрастном периоде школьники отличаются не только своими физическими и психическими особенностями, но и социальным статусом в школе и жизни.

Исследования Л.С. Выготского, Л.В. Занкова, А.Н. Леонтьев, С.Л. Рубинштейна, А.А.Смирнова, Д.Б. Эльконина и др. раскрыли разные стороны психики младших школьников. В этих исследованиях выявлен ряд существенных особенностей младшего школьника: переход к осознанности собственных психических процессов, противоречивые отношения между наглядно-образным и словесно-логическим мышлением, рост и качественные изменения отвлечения и обобщения, переход от рядоположенности понятий к их иерархии и многоступенчатой систематизации, развитие высших функций памяти и др. (Л.В. Занков).

Несколько другие характеристики имеют подростки (учащиеся 5-8 классов), а также юноши и девушки (учащиеся 10-11 классов – старшеклассники).

Подростковый возраст можно соотнести со средним школьным возрастом, а раннюю юность – со старшим. Вместе с тем, считаем необходимым отметить, что подростковый и юношеский возраст не всегда точно соответствует паспортному возрасту, но обычно, как отмечалось выше, подростковый возраст выделяют с 11-12 до 15-17 лет. При этом, как мы полагаем, необходимо учитывать и то, что девочки взрослеют на 1-2 года раньше мальчиков.

Начало отрочества характеризуется появлением специфических черт, важнейшей из которых является появление признаков, свидетельствующих о стремлении утвердить свою самостоятельность, независимость, личностную автономию. В этот период усиливаются индивидуальные различия, связанные с развитием самостоятельного мышления, интеллектуальной активности, творческого подхода к решению задач, что позволяет рассматривать возраст 11-14 лет как сензитивный период для развития творческого мышления» (Г.Г. Аркелов).

Как отмечают психологи Г.С. Абрамова, И.В.Дубровина, Д.И. Фельдштейн, Д.Б. Эльконин и другие, период от 11 до 15 лет характеризуется становлением избирательности, целенаправленного восприятия, становлением устойчивого, произвольного внимания и логической памяти. В это время активно формируется абстрактное, теоретическое мышление, опирающееся на понятия, не связанные с конкретными представлениями, развиваются гипотеко-

дедуктивные процессы, появляется возможность строить сложные умозаключения, выдвигать гипотезы и проверять их. Именно формирование мышления приводит к развитию рефлексии (способности делать предметом своей мысли саму мысль), дает средство, с помощью которого подросток может размышлять о себе, т.е. делает возможным развитие самосознания. Наиболее важен в этом отношении период 11-12 лет. В «Современном словаре по педагогике» мы находим, что время перехода от мышления, основанного на оперировании конкретными представлениями, к мышлению теоретическому, от непосредственной памяти к логической.

В работах ученых-психологов отмечается, что одним из самых сложных периодов в онтогенезе человека является подростковый возраст. В этот период не только происходит коренная перестройка ранее сложившихся психологических структур, возникают новые образования, но и закладываются основы сознательного поведения, вырисовывается общая направленность в формировании нравственных представлений и социальных установок.

Юность продолжается с 15-16 лет до 20-21 года (с 15 до 17 лет – ранняя юность). В юности достигается полная биологическая зрелость, продолжается становление физического и психического облика, формируются моральные идеалы и мировоззрение. Это, в свою очередь, говорит о том, что молодые люди данного возраста способны по своим психофизиологическим возможностям воспринимать и оценивать дорожные ситуации наравне со взрослыми (т.е. в полном объеме и в неискаженной форме) и поступать безопасно и адекватно складывающимся и изменяющимся дорожным ситуациям.

Таким образом, все, о чем было сказано в отношении особенностей подросткового периода и периода ранней юности, представляет особую важность, так как имеет прямое отношение к формированию у школьников этих возрастных групп способностей видеть, наблюдать, оценивать и прогнозировать дорожные ситуации в динамике их развития, а также принимать верные решения, выполнение которых будет надежно защищать их от всякого рода неприятностей в дорожном процессе.

Однако следует сделать акцент на то, что эта способность должна быть обязательно дополнена специально сформированной способностью обеспечивать не только свою личную безопасность в дорожном движении, но и безопасность окружающих. Это характеризует проблему как педагогическую.

Очевидно, что самое главное качество, которое требуется от всех участников дорожного движения и вне зависимости от их возраста, – это внимание. Именно благодаря вниманию появляется возможность успешно выполнить действие в результате активизации и согласованности различных психических функций. Избирательность же внимания связана с восприятием информации в условиях помех при сознательно поставленной цели, а его объем определяет количество одновременно осознаваемых объектов. Априори психическая функция «внимание» у детей, которые в большей своей части являются пешеходами, существенно отличается по своим параметрам от аналогичной функции взрослого человека (например, у водителя). И если говорят об отсутствии внимания,

имеют в виду не отсутствие его вообще, а отсутствие внимания к конкретному предмету, явлению. Причинами же рассеянности детей могут быть утомление, отсутствие соответствующей мотивации, несформированность системы анализа информации, наличие тех или иных клинических расстройств психических функций и др.

Из-за неудовлетворительного состояния здоровья, плохого самочувствия или переутомления у школьника может измениться концентрация внимания. По причине ее снижения у ребенка происходит, как правило, непонимание дорожной ситуации, из-за чего появляются ошибки в ее оценке, и принимается неверное решение. В дальнейшем это приводит его к опасным действиям на дороге.

Для младшего школьника характерна неэкономичность реагирования на внешние воздействия. Она проявляется в том, что ребенку этого возраста, как и старшему дошкольнику, необходимо значительно больше времени и энергии на решение любой возникающей проблемы, включая дорожно-транспортные ситуации, чем старшим школьникам. Вследствие этого его организм не в состоянии (не приспособлен) в полной мере длительное время поддерживать различные функции (внимание, самоконтроль и т.д.) на одном и том же рабочем уровне.

Поэтому для обеспечения безопасности ребенка на дороге или улице следует учитывать все о чем было сказано выше. В этой связи для получения эффекта внимания школьника в процессе его движения необходимо выработать рефлекс на активную или реальную опасность (например, на движущийся автомобиль) или на предполагаемую (ожидаемую) опасность, например, в ситуации «обзор закрыт».

Анализ материалов дорожно-транспортных происшествий, проведенный Г.Я. Волошиным и И.К. Коршаковым, показал, что в большинстве своем наезды на пешеходов происходят из-за ошибок человека на дороге. Свойство человека ошибаться является функцией его психофизиологического состояния, а интенсивность ошибок во многом определяется условиями внешней среды, величиной действующих нагрузок, особенностями личности и состоянием здоровья организма.

Большая роль для предупреждения неадекватной реакции на внезапные ситуации отводится самоконтролю. Наличие самоконтроля предполагает возможность осознавать и оценивать собственные действия. Это способность формируется у человека по мере развития личности в ходе становления произвольной саморегуляции в процессе взаимодействия с другими людьми.

Функция самоконтроля, особенно на ранних стадиях становления личности, является производной от формирования интересов, потребностей, социальных отношений. Поэтому становление самоконтроля, формирование соответствующей мотивации к усвоению и выполнению правил безопасного поведения в условиях транспортной среды служат предваряющим этапом, на котором строится воспитание положительных установок безопасного участия школьника в транспортных процессах.

Очевидно, что если один из трех элементов «треугольника опасности» – предпосылка, потребность и отношение – исключить или заменить другим, то

такой «треугольник» уже не будет действовать, и число случаев опасного (непродуктивного) поведения в опасной ситуации (например, в дорожном движении) можно значительно снизить. Исключить элементы – предпосылку и отношение – вероятно возможно только при воспитании человека и при его специальной подготовке к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Рассматривая проблему формирования транспортной культуры школьников, необходимо учитывать то, что его поведение тесно связано с «поведением» окружающей среды. С изменением этой среды изменяются и человек, его психология, поведение, переживания, реакция и восприятие.

Известно, что восприятие – это не только набор данных или получение информации, но и очень сложный познавательный процесс, включающий мышление и принятие решений. Установлено, что окружающую среду человек воспринимает не как набор объектов, поверхностей, форм, цветов, запахов, ароматов. Она воспринимается как целое, на фоне которого можно различить отдельные детали. Вместе с тем, восприятие среды всегда и целно, и избирательно (Дж.Гибсон) Это в первую очередь связано с психологией и физиологией процесса познания.

Достоверно то, что окружающая среда влияет на психику человека своим химическим составом и физической конфигурацией. Она, по-разному скомпонованная и созданная природой и человеком, настолько огромна и разнообразна, что в то время как физическое, химическое и биологическое влияние окружающей среды на человека сравнительно хорошо изучено и зафиксировано, о психологическом влиянии на ее создателя – человека – мы знаем значительно меньше. Тем не менее, психологическое влияние на человека является очень значительным. И это обстоятельство априорно учитывается в нашем пособии.

Надо полагать, что воздействие транспортной среды на участников движения существенно увеличивает их долю риска, а иногда прямо способствует неправильной оценке обстановки. В результате этого поведение участников становится опасным не только для них самих, но и для окружающих. Нетрудно убедиться, что во многих случаях причиной дорожно-транспортных происшествий является именно «человеческий фактор», а «фактор среды» по-своему способствует их возникновению.

Необходимо обратить внимание на некоторые различия в вопросе безопасности дорожного движения между мужчинами и женщинами. Социальное равенство мужчины и женщины не следует понимать как одинаковость. Их биологические различия, по данным специалистов (М.А. Котик), сказываются и на психических качествах. Психологические различия женщин и мужчин обнаруживаются уже с первых лет жизни ребенка. В возрасте же 12-13 лет у мальчиков проявляются лучшие способности пространственной ориентации, а у девочек – лучшие данные к решению словесно-речевых задач. Женщины, в общем, способны более гибко приспосабливаться к среде, лучше обучаться решению типовых задач, в то же время мужчины проявляют большие способности к решению новых, нестандартных задач. Опыт показывает, что женщины чаще руководствуются эмоциями, а мужчины – сознанием. У женщины несчастные случаи возникают относительно реже, чем у мужчин. Однако такое превосход-

ство проявляется только до тех пор, пока женщины действуют в нормальных ситуациях. В усложненных ситуациях, особенно в экстремальных, надежность и безопасность действий женщин резко снижается по сравнению с мужчинами. Уровень безопасности падает также под влиянием утомления. Женщины более эмоционально реагируют на различные негативные события. Всякого рода неприятности, и особенно домашние, сильно понижают ее защищенность от несчастных случаев. Под влиянием чувств женщины оказываются в сложных ситуациях чаще, чем мужчины. «Сила» женщин заключается в том, что они точнее выполняют правила и поэтому реже создают опасные ситуации, а «сила» же мужчин – в способности лучше выходить из опасных экстремальных ситуаций и избегать при этом несчастных случаев (М.А. Котик). Отсюда следует, что при формировании транспортной культуры школьников обязательно должны учитываться их половозрастные различия.

Установлено, что предрасположенность ребенка к несчастным случаям в дорожном движении обусловлена такими особенностями его психофизиологического развития, как: неустойчивость (непостоянство) и быстрое истощение нервной системы; неспособность правильно оценить обстановку; процессы раздражения и возбуждения сильнее процессов торможения; потребность в движении преобладает над осторожностью; специфичность восприятия дорожной ситуации и реакции на приближающийся автомобиль; отсутствие способности отделять важные факторы от менее важных и др.

В психологических исследованиях был выявлен целый ряд психологических качеств, которые негативно сказываются на результатах взаимодействия элементов системы «человек – транспортное средство – дорога и среда»: водитель, пешеход, пассажир, регулировщик движения. Основными из них по отношению к детям являются: несформированные способности к абстракциям, к выявлению связей между явлениями, прогнозированию событий; повышенная тревожность и неуверенность в себе, нерешительность; высокая напряженность, взвинченность; несдержанность, склонность к конфликтам; безразличие к общественному мнению; неуважение к нормам, правилам, стремление к свободе поведения; чрезмерная уверенность в себе и неуважение к окружающим, беспечность, ветреность; плохие способности к планированию, самоконтролю, непрактичность (А.Фернхем).

Все это говорит о том, что по своим индивидуальным качествам дети перед опасностью на дороге не равны.

Таким образом, опасное поведение детей на дорогах, приводящее к возникновению дорожно-транспортных аварийных ситуаций, может быть обусловлено как недостатком сформированности необходимых навыков безопасного участия в дорожном движении, так и причинами, заложенными в самой природе ребенка.

К основным факторам, способным повлиять на эффективную работу с детьми по формированию у них высокого уровня транспортной культуры относятся: *во-первых*, обязательный учет психического состояния учащихся и их поведение в дорожных ситуациях; *во-вторых*, учет возраста школьника, его ин-

дивидуальных физических и физиологических особенностей, функциональное состояние организма, уровень интеллекта и воспитанности. Среди перечисленных выше факторов функциональное состояние организма является, по убеждению автора, часто решающим и по сути результирующим.

Особого отношения при рассмотрении проблемы формирования транспортной культуры школьников имеют внутренние, психические свойства личности. Рассматривая психическое состояние ребенка в виде совокупности таких его внутренних характеристик, как внимание, чувства и воля (объем, распределение и концентрация), будет правильным учитывать каждую из них, при определенной степени важности психических состояний в оценке восприятия дорожной ситуации и способности ее анализа. Известно, что особенности человека проявляются в его таких психических свойствах, как темперамент, направленность личности, характер и ее способности. Роль каждой из этих характеристик (состояния и свойства личности) в деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий огромна. Рассматривая внимание как умение сосредоточиться на чем-либо, чувство как отношение человека к действительности, к тому, что он познает и делает, а волю как сознательное регулирование человеком своего поведения и способность целенаправленно действовать, можно с уверенностью сказать, что, начиная с дошкольного возраста и кончая преклонным, человеку необходимо с целью своего самосохранения развивать и совершенствовать эти свойства.

Безусловно, маленьким детям в этом нужна помощь взрослых.

Кроме того, следует учитывать, что ребенок может обладать обостренной восприимчивостью. Так, если у него превалирует зрительная или слуховая реакция, а мышечная ослаблена, он будет хорошо ориентироваться только в спокойной ситуации. При неполноценном зрительном восприятии проблематично соринтитроваться и в спокойной обстановке. Поэтому крайне важно при подготовке детей к самостоятельным действиям на дороге рационально использовать ведущие каналы восприятия информации и развивать ослабленные с помощью физических упражнений, игр, прогулок, чтения и рисования.

Большое значение имеют и ряд специфических физиологических особенностей. Известно, что поле зрения маленького ребенка почти в 10 раз меньше поля взрослого человека. Оно достигает своего полного размера в процессе развития ребенка до его полного взросления. То же необходимо отметить по поводу сектора обзора юного участника движения. Этот сектор у детей на 15-20 процентов меньше, чем у взрослого человека, и расширение идет в основном в вертикальном направлении. Поэтому не удивительно, что ребенок не видит приближающийся автомобиль сбоку и начинает переход проезжей части дороги в опасной от него близости.

Известно и то, что реакция ребенка по отношению к взрослому в несколько раз больше. Взрослому на то, чтобы воспринять обстановку, принять решение и начинать действовать требуется 3-4 секунды, ребенку же – от 8 до 12 секунд. Промедление для ребенка может быть очень опасным на дороге. Разница во времени реакции взрослого и ребенка уменьшается только в процессе

развития и взросления последнего. Но в этом хорошую помощь могут сыграть специальные тренировки детей на развитие их реакции.

Другая особенность – смещение центра тяжести растущего ребенка или подростка, о чем упоминалось ранее. Известно, что в детском и подростковом возрасте отдельные части тела (туловище и ноги) растут не пропорционально во времени, а как бы «соревнуясь» между собой». В случае, когда центр тяжести тела ребенка находится на своей максимальной высоте, то дети часто падают даже не споткнувшись обо что-либо. За счет сил, преодолевающих инерцию стоящего ребенка, общий вектор которых проходит через центр тяжести тела и направлен в сторону движения, при начале движения маленького человечка наступает опрокидывающий момент во круг оси, проходящей через точку опоры ступни на поверхность (дорога, пол в доме или в школе и т.п.). Поэтому, споткнувшись, ребенок легко теряет равновесие и падает, как часто говорят «на ровном месте»

Рассматривая направленность личности как систему взглядов на развитие общества, природы, сознания и убеждений, есть смысл выделить условно ее элементы, такие как потребности, мотивы поведения, склонности, интересы, идеалы, и, применяя психолого-педагогические приемы при обучении юных участников движения, воспитывать у них осознанное отношение к правовым нормам, действующим в области транспортных отношений. Например: «Правила дорожного движения» (автомобильный транспорт); правила для пассажиров, действующие на различных видах транспорта и их транспортных средствах: железнодорожный, воздушный, водный, канатно-кресельный и фуникулеры, и др.; и «Правила перевозки пассажиров в общественном транспорте» (городском, пригородном, междугороднем и т.д.) Немаловажными, наряду с формированием правовой культуры и культуры поведения, являются формирование и привитие у детей навыков безопасного участия в процессах движения, культуры безопасности жизнедеятельности и транспортной культуры.

При усвоении детьми необходимых специальных знаний, умений и навыков следует обратить внимание на особо значимые функции и личностные характеристики, которые отражаются на способности ориентироваться в дорожных ситуациях. К основным среди них относятся: восприятие, внимание, мышление, познавательную активность, самоконтроль, глазомер, поле зрения, слух, подвижность и уравновешенность нервных процессов, а также и другие особенности нервной системы.

Быть или не быть дорожно-транспортному происшествию – эта дилемма связана не только с подготовкой и квалификацией участников движения. Существенную роль в этом играет природная способность к пространственной и временной ориентации. Умение предвидеть – это не только знать, но и, прежде всего, уметь быстро выбрать нужный вариант решения дорожной задачи. А умения прогнозировать обстановку на дороге можно и нужно целенаправленно развивать.

А.Д. Добрушин, анализируя дорожно-транспортные происшествия, в которых пострадали дети, выделил 27 разновидностей критических ситуаций, в

которых ребенок может попасть под колеса автомобилей, и пришел к выводу, что дети совершают ошибки в оценке обстановки в шести основных типах дорожных ситуаций: «Обзор закрыт», «Внимание отвлечено», «Родители с детьми», «Середина проезжей части дороги», «Скорость и направление движения автомобиля», «Пустынная улица». В их основе, по его утверждению, лежит неумение (а порой неспособность) детей предвидеть возникновение и развитие аварийных ситуаций, плохая самоорганизация в сложной обстановке улицы, часто мнимая уверенность в собственной безопасности.

Исследования, проведенные В.А. Варламовым совместно с психологами С.Н. Богомоловой, В.В. Таракановым, показали, что поведение пешехода в первую очередь определяется стоящей перед ним степенью ответственности и дефицитом времени для достижения поставленной цели. Ими установлена прямая зависимость между различными состояниями пешеходов и количеством аварийных ситуаций, возникших по их вине. Все это можно отнести и к ребенку: спешка на учебу или в спортивную секцию, общее утомление от школьной нагрузки или сложившегося неблагополучия в семье («накопленная психическая усталость»), ссоры со сверстниками, физическая усталость, накопленная во время спортивных или иных физических занятий, и т.д. Это далеко не полный перечень причин, определяющих то или иное психологическое или физическое состояние ребенка, которое может явиться, в свою очередь, определяющим фактором возникновения аварийной ситуации на дороге по вине юного пешехода.

Отношение к несоблюдению мер безопасности подразумевает, что человек может оправдывать для себя свое поведение. Для обоснования своего поведения люди со слабой сознательностью, как правило, подбирают множество предлогов, и наиболее часто используемый из них: «Все так делают». Напротив, люди с высокой сознательностью, как правило, не пытаются оправдывать свое непродуктивное поведение.

У некоторых людей, включая детей разного возраста и различного социального статуса, имеется так называемое внешне ориентированное представление об управлении поведением и событиями их жизни. Они считают, что происшествия вызываются неподдающимися контролю факторами: удача, шанс или судьба. В стрессовой ситуации у ребенка такого типа вероятность происшествия становится очень велика. А это в свою очередь, еще больше усиливает стресс и вероятность других происшествий. Противоположностью являются люди, в том числе школьники, с внутренней ориентацией, которые чувствуют ответственность за свои собственные действия. Они применяют превентивные действия для избежания негативных ситуаций. В стрессовой же ситуации люди с внутренней ориентацией проявляют повышенную предусмотрительность, но только с точки зрения предотвращения происшествий.

Психологические исследования определяют два главных источника ошибок человека, которые могут привести к происшествиям – стресс и отсутствие бдительности. Чаще всего оба эти фактора совмещаются в одном человеке.

Одним из ведущих факторов предотвращения дорожно-транспортного происшествия по вине детей-пешеходов является наличие у них знаний о существующих опасностях в дорожном движении вообще и представлении той непосредственной опасности, которая присутствует в момент выхода пешехода на проезжую часть дороги. Зная об опасности того или иного объекта, человек мобилизует внимание, осторожность как средства защиты (О.Н. Русак).

Следует отметить, что существующие специфические психофизиологические особенности развития детей в возрасте 10-15 лет и старше не могли не отразиться на том, что при формировании транспортной культуры школьников в современной педагогической теории и практике появился некий «образовательный вакуум». Прежде всего речь идет об отсутствии специальной системы непрерывной подготовки школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, начиная с 5-го и заканчивая 11-м классом. Этим, видимо, и объясняется отсутствие научно разработанных и апробированных образовательных методик, несовершенство содержательного компонента в учебных программах и тематических планах учебных заведений и специальных образовательных технологий в рассматриваемой нами области. Школьный предмет «Основы безопасности жизнедеятельности» так и не стал той необходимой организационно-методической и технологической опорой в организации и реализации задач по формированию транспортной культуры школьников. Школа до сих пор при поддержке ГИБДД довольствуется лишь проведением с учащимися 5-10-х классов таких хорошо известных традиционных соревнований и мероприятий (всех уровней – от школьного до федерального), как соревнование «Безопасное колесо», смотр агитбригад «Юный инспектор ГИБДД» и др., которые относятся к внеклассной и внешкольной работе. Во всех этих мероприятиях, отнимающих много времени и средств, принимает участие от силы 5-7 % от общей численности учащихся школ. Таким образом, налицо подмена разовыми и малоэффективными мероприятиями планомерной, систематической, непрерывной образовательной деятельности педагогических коллективов по формированию транспортной культуры у учащихся начальной, средней и полной средней школ, которая должна включать в себя подготовку всех учащихся школ без исключения к безопасному участию в дорожном движении. В приложении 1 приведено «Примерное содержание раздела «Безопасность на транспорте» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» для учащихся 5–9-х классов (формирование транспортной культуры школьников).

Эффективность организации подготовки школьников к безопасному участию в дорожно-транспортном процессе может быть достигнута, как мы полагаем, только при системном подходе к формированию у них высокого уровня транспортной культуры.

2.2.4. Особенности восприятия участниками движения окружающую их среду и безопасность в дорожном движении

Источником информации, на основе которой определяется поведение водителя и пешехода, является сама дорога. В.Ф. Бабков выделяет три группы факторов, которые привлекают внимание участников движения:

1) *относящиеся к самой дороге* (состояние проезжей части, дорожные знаки и технические средства регулирования движения, план и профиль дороги и т.п.);

2) *связанные с движением* (другие автомобили и пешеходы, мотоциклисты и велосипедисты, пешеходы на обочине дороги и на тротуарах и т.д.);

3) *не связанные непосредственно с движением* (бросающиеся в глаза здания и сооружения, зеленые насаждения на придорожной полосе, элементы окружающего ландшафта и т.п.).

Необходимо отметить, что количество факторов, а также объектов, которое человек во время движения может различить и четко зафиксировать в своем сознании, ограничено. И ограничено оно минимальной продолжительностью времени, необходимого для восприятия отдельных воздействий его органами чувств. **Это физиологические особенности человека, и они индивидуальны для каждого из нас.**

Известно, что для каждого из раздражителей существует пороговая величина, значение которой зависит от общего эмоционального напряжения человека.

В среднем она составляет:

- для зрения.....1/16 секунды;
- для слуха1/20 секунды;
- для мускульной реакции на толчки и тряску1/5 секунды.

Более частые воздействия сливаются и воспринимаются органами чувств как непрерывные процессы – мелькание в глазах, гул, вибрация. Вспомните, когда вы находитесь в движущемся поезде или в автомобиле в качестве пассажира и смотрите в окно на горизонт, то смена картин увиденного происходит медленно. И чем ближе вы смотрите к вагону или автомобилю, все увиденное превращается в сплошную серую рябь. Или другой пример. Изменение кадров на экране телевизора. Вспомним, когда вверх или вниз "бежит" горизонтальная полоса. Если ее "бег" медленный, вы успеваете различать содержание кадра, а если скорость смены будет возрастать? Наступит момент, и вы не сможете различать содержимое быстро "бегущего" кадра. Знать и помнить об этом явлении очень важно, т.к. существует предел восприятия глазом окружающей среды от скорости движения. Он определен самой природой глаза человека, т.е. его физиологией. То же самое происходит и с другими органами чувств. Кроме того, человек, находящийся в движении, может сосредоточить свое внимание в каждый конкретный момент времени только на одном определенном предмете или обстоятельстве, получая об остальных, одновременно происходящих явлениях, лишь самое общее представление.

В нормальных условиях движения основным источником получения информации о дорожных условиях и окружающей среде является зрение. Именно через органы зрения водитель получает около 80 % информации об обстановке на дороге. Так, например, при движении в сознании водителя происходит последовательная смена картинок. При этом трасса дороги служит как бы осью, вокруг которой формируются все другие элементы обстановки движения. М.Б. Афанасьев, В.Д. Бабков, Б.Е. Боровский, Е.В.Бочаров и многие другие специалисты считают, что при движении по открытой местности водители фиксируют явления, происходящие перед ними, на расстоянии до 600 м, а на городской улице – до 60 м. Число факторов, доступных учету органами чувств человека в 1 секунду, называют ПЛОТНОСТЬЮ СОБЫТИЙ, которую можно подсчитать по формуле (1).

$$E = \frac{Mv}{L}, \quad (1)$$

где E – плотность событий;

M – число факторов, которые могут быть восприняты органами чувств;

v – скорость движения, м/с;

L – глубина зоны концентрации зрения, (м).

Понятию о плотности событий может быть противопоставлено понятие о «плотности объектов», т.е. продолжительности времени, которое в зависимости от скорости движения человек может уделять одному объекту (рис. 25).

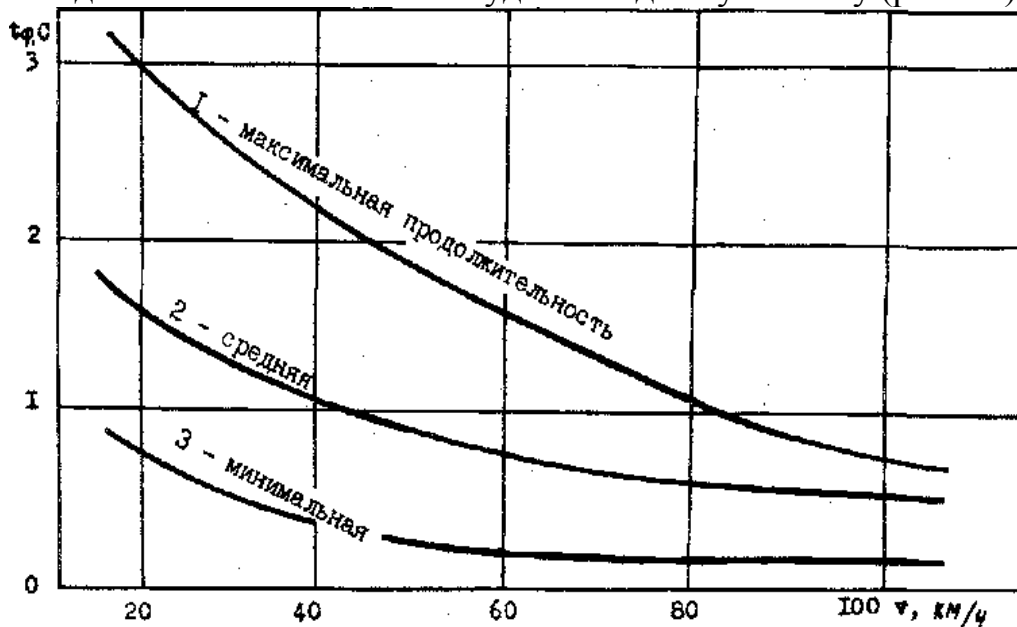


Рис. 25. Зависимость продолжительности фиксации взгляда водителя от скорости движения

Нетрудно представить, что чем выше скорость, тем большее число объектов попадает в поле зрения человека. Но возможности движущегося человека различать и реагировать на всю поступающую информацию ограничены способностью органов чувств, в данном случае глаз. Поэтому люди реагируют на такое возрастание повышением внимательности за счет уменьшения зоны сосредоточения своего взгляда или избирательным отношением к поступающей

информации. Это похоже чем-то на применение у фотоаппарата диафрагмы: чем выше уровень (яркость) освещения, тем меньше оставляется отверстие в диафрагме для пропуска световых лучей на плёнку во избежание её засвета.

Из сказанного можно сделать вывод, что **для каждого водителя существует оптимальная плотность объектов, при которой он уверенно управляет автомобилем, своевременно реагирует на изменение дорожной обстановки.** Наряду с этим важно помнить, что особую роль при движении имеет скорость, т.е. временная характеристика движения. Поэтому нетрудно подсчитать путь, пройденный автомобилем за какой-то промежуток времени, зная его скорость. Например, зная, что на перевод взгляда с объекта на объект требуется хотя и малое, но определенное время – 0,2 с, а с одной стороны улицы на другую (без поворота головы) и поверхностного рассмотрения предмета – от 0,3 до 0,55 с, или, чтобы посмотреть налево и направо, человек затрачивает 1 с, можно определить, что при скорости 60 км/ч (или равноценно 16,7 м/с) **только за время одного поворота головы водителем его автомобиль пройдет почти 17 метров.**

Известно, что площадь поля зрения глаза меняется в зависимости от освещенности и яркости, а угол бокового зрения уменьшается с ростом скорости. Так, при скорости в интервале от 40 до 100 км/ч он уменьшается вдвое. Особые трудности в восприятии обстановки возникают в ночное время, т.к. имеет место такое явление, как аккомодация, т.е. привыкание глаза к смене яркости.

Важно знать и помнить водителям и пешеходам, что **при увеличении скорости движения происходит уменьшении области сосредоточенного внимания водителей** (рис. 26). Такова природа органов зрения человека. Это обстоятельство заметно увеличивает опасность происшествий при неожиданном появлении пешехода или животного на дороге.

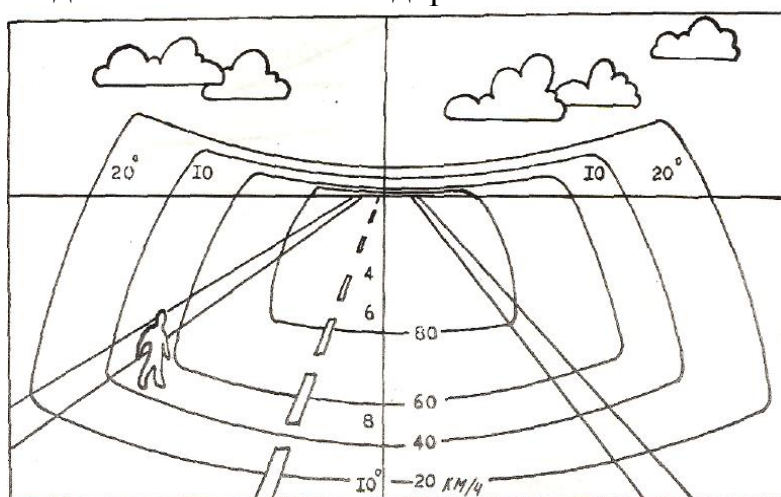


Рис. 26. Зависимость размеров поля концентрации внимания водителя от скорости движения автомобиля

Организация зрительного восприятия в значительной степени определяется характером распределения внимания, формой и размерами поля концентрации внимания. Большую часть времени, в зависимости от интенсивности движения, водитель уделяет попутным и встречным транспортным средствам.

Значительное время уделяется оценке дороги перед автомобилем и ориентированию на проезжей части. Наличие пешеходов вынуждает водителя держать их постоянно в поле зрения, причем напряженность внимания тем выше, чем ближе от них находится автомобиль.

С целью осмысленного восприятия в обычных условиях водитель фиксирует взгляд на основных объектах от 0,2 до 1,5 секунд, а в некоторых случаях до 3 секунд.

Характер распределения внимания зависит в основном от скорости движения управляемого автомобиля, интенсивности движения и расположения объектов восприятия. Более высокая скорость требует от водителя более интенсивного внимания, причем время фиксации взгляда на отдельных объектах уменьшается (см. рис. 26).

Наибольшее влияние на форму поля концентрации внимания оказывает трасса. Очертания поля в большинстве случаев повторяют воспринимаемую поверхность дороги. Часть дороги может быть закрыта от наблюдения объектами на проезжей части и обочине или элементами конструкции автомобиля. В этом случае форма поля концентрации внимания соответственно меняет очертание, а взгляд водителя более всего фиксируется в зоне границ поля, так как именно здесь водитель ожидает возникновения новой информации.

С увеличением скорости движения водитель старается наблюдать за дорогой и ее объектами на большом расстоянии. При этом размеры поля концентрации внимания изменяются обратно пропорционально скорости. При увеличении скорости автомобиля размеры поля уменьшаются, причем нижняя граница поля располагается выше, а боковые границы сближаются (см. рис. 26).

Объекты с ограниченными размерами на сравнительно большом расстоянии могут быть своевременно не замечены, а затем по мере приближения автомобиля окажутся вне поля зрения водителя, например, небольшой ухаб на дороге или приближающийся со стороны обочины человек. При скорости 80 км/ч и более вне поля зрения водителя практически находится участок дороги, расположенный впереди автомобиля на расстоянии от 60 до 120 метров.

Размер поля концентрации внимания зависит и от интенсивности движения. Чем выше интенсивность движения, тем водитель вынужден больше сосредоточить внимание на встречных и попутных автомобилях, особенно на узких участках дорог. Так, например, чтобы сохранить неизменной площадь поля концентрации внимания водителя, едущего по свободной от транспортных средств дороге со скоростью 60 км/ч или 7-8 автомобилей/мин, необходимо снизить скорость движения до 30 км/ч.

Напряженность внимания достигает предела при дистанции между автомашинами 25 м. В этих условиях водитель лишен возможности наблюдать за дорожной обстановкой.

Закономерности изменения поля концентрации внимания существенно изменяются при движении в плотных транспортных потоках, особенно на многополосных дорогах.

Возможности обнаружения объекта на дороге зависят, кроме того, от таких его параметров, как яркость и контрастность относительно фона. Если значения этих параметров меньше пороговых характеристик (физиологической характеристики органов чувств по восприятию окружающей среды), то объект может быть не обнаружен. Это возможно в темное время суток, а также в условиях плохой прозрачности атмосферы (туман, снегопад и т.п.). В темное время суток резко ухудшается зрительное восприятие из-за отсутствия или недостаточного освещения дороги.

Отмечается своеобразием распределение внимания водителя при движении автомобиля по криволинейным участкам дороги.

Таким образом, объем и характер распределения внимания водителя зависят от скорости автомобиля, интенсивности движения и плотности транспортного потока, профиля дороги, ее освещенности и светотехнических характеристик объектов на ней. При этом надо помнить и еще одну важную особенность, что точность оценки расстояния зависит от скорости управляемого автомобиля. Так, при скорости автомобиля 80 км/ч точность оценки на 30 % ниже, чем при скорости 60 км/ч. Для некоторых водителей, независимо от их опыта, характерно типичное при оценке расстояния до объектов его завышение. Такая ошибка при значительной скорости движения автомобиля и малом расстоянии до объекта может привести, и часто приводит, к возникновению опасной дорожной ситуации. Вот почему внезапный выход пешехода на проезжую часть из-за стоящего транспортного средства, кустов и других объектов, закрывающих обзор, а равно переход в неустановленном месте для многих пешеходов заканчивается трагически. Особенно часто это происходит в условиях ограниченной видимости в сумерки или ночью, в дождь, снегопад или туман, а также когда стекла автомашин забрызганы грязью. Нередко пешеход в таких условиях вообще не попадает в поле видимости и концентрации внимания водителя.

2.2.5. Тормозной и остановочный путь автомобиля

Замедление движения автомобиля зависит от времени, затрачиваемого на процесс торможения. На рис. 27 показано, что с момента, когда водитель замечает опасность, и до момента, когда он нажимает на тормозную педаль, проходит некоторое время, которое называется временем реакции водителя (t_1). Оно зависит от субъективных качеств водителя, степени его тренированности и составляет 0,6-0,8 с. У отдельных водителей время реакции может колебаться от 0,3 до 1,5 с. Это означает, что при скорости движения 60 км/час (или 16,7 м/с) автомобиль за время реакции водителя может пройти путь, равный 5,2-25 метров.

После нажатия на тормозную педаль до начала торможения также проходит определенное время, которое называется временем срабатывания тормозного привода (Δt_1). Оно зависит от типа тормозного привода. У автомобиля с пневматическим приводом это время колеблется в диапазоне 0,2-0,50 с. На автомобиле с гидравлическим приводом Δt_1 составляет 0,03-0,05 с. За это время автомобиль при скорости 60 км/ч проходит путь от 0,5 до 5,4 метров.

Время от начала торможения до возникновения постоянного торможения называется временем нарастания замедления (t_2). У автомобилей с пневматическим тормозным приводом оно не превышает 1 с, у автопоездов – 2,0-2,5 с, а у автомобилей с гидравлическим приводом – 0,15-0,2 с.

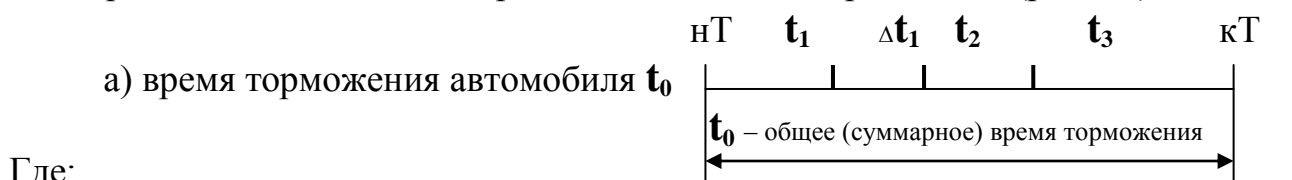
Далее в процессе торможения наступает период, который называется временем интенсивного торможения (t_3). Оно зависит от скорости автомобиля и коэффициента сцепления шин с дорогой.

Опытным путем и расчетами установлено, что при торможении автомобиля в обычных условиях эксплуатации за время подготовительного периода к торможению ($t_1 + \Delta t_1$) он может пройти 50-70% полного остановочного пути.

Более наглядно характеризует тормозные свойства автомобиля – тормозной путь. Общий (полный) остановочный путь автомобиля представляет собой сумму тормозных путей, пройденных за соответствующие отрезки времени:

$$S_{\text{полный}} = S_{\text{остановочный}} = St_1 + \Delta St_1 + St_2 + St_3,$$

где St_1 , ΔSt_1 , St_2 , St_3 – отрезки пути, пройденные автомобилем соответственно за время реакции водителя, время срабатывания тормозного привода, время нарастания замедления и время интенсивного торможения (рис. 27).



нТ и кТ – точки начала и конца торможения;

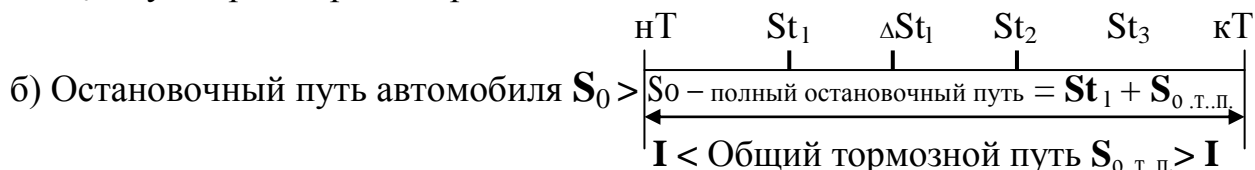
t_1 – время реакции водителя, = 0,3...0,5 с.;

Δt_1 – время срабатывания тормозного привода, = 0,03...0,5 с.;

t_2 – время нарастания замедления, = 0,15...2,5 с.;

t_3 – время интенсивного торможения (зависит от скорости движения и коэффициента сцепления шин с дорогой);

t_0 – суммарное время торможения автомобиля.



$$S_{\text{полный остановочный путь}}: S_0 = St_1 + \Delta St_1 + St_2 + St_3$$

St_1 , ΔSt_1 , St_2 и St_3 – отрезки пути, пройденного автомобилем соответственно:

- за время реакции водителя t_1 ,
- за время срабатывания тормозного привода Δt_1 ,
- время нарастания замедления t_2
- при торможении с полной интенсивностью t_3 .

ПОМНИ!
 $S_{0.т.п.}$ всегда меньше $S_0!$

Рис. 27. Время торможения автомобиля и его полный остановочный путь

Полный остановочный путь в зависимости от дорожных условий можно увидеть на графиках, приведенных на рис. 28.

Величина тормозного пути во время интенсивного торможения зависит от многих факторов и прежде всего от скорости движения автомобиля. При том, чем выше скорость, тем длиннее этот путь. Так, при скорости 20 км/ч по сухому асфальту он будет равен примерно 3 метрам; при скорости 40 км/ч он увеличивается почти в четыре раза и составит около 11 метров; при скорости автомобиля 60 км/ч тормозной путь будет превышать 23 метра (рис.29)

(Здесь и в других примерах цифры несколько округляются.)

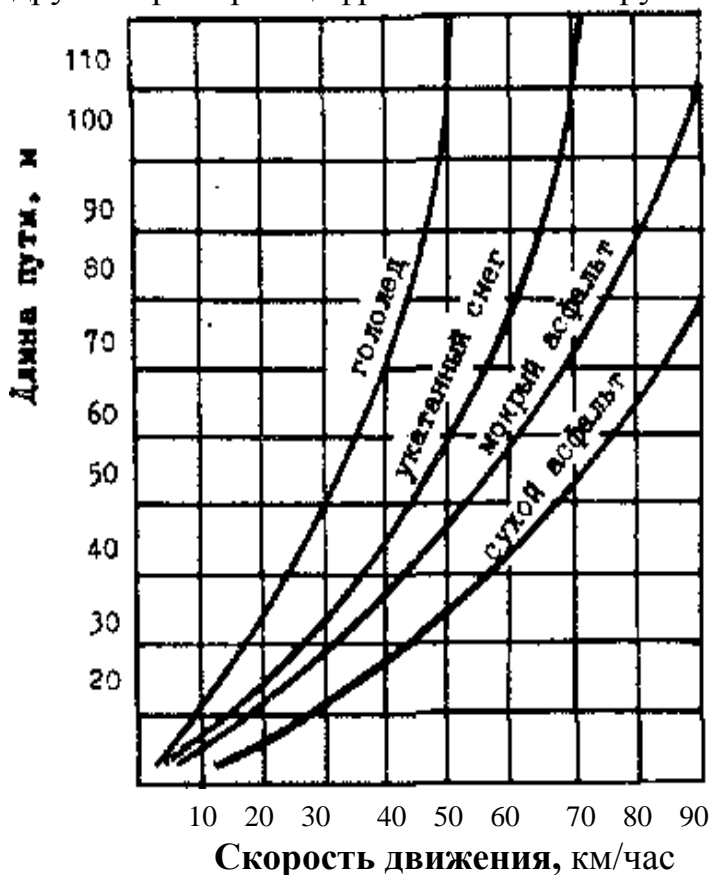


Рис. 28. Полный остановочный путь в зависимости от дорожных условий

На величину тормозного пути влияют также состояние шин автомобиля, проезжей части дороги и погодные условия. В дождливую погоду или снежную проезжая часть становится скользкой, и при одной и той же скорости автомобиля тормозной путь значительно увеличивается (рис. 30.). Следует также отметить, что длина тормозного пути зависит от веса автомобиля и величины продольного уклона дороги. Более тяжелая машина – грузовик, автобус – имеет больший путь торможения, чем, например, маленький. На дороге, имеющей спуск, тормозной путь одной и той же автомашины будет больше, чем на подъеме.

Рассмотрим сказанное выше на примере. Автомобиль марки "ВАЗ" движется со скоростью 60 км/ч по сухой асфальтовой дороге. На проезжую часть неожиданно вышел пешеход. Водитель увидел пешехода и своевременно начал принимать все необходимые меры для остановки автомобиля.

Определим полный остановочный путь автомобиля, если $St_1 = 13,4$ м; $\Delta St_1 = 0,5$ м; $St_2 = 3,3$ м; $St_3 = 21,1$ м, то $S_{\text{полный}} = St_1 + \Delta St_1 + St_2 + St_3 = 13,4 + 0,5 + 3,3 + 21,1 = 38,3$ м.

Как видно, остановочный путь при данных условиях равен приблизительно 38 м. Отсюда видно, что если водитель заметил пешехода (или велосипедиста) за несколько метров, то остановить машину на безопасном расстоянии он не может. А ведь приведенный пример относится к автомобилю с исправными тормозами, хорошими шинами.

ДОРОГА СУХАЯ

$v = 20$ км/час



$v = 40$ км/час



$v = 60$ км/час



Рис. 29. Тормозной путь в зависимости от скорости движения

К тому же у водителя хорошая реакция, благоприятные погодные условия. При прочих условиях остановочный путь автомобиля значительно увеличивается. Это и следует понять – какой страшной опасности подвергает себя пешеход, пытаясь пересечь улицу или дорогу перед движущимся автомобилем.

Конечно, каждый водитель должен внимательно следить за исправностью тормозов и состоянием шин, да и правилами дорожного движения запрещается выезд на неисправном автомобиле. Водитель также учитывает состояние погоды и проезжей части дороги при движении. Но если пешеходы не будут соблюдать безопасной для них дистанции, то далеко не всегда водитель сможет остановить машину и избежать наезда. Вот почему следует понять и уяснить, что такое остановочный путь автомобиля и почему так важно не перебежать проез-

жую часть улицы или дороги перед близко двигающимися транспортными средствами.

ОДИНАКОВАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

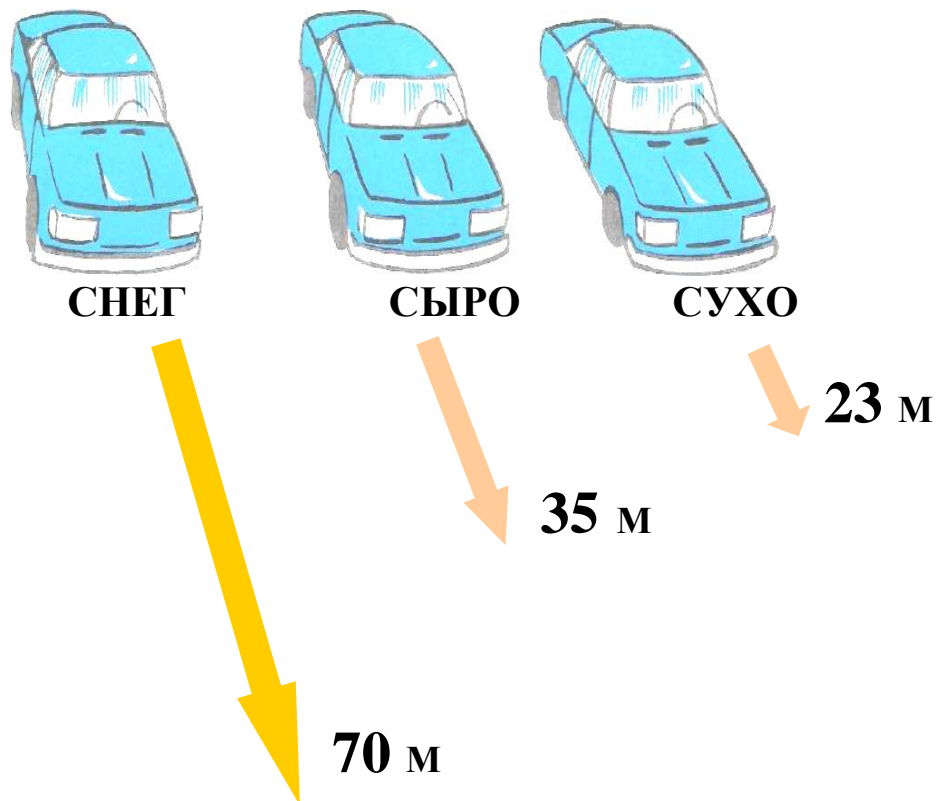


Рис. 30. Тормозной путь в зависимости от состояния проезжей части при одинаковой скорости движения.

Примерный остановочный путь автомобиля, в зависимости от скорости движения, можно определить по графикам, приведенным на рис. 28. Так, при гололеде и скорости 40 км/ч остановочный путь автомобиля достигает 60 метров, при скорости 50 км/ч он возрастает до 100 метров и более.

При переходе проезжей части пешеходам надо обязательно учитывать остановочный путь автомобиля. Ошибка в его определении может стать роковой.

Пешеходу надо знать и некоторые особенности восприятия водителем транспортного средства дорожной обстановки.

Все, о чем сказано выше, существенно влияет на обеспечение безопасности движения. Вот почему очень важно, чтобы водители за рулем автомобиля и пешеходы на дорогах были всегда в хорошей форме – здоровы, с хорошим настроением, не уставшие и обязательно трезвые, т.к. доказано, что употребление алкоголя даже в количестве 20 г уменьшает реакцию водителя на 25 %, притупляет бдительность, снижает внимание и т.п.

При оптимальной плотности и разнообразии объектов внимание водителей активизируется, при малой же плотности и однообразии (монотонность дороги) – притупляется (сенсорный голод), что ведет к заторможенному состоянию высшей нервной деятельности (релаксации). Однако каждый водитель подвержен этому индивидуально. По зарубежным данным 3 % водителей вовсе не ощущают сенсорный голод, 74 % – легко переносят его, а вот 23 % – подвержены сильно. В этом случае не помешает и профилактика, такая, как не очень громкая музыка, открытая форточка, периодические остановки и др. В то же время, чрезмерная плотность событий, привлекающих внимание водителей, (перегрузка поступающей информацией), количество которых превышает пропускную способность анализаторов человека, приводит к своеобразному "отказу" – недоучету важности данного раздражителя, т.е. к неправильной оценке сложившейся ситуации. Поэтому в пределах населенных пунктов водители должны во избежание ДТП снижать скорость движения. Особенно трудным становится движение в составе транспортного потока или при движении в колонне. Вместе с тем, и пешеходам полезно знать, что среди водителей еще немало таких, которые либо не знают об этих явлениях, либо, зная о них, пренебрегают мерами безопасности.

2.2.5. Дорожно-транспортные происшествия: причины, механизм совершения и его последствия

«Правила дорожного движения» и «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» делят все ДТП на 9 основных видов:

- **СТОЛКНОВЕНИЕ.** К нему относят все встречные попутные и боковые столкновения движущихся транспортных средств. Случаи столкновения механических транспортных средств с велосипедами, имеющими подвесной двигатель, и мопедами относят к «наездам на велосипедиста».

- **ОПРОКИДЫВАНИЕ.** Это дорожно-транспортное происшествие, при котором движущееся транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий (столкновения, наезд на пешехода и др.).

- **НАЕЗД НА СТОЯЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО.** Отличается от столкновения тем, что одно из транспортных средств не двигалось.

- **НАЕЗД НА ПРЕПЯТСТВИЕ.** Дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (столб, дерево, ограждение и т. п.).

- **НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА.** Дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также дорожно-транспортные происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимых транспортным средством грузов (досок, бревен и т.п.).

- **НАЕЗД НА ВЕЛОСИПЕДИСТА.** Дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

• **НАЕЗД НА ГУЖЕВОЙ ТРАНСПОРТ.** Дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные ударились о движущееся транспортное средство.

• **НАЕЗД НА ЖИВОТНЫХ.** Дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наехало на диких или домашних животных (включая вьючных и верховых) или сами животные ударились о движущееся транспортное средство. Дорожно-транспортное происшествие не должно квалифицироваться как "наезд на животное" и не подлежит учету, если отсутствует материальный ущерб от гибели животных или птиц.

• **ПРОЧИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ.** К ним относят:

- сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания);
- падение перевозимого груза или отброшенное колесом транспортного средства;
- падение предмета на человека, животное или другое транспортное средство;
- наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения;
- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и т.п.);
- падение пассажира с движущегося транспортного средства или в его салоне в результате резкого изменения скорости или траектории движения;
- другие виды дорожно-транспортных происшествий.

Положение с безопасностью движения пешеходов во многих странах, в том числе и в России, вызывает вполне оправданную тревогу. Почти одна треть всех пострадавших в ДТП – пешеходы. Так, доля пешеходов от общего числа погибших составляет в среднем (в %):

Великобритания	39
Япония	36
Германия	22
Франция	20
США	18

В России по вине пешеходов совершается в год в среднем 27-30 % ДТП, в которых гибнет примерно 7 тыс. человек, а получает ранения почти 44 тыс.

Надо отметить, что в странах Запада число погибших постоянно снижается, несмотря на постоянное увеличение автомобильного транспорта, чего не скажешь о нашей стране.

Анализ ДТП, проведенный Е.В. Бочаровым, И.К. Коршаковым, Г.Я. Волошиным и др., показывает, что наезды на пешеходов происходят в основном из-за ошибок в поведении человека на дороге. Для предупреждения таких происшествий необходимо знать характер и причины ошибок, совершаемых людьми. Наибольшее число погибших пешеходов, как правило, в возрасте до 10 лет и старше 64 лет. Это объясняется тем, что дети еще не осознают всей опасности дорожного движения, а у пожилых людей снижается скорость ходьбы, ухудшается реакция, ослабляются зрение и слух.

Из числа погибших пешеходов во время происшествия (%):

переходили проезжую часть дороги	47 – 69
двигались вдоль дороги в попутном направлении движению	15 – 28
двигались вдоль дороги навстречу движению	5 – 13
находились непосредственно на проезжей части дороги	11 – 15

Из числа погибших примерно 70 % виновными были сами, значительную долю из которых (25 %) составили дети до 10 лет, игравшие на дороге или перебежавшие ее.

Исследование пешеходного движения показывает, что в зависимости от возраста и пола изменяются значения скорости движения пешеходов (м/с):

Мужчины	Женщины	Дети	Подростки
до 55 лет 1,62	до 50 лет 1,35	возраст	возраст
свыше 55 лет 1,50	свыше 50 лет 1,29	6-10 лет 1,11	11-16 лет 1,59
с маленькими детьми 0,69			

Скорость движения пешеходов изменяется также в зависимости от временного интервала между ним и приближающимся транспортным средством:

Временной интервал, с	более 8	6-8	4-6	2-4
Скорость движения пешехода, м/с	1,2	1,23	1,43	1,98

Ежегодное распределение нарушений пешеходами норм и правил безопасности на дорогах, явившихся следствием опасного поведения на дорогах нашей страны и в результате чего произошли наезды на них, составляет (средние величины) (%):

- переход в неустановленном месте 68,5
- переход перед близко движущимся транспортным средством 49,0
- нетрезвое состояние 31,0
- неожиданный выход из-за транспортного средства (из-за укрытия) 29,0
- неподчинение сигналам регулирования дорожного движения 16,0
- невнимательность 18,0

Почти 80 % всех наездов на пешеходов происходит при их внезапном появлении перед движущимся транспортным средством.

На рис. 31 приведены характерные дорожно-транспортные ситуации при наездах на пешеходов, а в табл. 11 – процентное распределение ДТП в этих ситуациях.

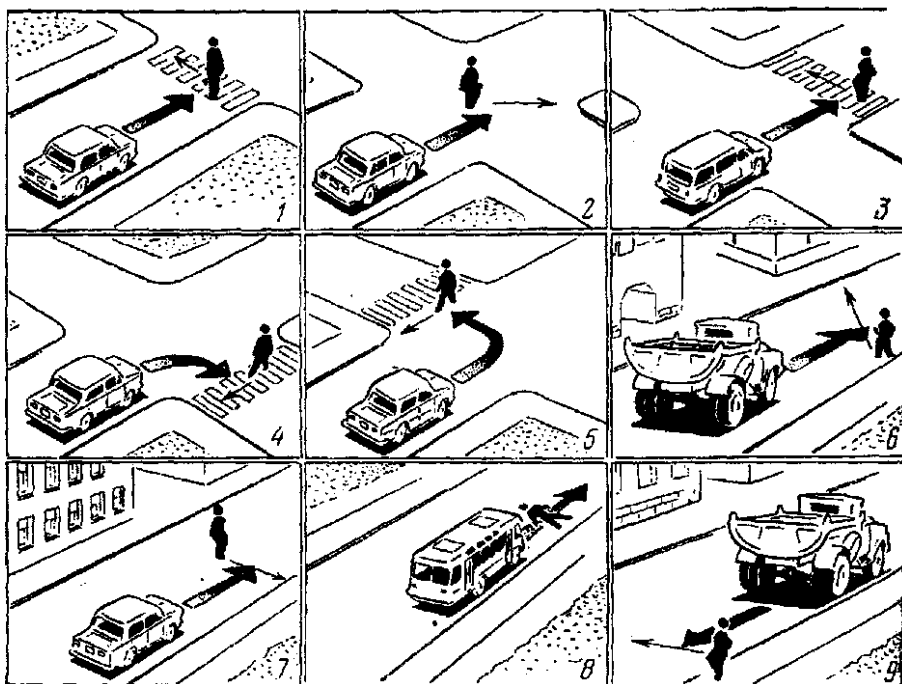


Рис. 31. Характерные дорожно-транспортные ситуации при наездах на пешеходов

Таблица 11

Распределение ДТП в % (см. ситуации на рис. 31)

(№ рис.) В зоне перекрёстка	
(1) При въезде на перекрёсток	10,9
(2) На перекрёстке	4,7
(3) При выезде из зоны перекрёстка в прямом направлении	3,2
(4) То же, при выполнении поворота направо	2,6
(5) То же, при выполнении поворота налево	1,2
На перегонах дорог	
(6) При внезапном появлении пешехода справа	53,6
(7) То же, слева	20,0
(8) На остановках общественного транспорта	3,8
(9) При движении транспортного средства задним ходом	0,6

Таблица 12

Тяжесть последствий наездов на пешеходов

Вид транспортного средства	Травмы, %		
	смертельные	тяжёлые	лёгкие
Легковой автомобиль	40,3	58,2	1,5
Грузовой автомобиль	31,0	18,5	50,5
Автобус	17,3	23,1	59,6
Прочие	11,4	10,2	78,4

Такое распределение тяжести происшествий в первую очередь связано со скоростью движения транспортных средств (скорость порождает опасность). Так, если в конце 80-х – середине 90-х годов ушедшего века на долю автомоби-

лей российского производства, таких как ГАЗ приходится в среднем 41 % ДТП, а ВАЗ – 29 %, АЗЛК – 12 %, ЗАЗ – 5 %, прочих и неустановленных – 13 %, то за последние годы данная картина существенно изменилась, На смену устаревшим автомобилям приходят все новые и новые – повышенной комфортности и с лучшими тягодинамическими характеристиками. В большей степени это относится к моделям автомобилей иностранных ведущих автопроизводителей. В тоже время, уровень подготовленности населения к безопасной жизнедеятельности в постоянно обновляющейся транспортной среде значительно отстает от предъявляемых ему требований современности и остается практически на уровне начала 80-х годов прошлого столетия. Вот почему проблема формирования транспортной культуры у наших соотечественников остается очень актуальной и, к сожалению, имеет тенденцию к своему обострению.

Результаты натурных исследований ДТП с пешеходами позволили И.К. Коршакову классифицировать их определенным образом, и в соответствии с классификацией были получены данные о распределении ударов по зонам кузова легковых автомобилей при наездах на пешеходов (рис. 32).

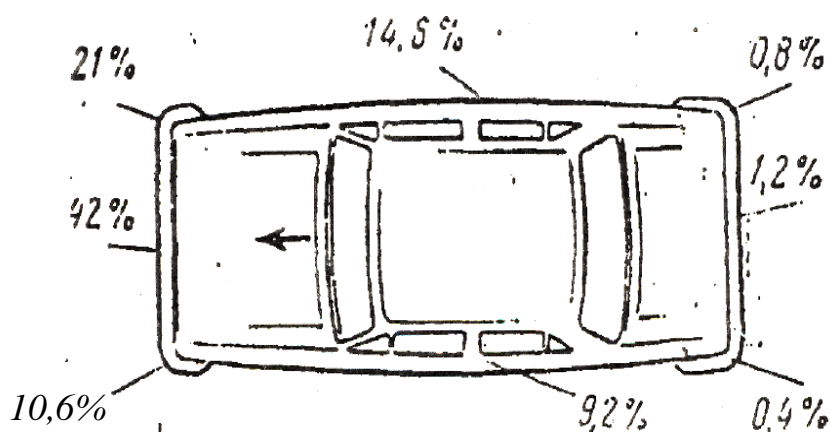


Рис. 32. Процентное распределения ударов при наездах на пешеходов

Анализ показывает, что при наездах на человека телесные повреждения наносят (усредненные данные в %):

другие части кузова	23,0;
бампер	22,0;
капот	17,5;
крылья	15,0;
фары	12,5;
ветровое стекло	10,0.

При изучении обстоятельств ДТП было получено следующее процентное распределение числа наездов в соответствии с их классификацией:

По характеру движения автомобиля:

равномерное – 19, замедленное – 75, ускоренное – 6.

По условиям видимости и обзорности:

- неограниченная видимость и обзорность 24;
- обзорность ограничена неподвижным препятствием 26;

- обзорность ограничена попутным (встречным) транспортным средством 18;
- ограниченная видимость 32

По источникам телесных повреждений: %

- удар кузовом 34
- переезд колесами 7
- сдавливание тела между частями автомобиля и другими предметами 3
- удар о дорожное покрытие 49
- удар об окружающие предметы 7
- комбинированные удары 3

По характеру перемещения пешехода после наезда: %

- падение в сторону 27
- падение на капот 33
- падение на капот с последующим отбрасыванием в сторону 21
- волочение 13
- комбинированное перемещение 6

Локализация травм, вызывающих смертельный исход (по данным различных исследователей), приведена в табл. 13.

Таблица 13

Локализация травм, вызывающих смертельный исход, %

Часть тела	А.М. Бердин, Э.П. Эпштейн	О.А. Заленский	Б.С. Михайло	И.К. Коршаков, Ю.С. Сидоров
Голова	42,9	38,0	35,3	52,0
Шея	0,5	–	36,3	–
Грудь	8,8	32,0	–	12,0
Живот	3,3	20,0	12,6	4,5
Таз	35,0	–	–	8,0
Позвоночник	28,0	10,0	–	6,0
Верхние конечности	–	–	–	8,0
Нижние конечности	0,9	–	–	25,0
Несколько областей тела	37,3	–	3,2	43,0
Не установлена	–	–	–	3,6

На сегодняшний день применяется следующая классификация наездов на пешеходов (табл. 14)

Таблица 14

Классификация наездов на пешеходов (по И.К. Коршакову)

Классификация наездов	
По зоне удара	Передней торцовой поверхностью
	Правым (левым) углом кузова
	Правой (левой) боковой поверхностью
	Задней торцовой поверхностью
	Задним правым (левым) углом кузова
По характеру движе-	При равномерном движении

ния автомобиля	При замедленном движении
	При ускоренном движении
По условиям видимости и обзорности	При неограниченной видимости и обзорности
	При обзорности, ограниченной неподвижным препятствием
	При обзорности, ограниченной попутным (встречным) транспортным средством
	При ограниченной видимости
По источникам телесных повреждений	При ударе кузовом автомобиля
	При переезде колёсами автомобиля
	При сдавливании тела между частями автомобиля и другими предметами
	При ударе о дорожное покрытие
	При ударе об окружающие предметы
	При комбинированных ударах
По тяжести последствий	Лёгкая
	Средняя

Окончание табл. 14

Классификация наездов	
По тяжести последствий	Тяжёлая
	Особая тяжёлая
По характеру перемещения пешехода до наезда	Неподвижен
	Под углом к направлению движения автомобиля
	Перпендикулярно направлению движения автомобиля
	По ходу движения автомобиля
	Навстречу движению автомобиля
По характеру перемещения пешехода после наезда	Падение в сторону
	Падение на капот
	Опрокидывание на капот с последующим отбрасыванием в сторону
	Волочение
	Комбинированные перемещения

Специалистами (Е.В. Боровским, Г.Я. Волошиным, В.И. Жулевым, П.П. Калиновским, И.К. Коршаковым, А.И. Куперманом и др.) выявлено, что при скорости наезда до 15 км/ч пешеходы получают в основном легкие телесные повреждения (последствия легкой степени), 15-25 км/ч – менее тяжкие (последствия тяжелой степени). Наезды на пешеходов при скорости автомобиля более 40 км/ч зачастую вызывают последствия особо тяжелой степени, что приводит к смертельному исходу.

Свыше 60 % всех травм пешеходы получают при ударе о дорожное покрытие и окружающие предметы. Отмечаются случаи перемещения пешехода при наезде передней частью легкового автомобиля по капоту на крышу и далее – по крыше кузова до падения с крыши на проезжую часть. При этом пешеход получает тяжкие телесные повреждения жизненно важных органов: головы, груди и др. Как правило, последствия в этих случаях особо тяжкие

В результате исследований, проведенных разными авторами, установлена локализация травм, вызывающих смертельный исход (см. табл. 13). Видно, что наиболее часто к такому исходу приводят травмы головы (черепно-мозговые травмы) и травмы нескольких областей тела (сочетанные). Данные являются обобщенными всех исследуемых ДТП.

Характер травм пешеходов при наездах автомобилями зависит от модели автомобиля; формы и высоты расположения его выступающих частей; скорости и массы автомобиля; частей тела человека, контактировавших с частями автомобиля в момент наезда; массы и роста пострадавшего, его телосложения; типа дорожного полотна, на которое падал пешеход; наличия поблизости окружающих предметов, коэффициента трения пешехода о дорожное полотно.

При технико-медицинском анализе телесных повреждений пострадавших установлено следующее распределение травм по степени тяжести: легкие – 21,0 %, менее тяжкие – 17,2 %, тяжкие – 43,3 %, смертельные – 18,8 %

Чаще всего ДТП со смертельным исходом отмечаются на перегонах дорог: при переходе – 65 %, при ходьбе по ходу движения – 15 %, при ходьбе навстречу движению – 5 %. В 11 % случаев наезды совершены на стоящих на проезжей части пешеходов, в 4 % – в неустановленных условиях.

Объективной причиной возникновения ДТП на пересечениях в одном уровне является неудовлетворительная организация дорожного движения, субъективными – взаимное неуважение водителей и пешеходов при переходе дороги, непонимание водителями взаимных маневров, грубое игнорирование в отдельных случаях «Правил дорожного движения» как пешеходами, так и водителями, нетрезвое состояние участников движения.

В большинстве случаев удар при наезде наносился, как уже отмечалось, деталями передней торцовой поверхности автомобиля. В момент удара энергия автомобиля передается телу пострадавшего. Характер перемещения пешехода при наезде зависит от того, какой частью автомобиля и транспортным средством какого типа был нанесен удар.

Характер и размеры телесных повреждений от удара бампером зависят от геометрии и площади соприкосновения. В результате контакта с бампером отмечены ссадины, ушибленные или ушибленно-рваные раны, переломы костей. Телесные повреждения, причиненные фарой и ее ободом, чаще всего располагались в области бедра или таза. При этом возникали значительные по размерам кровоподтеки, полностью или частично повторяющие форму этих деталей автомобиля. Особо тяжелые травмы наносили пешеходу "козырьки" фар, произвольно установленные владельцами на индивидуальных автомобилях. От удара капотом или крышей возникали обширные кровоподтеки неопределенной формы.

Вследствие того, что первоначальный удар в большинстве случаев наносится в область тела, расположенную ниже центра тяжести пешехода, он, после первичного удара, опрокидывается на капот автомобиля. Возникающие при вторичном ударе о капот телесные повреждения располагаются чаще всего в области туловища, головы и верхних конечностей. Если после опрокидывания человека на капот скорость легкового автомобиля замедляется, то тело посте-

пенно сползает с капота и падает на дорожное полотно. При этом пешеходу причиняются дополнительные травмы, которые часто ухудшают состояние пострадавшего, ведут к смертельному исходу. При нанесении удара вблизи центра тяжести пешеход приобретает одновременно поступательное и вращательное движение, падает на капот, затем на дорожное полотно.

И.К. Коршаковым выявлены наиболее часто повреждаемые области тела пешехода при наездах. На рис. 33 схематично показаны зоны контакта тела пешехода с элементами легкового автомобиля при ударе: бампером (1); облицовкой радиатора (2); капотом (3); ветровым стеклом, передними стойками кузова, крышей (4). Наиболее часто повреждаемые части тела пешехода при падении на дорогу представлены заштрихованными зонами. Здесь уместно заметить, что расположенные на крыльях автомобилей зеркала заднего вида вызывают травмы у пешеходов после их опрокидывания на капот и последующего контакта с зеркалами.

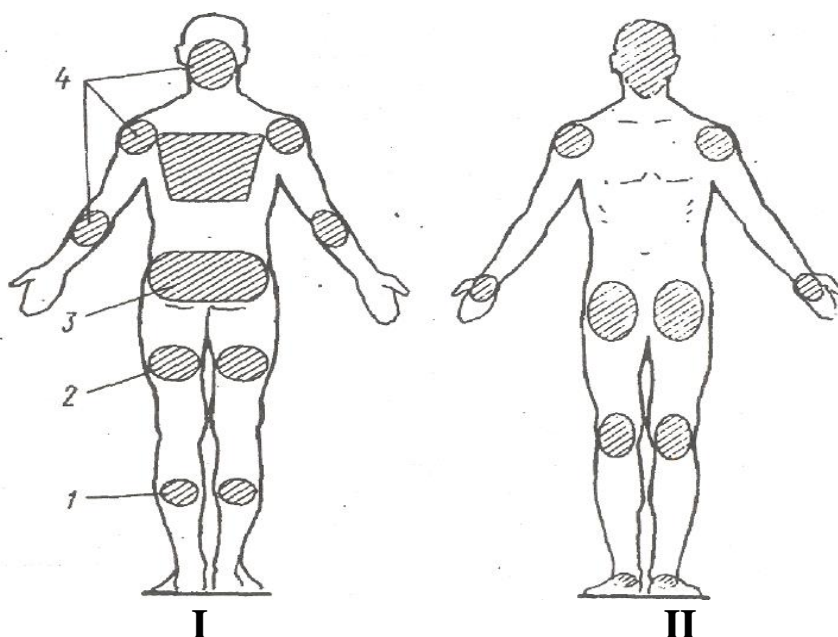


Рис. 33. Локализация травм пешеходов:

I – при наезде легкового автомобиля; II – при ударе о поверхность дороги

При наезде автомобиля передней торцовой поверхностью со скоростью свыше 35 км/ч пешеход забрасывается на капот (при росте пешехода 1620-1750 мм). С увеличением скорости отмечаются контакты головы пешехода с различными частями капота, ветрового стекла, крыши (рис. 34).

При ударе низкорасположенным бампером происходит клинообразный перелом голени, причем место перелома обращено к бамперу автомобиля. Переломы бедренной кости и костей таза, вызванные ударами оперения и передней кромкой капота, приводят к смертельному исходу при скорости наезда более 40 км/ч. В этих случаях энергия удара настолько велика, что тело человека приобретает скорость, близкую к скорости автомобиля. Траектория движения тела очень сложна: оно подбрасывается вверх, запрокидывается на капот; голова движется вниз и ударяется о различные части автомобиля – капот, ветровое

стекло, крышу. В результате пешеходу причиняется черепно-мозговая травма, происходит перелом основания черепа.

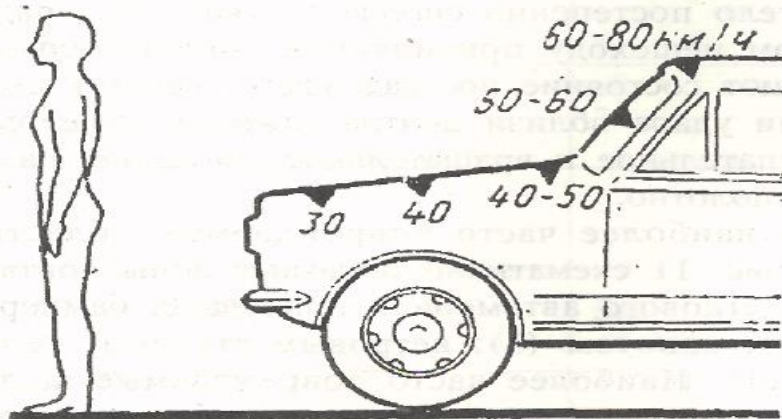


Рис. 34. Местоположение на автомобиле зон контакта с пешеходом в зависимости от скорости наезда (цифрами показаны скорости движения автомобиля до момента его наезда на пешехода)

Примечание: Рисунки 29, 30 и 31, а также пояснения к ним приведены из книги: Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. – М.: Транспорт, 1988.

При скоростях наезда около 60 км/ч пешеход перемещается по капоту, ударяется о ветровое стекло, далее попадает на крышу автомобиля и перемещается по ней. В заключительной фазе наезда пешеход падает на дорогу и получает тяжелые травмы головы. Нередко отмечаются случаи тяжелых травм лица. Иногда при наезде передней торцевой поверхностью легкового автомобиля пешеход пробивает головой ветровое стекло и попадает в салон автомобиля. Источником травмы при этом становятся стекло, боковые стойки, крыша кузова.

При ударе боковой поверхностью легкового автомобиля пешеход, наряду с поступательным движением вперед, одновременно приобретает и вращательное движение вокруг оси. В результате его тело разворачивается на 90-180 град., и нередко пешеход еще ударяется об автомобиль. Удар может наноситься передней, средней или задней частями боковой поверхности автомобиля.

Угол отбрасывания пешехода по отношению к продольной оси автомобиля зависит от скорости автомобиля, скорости и направления движения пешехода, от зоны контакта с боковой поверхностью кузова.

Наиболее редко происходят наезды на пешеходов при движении автомобиля задним ходом. Когда выступающие части кузова автомобиля располагаются на высоте, примерно соответствующей центру тяжести тела человека, удар приходится в область таза и ног. Пострадавший отбрасывается назад, падает на грунт и в ряде случаев скользит по нему. Если выступающие части автомобиля расположены ниже уровня центра тяжести, то после первичного удара тело, как правило, опрокидывается на крышку багажника автомобиля, далее сползает с нее и падает на грунт. Скольжения по грунту чаще всего не наблюдается. В некоторых случаях, при движении автомобиля задним ходом, колеса автомобиля переезжают тело. Скорость при этом, как правило, мала.

Наезды автомобиля при движении задним ходом чаще всего возникают на небольших скоростях – 2-15 км/ч. В практике отмечаются случаи наездов и при более высоких скоростях, порядка 40 км/ч и выше. Обычно это происходит при заносах автомобиля, который разворачивается на 180 град, по ходу движения. Травмы возникают при движении автомобиля даже с самой небольшой скоростью. Особенно тяжелые травмы происходят при наезде на детей. Из-за небольшого роста они получают удар выше центра тяжести и оказываются под колесами автомобиля.

Тяжелые повреждения при переезде пешехода колесами автомобиля носят специфический характер. Механизм их образования сложен. Травмы причиняются при ударе нижними частями кузова автомобиля, деталями подвески, затем усугубляются при переезде пешехода колесами сдавливанием отдельных участков тела. В отдельных случаях наезд заканчивается волочением пострадавшего по дороге. В темное время суток иногда происходят наезды на лежащего человека. Механизм травмы при этом зависит от конструктивных особенностей автомобиля, позы лежащего человека, его антропометрических характеристик и других факторов.

Первоначально тело получает удар движущимся колесом. Вслед за этим колесо протаскивает тело на некоторое расстояние по дорожному покрытию и лишь затем переезжает и сдавливает его. Характерными телесными повреждениями при этом являются ссадины и разрывы кожи, кровоподтеки, переломы, разрывы внутренних органов. Открытые раны сильно загрязняются.

В результате технико-медицинского исследования наездов на пешеходов И.К. Коршаковым установлено локализация телесных повреждений (рис. 35).

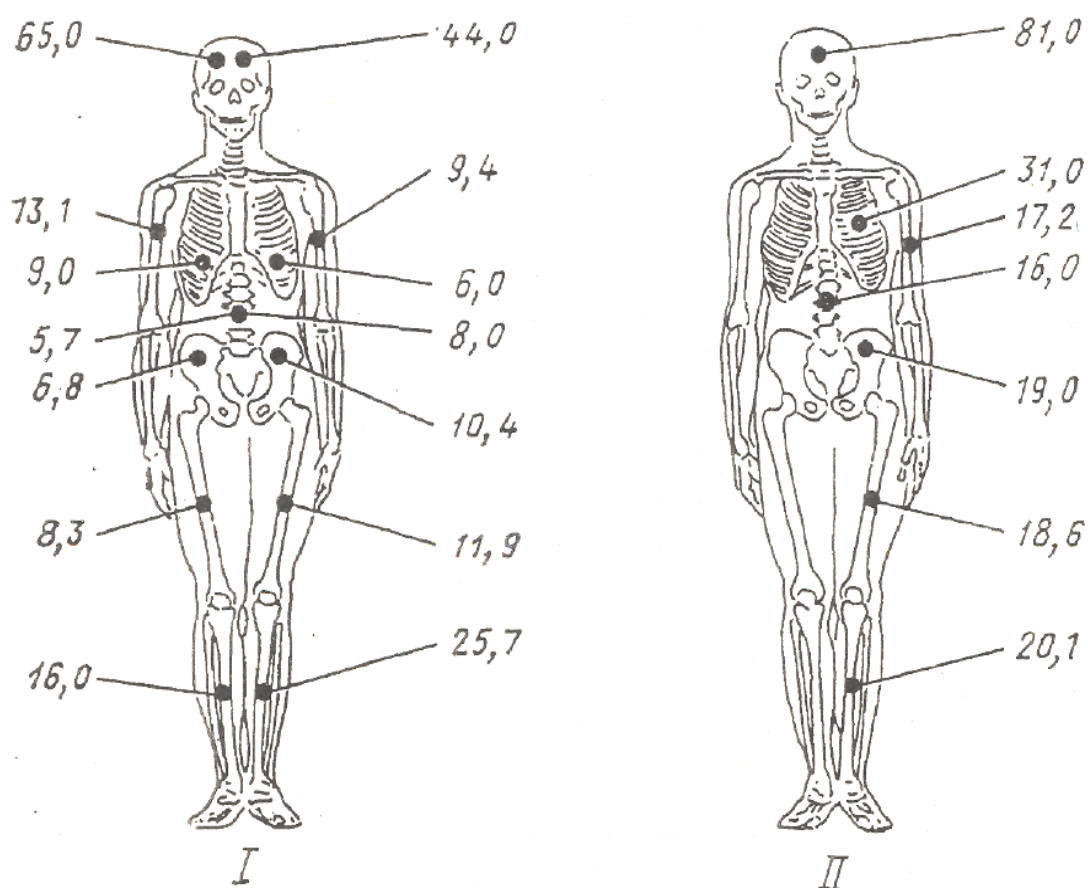


Рис. 35. Частота травмирования отдельных частей тела при наезде легкового автомобиля: I – на взрослого человека; II – на ребенка

Наибольший риск травмирования во всех случаях приходится на голову – 65,0; 44,0; 81,0 % (см. рис. 35). Следует отметить, что в процессе наезда травмы сочетаются, т.е. одновременно травмируются голова, руки и т.д.

При наезде передней торцевой поверхностью кузова автомобиля наибольшую опасность представляют все части бампера (22,0 % случаев травмирования) и капота (11,6 %). Часто причиняли травмы ветровое стекло (10,0 % случаев) и крылья (9,3 %).

При наезде передними углами кузова наиболее часто пешехода травмировали бампер – 17,5 % случаев, ветровое стекло – 17,1 % и крылья – 14,0 %.

Опасность представляют также передние стойки кузова – 11,0 % случаев травм.

При ударе боковой поверхностью кузова наиболее часто тяжелые последствия наступали при контакте пешехода с боковой частью переднего крыла (29,0 % случаев травмирования). При скорости движения пешехода свыше 2,5 м/с он получал при столкновении вращательное движение, сгибался. При этом тяжелые травмы ему наносили передние стойки (в 8,0 % случаев), ветровое стекло (в 2,5 % случаев).

При наезде автомобиля задней частью кузова наиболее частым источником тяжелых травм является задний бампер (43,3 % случаев травмирования). Во всех случаях не удалось установить все источники травм.

Особую тревогу вызывает ДТП с детьми. Из-за неумения применять знания безопасного поведения в конкретной дорожной ситуации погибают и получают травмы соответственно 44 и 53 % детей (в том числе подростков) от числа всех погибших и раненых в ДТП. Основными причинами этого являются их неожиданное появление на проезжей части дороги из-за укрытия (стоящий автомобиль, сооружения, кустарники и деревья и т.п.); переход перед близко движущимся транспортом, переход в неустановленном месте, игра и баловство на проезжей части.

2.2.6. Основные законы безопасности дорожного движения

Как мы отмечали в предыдущей главе, посвященной проблеме формирования транспортной культуры у школьников, процесс дорожного движения возник, существует и развивается в связи с тем, что у человека появилась потребность и возможность передвигаться, перевозить грузы и пассажиров при помощи транспортирующих средств. Характерной чертой развития этого процесса является стремление осуществлять передвижение с возможно более высокой скоростью, чем человек может передвигаться сам. Таким образом, мы можем сказать, что **СКОРОСТЬ** является органическим качеством процесса движения.

Максимальная скорость, с которой может двигаться транспортное средство, ее предел, определяется его конструктивными особенностями. Но почему же реальная скорость значительно ниже этого предела? И чем же она ограничивается? По утверждению В.В.Лукиянова, известного ученого и практика в области безопасности дорожного движения, **СКОРОСТЬ ограничена ОПАСНОСТЬЮ**.

Основным диалектическим противоречием, раскрытое В.И. Лукьянов в 70-е годы прошлого века, преодоление которого лежит на пути обеспечения безопасности дорожного движения, является **ПРОТИВОРЕЧИЕ МЕЖДУ СКОРОСТЬЮ И ОПАСНОСТЬЮ**.

У участников дорожного движения, как правило, присутствует стремление передвигаться с возможно большей скоростью. И это понятно. Однако опасность попадания в аварийную ситуацию вынуждает, или должна по крайней мере вынуждать, и водителей, и пешеходов, а равно с ними и пассажиров, ограничивать максимальную скорость движения либо управляемого им транспортного средства, либо свою скорость.

Почему, например, совершаются столкновения или наезды? Да только потому, что кто-то из создавших аварийную ситуацию своевременно не снизил скорость до предела, при котором мог бы безопасно объехать препятствие или остановиться перед ним. В связи с превышением скорости, примеру автомобиля, возникают такие центробежные силы, которые нарушают нормальное сцепление колес с поверхностью проезжей части (полотном) дороги, в результате чего автомобиль заносит или опрокидывает на повороте.

Следовательно, только *скорость порождает опасность*.

Нет скорости – нет движения, значит не может возникнуть опасность! Обозначим скорость буквой V, опасность O, запишем следующие условия:

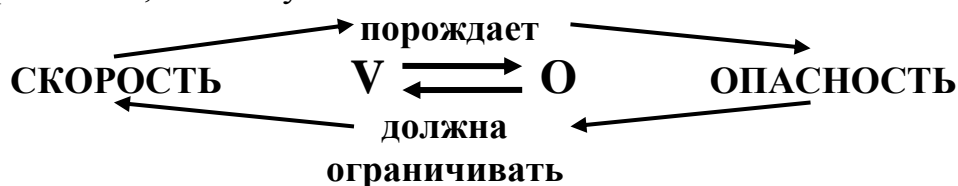
при $V = \max \dots O = \max$, при $V = 0 \dots O = 0$.

Надо хорошо уяснить и запомнить, что для каждой конкретной ситуации, определяемой дорожными условиями и состоянием окружающей среды, совершенством транспортного средства, подготовленностью водителей и пешеходов, существует уровень (предел) скорости, превышение которого, как правило, приводит к возникновению аварийной ситуации, выйти из которой у участников движения часто нет возможности.

Но надо знать и помнить о том, что **ОПАСНОСТЬ ДОЛЖНА ОГРАНИЧИВАТЬ СКОРОСТЬ**.

Чем выше опасность, тем меньше должна быть скорость.

Таким образом, мы видим, что скорость и опасность взаимосвязаны между собой. **ПЕРВЫЙ ЗАКОН БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ** объясняет это противоречие так, как мы условно обозначили его на схеме:



Сам же закон звучит так:

**ЧЕМ ВЫШЕ СКОРОСТЬ – ТЕМ БОЛЬШЕ ОПАСНОСТЬ
ЧЕМ БОЛЬШЕ ОПАСНОСТЬ – ТЕМ МЕНЬШЕ ДОЛЖНА БЫТЬ
СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Каким же образом, на какие факторы воздействуя, можно обеспечить благоприятное разрешение противоречия «скорость – опасность»?

Успешное решение этой задачи зависит от совершенства всех компонентов, элементов, «единиц» и подсистем, образующих процесс дорожного движения транспортных средств, дорожных условий и состояния среды и, главным образом, от подготовленности всех участников этого процесса, представляющего собой неотъемлемую часть сложнейшей энерговооруженной динамичной социотехнической системы – автомобильный транспорт, которая была детально рассматривали в предыдущих параграфах, посвященных транспортной культуре и безопасности транспортных систем и человека.

Можно утверждать, что правильно выбранная скорость является одним из решающих условий безопасности движения всех видов транспорта и автомобильного в том числе. Если, например, при движении автомобиля, ее величина будет выше какой-то допустимой для данных условий движения, то при возникновении опасности на пути движения у водителя не будет реальной возможности его остановить по причине действующих на автомобиль сил, порожденной энергией движения (кинетическая энергия), величина которой находится в квадратичной зависимости от скорости движения, т.е. $E_k = mV^2 / 2$, где: m – масса автомобиля, а V – скорость его движения.

Чтобы избежать столкновения с препятствием (остановившийся автомобиль, неожиданно вышедший на проезжую часть пешеход или незамеченный в

темное время суток стоящий на дороге крупногабаритный предмет и т.д.) или попадания в опасное место на дороге (яма, ухаб, открытый колодец и т.п.), которое может возникнуть неожиданно на пути следования автомобиля (рис. 36), необходимо двигаться с такой скоростью, при которой полный остановочный путь всегда должен быть менее расстояния до препятствия или опасного места, либо при которой существует реальная возможность безопасного маневра (объезд, «увод» автомобиля в сторону и т.д.).

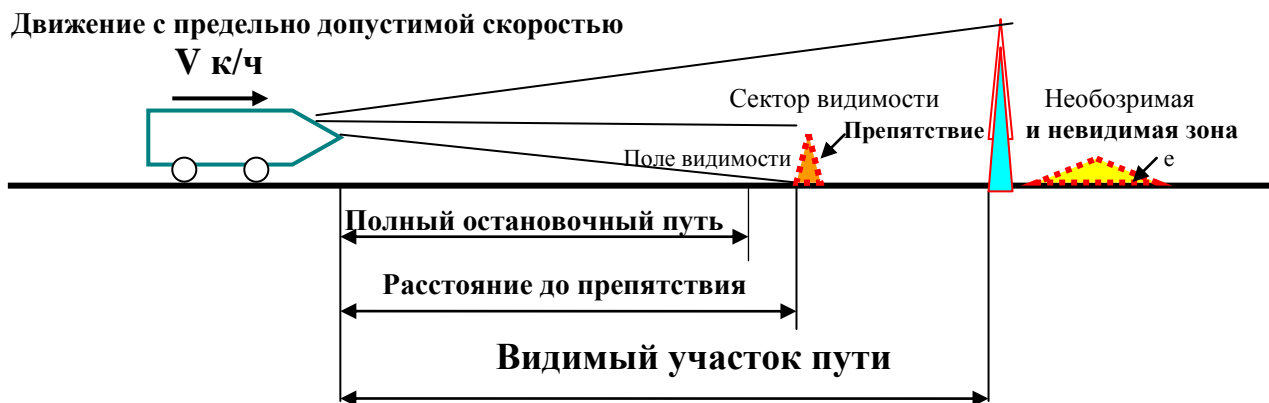


Рис. 36. Принципиальная схема для расчета предельно допустимой скорости

Что представляет из себя остановочный путь мы подробно рассмотрели несколько ранее.

Заладимся для себя очень важным вопросом: как выбрать допустимую скорость движения и от каких условий это зависит? Это как раз тот вопрос, ответ на который каждый водитель должен очень хорошо знать и, глубоко усвоив, всегда выполнять те условия, которые входят в содержание его ответа. Ответ на этот вопрос также хорошо должен знать и пешеход, и пассажир.

Выбор допустимой скорости движения транспортного средства зависит от ряда условий, о которых обязаны знать все без исключения участники дорожного движения. К этим условиям относят: состояние проезжей части дороги, видимость и обзорность, дальность видимости, интенсивность и характер движения, особенности устройства и техническое состояние автомобилей и вид перевозимого груза.

О влиянии состояния дороги мы уже говорили при рассмотрении параграфа «Влияние окружающей среды и состояния человека на его безопасность в дорожном движении». Сейчас же мы уделим особое внимание таким понятиям как, «видимость», «обзорность» и «дальность видимости» и попытаемся убедиться в том, что они, наряду со многими другими и очень важными понятиями в области обеспечения безопасности дорожного движения, являются ключевыми, и, пожалуй, одними из главных понятий в этой области.

Как уже отмечалось ранее, *видимость* – это возможность для водителя различать детали дорожной обстановки, обусловленная прозрачностью и состоянием воздушной среды, а также состоянием осветительной системы автомобиля. Видимость зависит и определяется условиями освещения, запыленностью или задымленностью воздуха, погодными условиями (туман, снег, дождь), степенью контраста проезжей части по отношению к другим элементам дороги.

Обзорность – это возможность участников движения видеть с места своего расположения (водитель – из кабины транспортного средства, пешеход – с края тротуара или с проезжей части дороги и т.п.) окружающую среду. Определяется она наличием или отсутствием в поле зрения человека на дороге различных препятствий. Другими словами, **обзорность** – это возможность для водителя наблюдать проезжую часть и дорожную обстановку перед автомобилем и по сторонам, а также некоторое пространство над автомобилем, а для пешехода наблюдать проезжую часть и дорожную обстановку в целом.

Все это необходимо, *во-первых*, для непрерывной оценки картины дорожной ситуации, *во-вторых*, для прогноза ее развития, так как за теми препятствиями и крупногабаритными предметами, которые встречаются в поле зрения участников движения всегда может быть скрытая опасность для каждого из них, *в-третьих*, для принятия адекватно складывающейся ситуации на дороге безопасные решения для продолжения своего перемещения.

Дальность видимости – это одно из важнейших условий, определяющих безопасность движения, в частности выбора скорости. Чтобы своевременно остановить автомобиль, водитель должен хорошо просматривать дорогу перед собой на расстоянии несколько большем, чем полный остановочный путь, иначе при внезапном обнаружении препятствия он не успеет остановить автомобиль.

Следовательно, чем выше скорость движения, тем большее расстояние впереди себя необходимо просматривать. Любое препятствие, появившееся на некотором расстоянии за остановочным путем, должно быть замечено, иначе водитель не успеет затормозить движение автомобиля. Отсюда вытекает оно из важных правил: чем выше скорость, тем дальше надо не только смотреть, но и, что особенно важно для безопасности, видеть, различать и наблюдать дорожную обстановку.

В темное время суток надо приучить себя просматривать дорогу на границе, освещаемой лучами включенных фар.

Следовательно, чтобы избежать происшествия из-за недостаточной видимости или обзорности, необходимо выбирать такую скорость движения, при которой полный остановочный путь всегда будет меньшим, чем дальность видимости пути.

Иногда происшествия происходят потому, что водитель из-за какого-либо препятствия не видит со своего места части пространства, расположенного в непосредственной близости от автомобиля или в отдалении от него. В таких случаях говорят об ограниченной обзорности. **ОБЗОРНОСТЬ** также влияет на выбор допустимой скорости движения.

Из всего сказанного становится очевидным, что
необходимым и главным условием обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов является наличие ВИДИМОСТИ и ОБЗОРНОСТИ ДОРОГИ.

ВТОРОЙ ЗАКОН БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ (назовем для простоты его запоминания такого обстоятельства «*ПРАВИЛОМ ТЕМНОГО ПОМЕЩЕНИЯ*»), суть которого заключена в следующем:

**НЕ ВИДИШЬ – РЕЗКО СНИЖАЙ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ВПЛОТЬ
ДО ПОЛНОЙ ЕГО ОСТАНОВКИ**

Поясним это утверждение. Представьте себе, что вы с улицы входите в совершенно темный подвал, пусть хорошо вам известный, по которому вам надо быстро пройти. Какими будут ваши действия? Вы непременно остановитесь или резко снизите свою скорость, будете ждать, когда ваши глаза привыкнут к темноте или, в лучшем случае, пойдете вперед, но очень осторожно и медленно, крадучись и на ощупь. Так происходит потому, что впереди может быть непредвиденная (невидимая на данный момент времени) опасность или какое-то препятствие. Предполагая это, вы невольно снижаете скорость своего движения.

ТРЕТИЙ ЗАКОН БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ – назовем его кратко так: «**ЧУВСТВУЙ ДОРОГУ !**». Иными словами, это значит:

**УМЕЙ ВИДЕТЬ, НАБЛЮДАТЬ, ПРОГНОЗИРОВАТЬ И ПРЕДВИДЕТЬ
РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ,
ПРИНИМАЙ АДЕКВАТНОЕ ЕЙ БЕЗОПАСНОЕ РЕШЕНИЕ
И ДЕЙСТВУЙ БЕЗОПАСНО!**

Ничего нет удивительного в том, что многие люди просто не научились **ВИДЕТЬ** дорогу. Это умение приходит лишь тогда, когда человек усилием воли заставляет себя очень внимательно и скрупулезно **НАБЛЮДАТЬ** и изучать дорожный процесс, наблюдать и **ОЦЕНИВАТЬ** движение на том участке дороги, на котором он находится в данный момент. Оценивая обстановку, очень важным является умение **ПРОГНОЗИРОВАТЬ** и способность **ПРЕДВИДЕТЬ** те ситуации, которые могут возникнуть и в которые человек может попасть, а также и то, как он умеет **ПРИНИМАТЬ БЕЗОПАСНОЕ РЕШЕНИЕ** и **ДЕЙСТВОВАТЬ** (вести себя) **БЕЗОПАСНО**. *Главное – это надо уметь не входить в опасную (аварийную) ситуацию, а если по воле случая или даже по своей неосторожности попал в нее, то мог бы с меньшими потерями для себя и окружающих из этой опасной ситуации выйти.*

Становится уже аксиоматичным, что этим трем законам безопасного участия в дорожном движении надо не только обучать всех участников движения, но необходимо вырабатывать у них специальные умения с последующим их закреплением в качестве навыков и привычек безопасно вести себя в процессе движения. А, чтобы такой труд не был напрасным, необходимо еще в детстве пробудить потребность быть безопасным участником дорожного движения не только в угоду себе, но и для окружающих. И все последующие годы вновь зародившуюся потребность быть безопасным пешеходом, а затем велосипеди-

стом или мотоциклистом, водителем легкового автомобиля или любого другого транспортного средства постоянно развивать и закреплять. Также немаловажным будет побуждать их не только осознанно выполнять нормы и правила, действующие в сфере дорожно-транспортных отношений, но и проявлять дисциплинированность и высокую культуру поведения, основанную на высочайших принципах уважения к окружающим и к себе, нормах этики, общественной морали и нравственности. Именно так формируется транспортная культура в обществе – у каждого индивида в отдельности и, одновременно с этим, у каждой социальной группы и всего общества в целом, исходя из основных принципов педагогики: систематичности и непрерывности, научности обучаемым знаниям, практических их значимостей и прикладной повседневной их реализацией.

2.2.7. Активная и пассивная безопасность автомобиля и ремни безопасности

Садясь в легковой автомобиль, невольно задаешь себе вопрос: «Где самое безопасное место в салоне этого транспортного средства?». Находиться на заднем сиденье безопаснее, чем на переднем. Заднее правое сидение самое безопасное место в легковом автомобиле. Это место занимают, как правило VIP-персоны, государственные лица и другие пассажиры (с детьми, близкие, дорогие и уважаемые нам люди, люди престарелого возраста, больные и инвалиды и т.д.). Середина заднего сиденья – безопаснее края, так как сидящий там пассажир находится подальше от боковых стоек салона машины и его дверей, а также в момент происходящего ДТП имеет больше возможности по сравнению с другими сидящими сгруппироваться, спрятаться за переднее сидение, тем самым ограничив свое перемещение по салону в момент внезапной остановки автомобиля, т.е в момент его столкновения с препятствием.

А что же происходит с сидящими в автомобиле, если он попадает в ДТП? Какова же эффективность ремней безопасности в данном случае? Как мы должны относиться к инспектору ГИБДД – с раздражением, потому что он к нам "пристал", или же с благодарностью за своевременное напоминание о том, что, не пристегнувшись ремнем мы во много крат увеличили степень своего риска погибнуть или получить значительные травмы в случае возникновения ДТП? Попробуем ответить на эти и другие вопросы, связанные с применением ремней безопасности.

Известно, что требования к конструктивной безопасности автомобиля распространяются на его активную, пассивную, послеаварийную и экологическую безопасность.

АКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ – это свойство автомобиля снижать вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий. Оно заложено в конструкции автомобиля и проявляется постоянно при движении и в аварийной ситуации. Этот вид безопасности характеризуется обзорностью, сигнализацией, эргономическими условиями рабочего места водителя, маневренностью, управляемостью, устойчивостью, скоростными и тормозными свойствами и др.

ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ – это свойство автомобиля снижать тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий. Другими словами – это способность транспортного средства обеспечивать защиту человека от травмирования или смертельного исхода при ДТП. Она делится на внутреннюю и внешнюю. Внутреннюю пассивную безопасность характеризуют решения, направленные на снижение травматизма водителя и пассажиров, обеспечение сохранности грузов (травмобезопасность рулевого управления, **ремни безопасности**, надувные подушки безопасности, прочность сидений и их крепления, травмобезопасность внутреннего оборудования, защитные свойства кузова или кабины), а внешнюю пассивную безопасность – снижение травматизма людей, находящихся вне автомобиля в процессе дорожно-транспортного происшествия (травмобезопасность наружных выступов).

Подголовники и ремни безопасности, если последними пристегнуты водитель и пассажиры, уменьшают вероятность гибели, находящихся в этом автомобиле людей, при лобовом столкновении в два-три раза, а при его опрокидывании – в пять раз (В. Мошкин).

ПОСЛЕАВАРИЙНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ зависит от возможностей снизить тяжесть последствий аварии (система пожаротушения, обеспечение эвакуации пострадавших и т.п.).

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ – свойство автомобиля уменьшать вредное влияние на окружающую среду (загрязнение атмосферы отработавшими газами, запыление, осадки вредных веществ на придорожную полосу, нарушение травяного покрова, загрязнение почвы и водоемов, шум и вибрации).

Во всем комплексе мер, призванных обеспечивать безопасность водителей и пассажиров, определенную и, на наш взгляд, очень важную роль отводят ремням безопасности. Это требования безопасности дорожного движения как такового, а не прихоть ГИБДД, как об этом иногда ошибочно думают водители транспортных средств и их пассажиры. По утверждению специалистов в области безопасности дорожного движения (Е.В. Бочаров, М.Ю. Заметта, В.С. Волошин и др.) принцип действия средств пассивной безопасности в основном состоит в уменьшении динамической нагрузки на тело человека в процессе столкновения или опрокидывания автомобиля. Это уменьшение обеспечивается некоторой растяжкой времени действия нагрузки за счет деформации элементов пассивной безопасности. При этом используются такие факторы, как ограничение перемещения людей внутри кузова, салона, кабины, закрепление в них предметов, уменьшение травмоопасности деталей, контактирующих с человеком и др.

Что же в первую очередь угрожает жизни и здоровью людей, находящихся в кабине, салоне или кузове автомобиля в момент совершения ДТП? Как показывают наблюдения специалистов – это перемещение самих людей по салону (кабине) автомобиля в момент его столкновения или опрокидывания, а не вторжение в салон, например легкового автомобиля, агрегатов и деталей или деформация самого кузова. Под действием сил инерции люди, перемещаясь,

ударяются о различные предметы интерьера, выбрасываются из автомобиля через лобовое стекло, ударяются друг о друга. Именно в этот момент они, в основном, и получают травмы. Поэтому роль и значение ремней безопасности в предотвращении передвижения человека внутри автомобиля во время его столкновения неоспоримо велика. Главное в этом случае удержать человека на месте и, тем самым, уберечь его от травм или, в определенной степени, уменьшить их тяжесть.

Чтобы оценить степень снижения риска при применении ремней безопасности следует обратиться к результатам исследований методом скоростной съемки приведенным в книге французского автора К.Жерондо "Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее".

По его данным в момент совершения наезда испытываемого автомобиля на неподвижное препятствие со скоростью 80 км/ч происходит следующее:

- **спустя 0,026 секунды** после удара:
 - вдавливается бампер;
 - сила, в тридцать раз превышающая вес автомобиля, останавливает его движение на линии передних сидений, тогда как его пассажиры – если они не пристегнуты ремнями безопасности – продолжают двигаться в салоне автомобиля со скоростью 80 км/час;
- **спустя 0,039 секунды** водитель вместе с сиденьем стремительно движется вперед на 15 сантиметров;
- **спустя 0,044 секунды** он грудной клеткой ломает руль;
- **спустя 0,050 секунды** скорость падает настолько, что на автомобиль и на всех пассажиров начинает действовать сила, в 80 раз превышающая их собственный вес. В этом случае (80-кратная перегрузка) мышцы рук человека, а тем более мышцы шеи, не в состоянии удержать туловище и голову от их перемещения вперед;
- **спустя 0,068 секунды** водитель с силой в 9 тонн ударяется о приборный щиток;
- **спустя 0,092 секунды** водитель и сидящий с ним рядом пассажир одновременно врезаются головами в переднее ветровое стекло автомобиля и получают смертельные повреждения черепа;
- **спустя 0,100 секунды** повисший на руле водитель отбрасывается назад, он уже мертв;
- **спустя 0,110 секунды** автомобиль начинает откатываться назад;
- **спустя 0,113 секунды** сидящий за водителем пассажир – если он тоже не пристегнут ремнем безопасности – оказывается с ним на одной линии и наносит ему новый удар и одновременно сам получает смертельные повреждения;
- **спустя 0,150 секунды** наступает полная тишина; осколки стекла и обломки железа падают на землю. Место столкновения окутывает облако пыли. Все окончено менее чем за две десятых секунды..."

По закону физики в момент столкновения двух тел всегда выделяется определенное количество энергии. По данным того же К. Жерондо в момент столкновения автомобиля с неподвижным препятствием при скорости движения 80 км/ч эта энергия колоссальна по своей величине: она достаточна для того, чтобы подбросить легковой автомобиль, который в среднем весит одну тонну (в России – это автомобили семейства ВАЗ, и равные им по размерам иномарки – прим. автора пособия) на высоту почти 30 метров, т.е. выше семиэтажного дома!

В.И. Жулев (см. Жулев В.И. Водитель и безопасность дорожного движения. – М.: Издательство ДОСААФ СССР, 1984) сравнивает перегрузки, которые испытывают в момент столкновения люди, находящиеся в автомобиле, с перегрузками, которые воспринимает тело человека в момент падения с различной высоты. Так, наезд автомобиля на препятствие со скоростью 30 км/ч влечет перегрузки, равные тем, которые наступили бы при падении с высоты 3,5 м, т.е. с крыши одноэтажного дома. Увеличение скорости в 2 раза (до 60 км/ч) повлечет последствия, аналогичные падению с высоты 14 м, т.е. в 4 раза большей, так как величина энергии движения тела (кинетической энергии) находится в квадратичной зависимости от величины скорости его движения. Исследования, проведенные в нашей стране и за рубежом, подтверждают: летальный исход (смерть) может наступить при столкновении даже при скорости 30 км/ч. Так по данным Т.А.Литвинова и др. при происшествиях, совершенных на скорости 30, 40, 50 и даже более километров в час ремни, если они были правильно пристегнуты, гарантировали сохранение жизни водителю и пассажиру автомобиля. Но, по мере увеличения скорости возрастают смертельные травмы, которые при скоростях более 90 км/ч становятся практически неотвратимыми в момент столкновения, (внезапной остановки), так как происходит отрыв и разрыв внутренних органов человека под воздействием сил инерции, начинается сильное внутренне кровотечение и т.д. Водитель, вследствие его большей отомобилизованности в момент удара и амортизирующих свойств рулевого колеса, как правило, оказывается несколько устойчивее к травмам, чем пассажир. Распределение элементов внутреннего оборудования автомобиля по частоте причиняемых ими травм, в % (по данным В.И. Жулева, 1984 г.):

	для водителей	для пассажиров
рулевое колесо	33,3	
лобовое стекло	21,1	28,4
рулевая колонка	14,3	
панель приборов	13,4	38,4
двери и передние стойки	10,4	20,2
крыша автомобиля	5,2	4,0
спинка сидений	1,0	3,6
прочие предметы	2,3	5,4

Право же, не стоит пренебрегать требованием «Правил дорожного движения» об обязательном пользовании ремнями безопасности. Тот, кто не пристегивается, нарушает эти «Правила» тот подвергает себя практически смер-

тельной опасности. Статистика же говорит, что у пассажиров и водителей, пользующихся ремнями, при столкновении в два раза больше шансов сохранить жизнь, а при опрокидывании – минимум в пять раз. Ясно, что ремень безопасности сам по себе не предотвращает ДТП, но он устраняет перемещение водителя и пассажиров внутри салона (кузова, кабины), а также их выпадение из автомобиля. Пользование ремнями примерно на 50 процентов сокращает количество смертельных исходов и в таких же пропорциях – ранений. А при скорости движения до 60 км/ч восемь человек из десяти, пристегнутые ремнями, вообще не получают травм.

Статистика – точная наука, и она подтверждает, что до 90 % непристегнутых участников движения практически приговорены к гибели и тяжелым увечьям, оставляя на долю пристегнувшихся всего 20 %.

Самое главное – это тугое прилегание ремня безопасности. Ладонь на уровне груди должна проходить под ним с натягом. Но, иногда, едущие и не пристегнутые ремнем, во избежание быть замеченными инспектором ГИБДД, ремень безопасности просто набрасывают на себя не закрепляя его, как это требуется, в замке-фиксаторе. В этом случае к тем бедам, которые могут произойти с не пристегнутыми, добавиться еще одна: при столкновении металлическая пряжка ремня может "хлыстом" ударить прямо в висок. Вот чем опасен брошенный, но не пристегнутый ремень. Плата за пренебрежение к ремням безопасности слишком высока – здоровье, жизнь.

2.2.8. Безопасное управление автомобилем

Справка: в основе данного параграфа приводятся материалы из книг: Вагонов В.И., Пит А.А. Самоучитель безопасной езды. – М.: Транспорт, 1991, Куперман, А.И. Безопасное управление автомобилем. – М.: Транспорт, 1989 и других авторов.

Здесь мы рассмотрим самые элементарные приемы и правила безопасного вождения автомобиля. А для чего? Существуют же специальные школы и курсы по подготовке водителей и разные спортивные и профессиональные клубы, где своего высочайшего совершенства достигают их слушатели (курсанты) и воспитанники. Нам же это необходимо знать, прежде всего, для того, чтобы иметь общее представление о правильном поведении человека за рулем транспортного средства во время движения последнего и методах безопасного его управления. Все участники дорожного движения определенным образом взаимодействуют между собой. Это они являются системообразующей активной «единицей» (социальные элементы, компоненты, подсистемы) сложнейшей по своей структуре и функции системы, которую мы называем «транспортный процесс». Ниже под краткими подзаголовками вы найдете эти краткие рекомендации.

До начала движения в легковом автомобиле:

- Отрегулируйте привязной ремень по своим габаритам. Должно быть несколько тесновато с ремнем – ладонь пассажира входит между его телом и

ремнем не совсем свободно, иначе при столкновении автомобиля с препятствием силы инерции вероятнее всего «выдернут» Вас из ремня.

- **Все сидящие в салоне автомобиля пристегните привязные ремни (ремни безопасности)!**

- Можно начинать движение в автомобиле.

Управление автомобилем.

- Чтобы хорошо водить машину, надо много ездить: поддерживать и совершенствовать навыки управления автомобилем, читать специальную литературу и консультироваться у профессиональных инструкторов по вождению.

- Известно, что нет таких водителей, которые всегда и при любых обстоятельствах безупречно соблюдают «Правила дорожного движения» (ПДД). Причин здесь несколько – невнимательность, недостаточные знания требований ПДД, а иногда просто отсутствие элементарных умений и навыков их выполнения; пренебрежение ПДД и неуважение к другим участникам движения; нередко сказываются временное или постоянное влияние состояния здоровья или возрастные особенности водителя, его психоэмоциональное состояние на момент управления транспортным средством и многое другое. В народе говорят: «ВСЕ водители не соблюдают ВСЕ правила в полном объеме ПДД. Особенно, если торопятся. Поэтому придерживайтесь **«правила трех "Д": "Дай дураку дорогу"**. (Пешеходам тоже рекомендуют руководствоваться этим же «правилом».)

- Вы должны уметь не задумываясь (автоматически) реагировать на те или иные дорожные ситуации. Сидя дома на диване и крутя воображаемый руль (рулевое колесо автомобиля), представляйте себе разные происшествия, пытаясь при этом определить природу, причину и картину их возникновения и развития, а также виртуально проиграть ситуации, которые бы могли не допустить эти «ДДП» и ситуации безопасного ухода от «ДДП» или выхода из них с наименьшими потерями.

- Не стесняйтесь играть «в машинки». Это очень полезно всем водителям и, особенно, обучающимся навыкам вождения в специальных школах и курсах, а также тем, у которых еще небольшой стаж (до 5-7 лет) практической езды. Что же дает такая игра и на что необходимо обратить особое внимание. К слову сказать, даже пилоты самолетов, имеющие значительный полетный стаж, то же играют, но только в «самолетики». И эта игра – обязательная часть предполетной подготовки пилотов.

Удобен для такой игры обыкновенный диван покрытый очень плотной тканью или покрывалом, или стареньким ковром, под которые укладываются различные небольшие по своему размеру предметы: подушечки, коробочки, пузырьки и т.п. с целью имитации сложного рельефа местности по которой идет (играющий ведет рукой) автомобиль-игрушка. В процессе игры необходимо очень внимательно и скрупулезно наблюдать за положением «автомобиля» во время движения и его маневрами. Для этого лучше всего пригодятся модели тех автомобилей, которыми в реальности управляет играющий водитель. Да и детям будет интересно поиграть с папой или мамой вместе, и будет еще полезнее,

если в эту игру включить макетики дорожных знаков и маленькие фигурки людей (детей и взрослых). А фантазии, думается, хватит с лихвой на всех.

Что дают такие занятия (последние два)? Во-первых, они являются элементами психологической самоподготовки к возникновению возможных и очень разных неожиданностей на дороге. В мозгу человека заранее создаются различные алгоритмы действий, которые запоминаются «на потом» и могут моментально и автоматически пригодиться при наступлении реального опасного события. Во-вторых, развивается образное представление «поведения» автомобиля, так как во время игры водитель видит «свой» автомобиль и «себя» как бы со стороны. Это очень важно при «привыкании» к своему настоящему автомобилю и слиянию с ним в одну социотехническую систему «человек-автомобиль». Такое слияние воедино приводит к объяснению содержания известного выражения – «водитель чувствует автомобиль». Действительно, автомобиль есть как бы «продолжение человека» при движении последнего по земле. Это также, как отвертка в руках электрика есть «продолжение руки электрика». Не зря же в народе бытуют такие выражения: «Как будто автомобиль управляет водителем, а не наоборот» или «Автомобиль сам управляется», или «Они неразделимы между собой как «сиамские близнецы». Все это говорит о высоком уровне взаимодействия и «взаимопонимания» человека и автомобиля, что особенно важно при обеспечении безопасности в процессе движения.

На что необходимо обратить внимание при выборе автомобиля.

- Красный или оранжевый автомобиль лучше заметен днем, белый – ночью. Заметный автомобиль уменьшает степень риска возникновения ДТП.
- Лучше управляется автомобиль с приводом на передние колеса.
- Длинный капот – более надежная защита при столкновении для находящихся в салоне.
- При аварии бензобак может взорваться, поэтому лучше, когда он расположен сзади – подальше от водителя.

Управление автомобилем («Руление»).

- Нормальное положение двух рук на рулевом колесе – «без пятнадцати три» (держитесь за руль справа и слева, а не внизу или вверху); большие пальцы должны обхватывать рулевое колесо и находиться с его внутренней стороны.
- При крутом повороте применяйте скоростное руление с перекрестной сменой рук.

Поворот.

- Если едете быстро, максимально увеличивайте радиус поворота. Тогда уменьшается возможность заноса и/или бокового опрокидывания автомобиля.
- Начинайте и заканчивайте поворот на той стороне полосы движения, которая противоположна повороту. Это очевидно. Неочевидно другое: середину поворота лучше проезжать ближе к внутренней стороне дороги, в которую поворачиваете.
- На повороте можно чуть-чуть "поддать газу" – для лучшего сцепления ведущих колес с дорогой. Здесь главную роль играет внутреннее перераспреде-

ление направлений векторов действующих сил на автомобиль. Но это уже из области науки «Теоретическая механика».

Движение.

- Двигайтесь так, чтобы вокруг Вашего автомобиля было больше свободного места.

- На скоростных трассах держитесь от автомобилей, идущих впереди и позади (!), как минимум, на 2-секундной, а лучше на 4-секундной дистанции. Вы знаете, что при скорости 60 км/час автомобиль за одну секунду «проходит» 16,7 метров. Поэтому посчитать что это «будет стоить» не сложно. Это необходимо, чтобы была реальная возможность тормозить без столкновения.

- В городских условиях движения, особенно в потоке машин, средняя скорость движения может быть в пределах 30 – 60 – 80 (это явное нарушение ПДД!) км/час. Оптимальная дистанция между автомобилями в этих случаях 2-4 корпуса своего автомобиля.

- Управляя положением автомобиля в пределах полосы движения, ориентируйтесь не на обочину и не на разметку слева, а на воображаемую точку впереди, в которую Вы хотите через несколько секунд попасть.

Торможение.

- Опасна блокировка колес при резком торможении: тормозной путь увеличивается чуть ли не на половину, возможен занос.

- Если колеса заблокировались, надо на мгновение отпустить тормоз, потом снова нажать.

- Способ быстрого торможения: нажимать на педаль несколько раз – сильно, но стараясь не доводить до блокировки колес.

- Плавное торможение: постепенно вдавить педаль, потом отпустить по мере снижения скорости (поскольку медленно вращающиеся колеса блокируются при меньшем усилии тормоза).

- При резком торможении не надо давить на педаль сцепления, так как двигатель препятствует блокировке колес. В первые мгновения двигатель используется как средство торможения если прекратить нажатие на педаль акселератора (педаль газа).

- При резком торможении Вас прижмет к рулевому колесу. Не противодействуйте этому упиранием ноги в тормоз. Лучше заранее подтяните ремень безопасности.

- Не тормозите на повороте: возможен занос. Сбрасывайте скорость заранее, то есть до входа в «кривую» поворота. А если скорость к началу «кривой» значительно упала, то при прохождении поворота можете прибавит «газку» – это прибавит устойчивости автомобилю при прохождении поворота.

Занос автомобиля.

- При заносе автомобиля поведение водителя зависит от колесной формулы автомобиля. Технология выравнивания автомобиля с передневедущими колесами несколько отличается от технологии выравнивания автомобилей с

заднеприводной парой. Секрет заключается в том, какова природа и направление силы тяги автомобиля. Если автомобиль переднеприводной модели, то его сила тяги как бы вытягивает за канат прикрепленный к его передней части. (по типу «санки на веревочке»). У моделей с задним приводом картина действия сил на автомобиль иная и напоминает «санки, которые толкают сзади». Водители это должны не только хорошо знать, но и иметь твердые навыки управления такими автомобилями в результате заноса задних колес. Например, **при заносе заднеприводной модели** передние колеса поворачивают в сторону заноса задних колес. Для такого класса автомобилей будет верным выражение: «Передние колеса всегда разворачивайте в направлении, в котором надо двигаться, например, если Вас разворачивает вправо, крутите руль влево», при этом отпускается педаль газа (скорость движения падает), а педаль сцепления не выжимается. Тем самым идет снижение скорости с помощью двигателя (торможение двигателем).

- **В случае заноса переднеприводной модели** – колеса поворачивают в сторону. Это связано еще и с тем, что при заносе задних колес такого автомобиля в сторону встречного движения транспорта с помощью поворота первых ведущих колес в сторону первоначально заданного движения машину можно быстро «вытащить» на свою полосу движения, но при этом необходимо увеличить тяговое усилие, т.е. надавить на педаль газа.

- Не жмите на тормоз и на сцепление. Подача топлива – умеренная в зависимости от развития картины заноса.

Езда ночью.

- Долгое смотрение телевизора (более часа) снижает остроту зрения на период 1–2 часа. То же происходит с постоянным напряжением зрения при езде ночью. Периодически необходим отдых для глаз. Лучше, если это будет происходить в темноте или в полумраке с закрытыми глазами.

- Для повышения остроты зрения поешьте сладкого, выпейте кофе.

- Перед переключением на ближний свет внимательно рассмотрите видимые пределы дороги.

- Не смотрите на встречный автомобиль. Пусть он будет на периферии Вашего зрения.

- При ослеплении плавно снизьте скорость и остановитесь на краю дороги.

- Не выключайте фары в утренних сумерках: надо быть особенно заметным для других водителей. Те, кто ведет машину с ночи, уже устали, а те, кто выехал утром, еще не проснулись.

Преодоление водной преграды.

- Уровень воды должен быть не выше половины колеса.

- Не въезжайте в воду с разгону: поднятая волна зальет двигатель.

- В воде не прекращайте давить на газ, иначе вода заполнит глушитель.

Преодоление водной преграды по льду.

- Толщина льда 15 см достаточна для переправы автомобиля массой 2 т. Каждая дополнительная тонна веса требует дополнительных 5 см льда.

- Двигайтесь по льду с открытой дверцей, высадив пассажиров.
- При треске льда и появлении на нем воды не прыгайте сразу из машины, а увеличьте скорость.

Преодоление выступов и ям.

- Заранее притормозите, а перед самым препятствием прекратите торможение и резко надавите на педаль акселератора, т.е. «дайте газ». Передние рессоры (пружины) распрямятся, и Вам будет легче встречать удар.
- Не берите препятствие с разгона – рессоры (пружины) могут лопнуть.

Езда зимой.

- Не пользуйтесь стояночным тормозом: тормозные колодки могут примерзнуть. Лучше включите первую передачу (оставьте автомобиль «на скорости»).

- Периодически проверяйте работу тормозов. Если тормозные колодки намокли и скользят, просушите их несильными нажатиями на педаль тормоза во время движения автомобиля.

- Чаше пополняйте бензобак: в полупустом баке на стенках может образоваться лед и перекрыть отверстия для забора топлива.

- Имейте солидный аварийный запас одежды, еды, сухого спирта и снаряжения для пешего зимнего путешествия. Снежный ураган даже в густо населенной местности может создать убийственную ситуацию. Ветер со скоростью 2 м/с понижает температуру воздуха на 1⁰ С.

Движение на железнодорожном переезде.

- Если двигатель заглох на железнодорожном переезде, а толкать некому, выезжайте на дорогу с помощью стартера (включайте зажигание как при заводке двигателя) при включенной первой передаче.

- Если стартер не работает, включите первую передачу и двигайте автомобиль вращением заводной рукоятки (если она предусмотрена конструкцией двигателя).

- Если нет никаких способов убрать остановившийся (заглох двигатель, заклинило шестерни коробки передач или колесо и др.) автомобиль, то оставьте его пустым без пассажиров и следуйте вдоль железнодорожного пути, навстречу приближающемуся поезду подавая машинисту локомотива сигнал остановки круговым вращением вытянутой рукой перед собой по возможно большей дуге вращения. В руке должен быть любой предмет красного или оранжевого цвета: тряпка, куртка или ее капюшон, майка, огнетушитель, бутылка с напитком красного цвета или с раствором марганца и т.д. В их отсутствии можно использовать любой другой хорошо заметный предмет белого или какого-либо иного яркого цвета. В сумерках, ночью и даже днем используется включенный фонарик или зажженная бумага, газета, тряпка и т.п. свернутая туго в рулон. Главное – это сигнал вращения рукой. Надо знать, что остановочный путь железнодорожного товарного груженого состава в режиме экстренного торможения примерно равен 500 метров, а в режиме рабочего торможения – 1200 и более метров. Если с Вами есть пассажир, то он обязан делать тоже самое, что делает водитель по предотвращению аварии на переезде, только отходить должен в

противоположную сторону от переезда. Помните, движение по ж.д. путям опасно и запрещено. Надо двигаться по кромке насыпи железнодорожного полотна вдоль выступающих концов путевых шпал.

Езда в горах.

- Из-за разрежения воздуха необходимо уже на высоте 2000 м от уровня моря отрегулировать зажигание, установленное на равнине, в сторону большего опережения или просто снять воздушный фильтр с карбюратора.

- Постоянное притормаживание на спуске может привести к возгоранию тормозов и закипанию тормозной жидкости. Тормозите двигателем. При спуске запрещено выключать двигатель и ехать на нейтральной скорости. Чем круче спуск – тем ниже должна быть передача, включенная заранее в коробке передач. Ножной тормоз и ручной – это лишь помощники двигателю (основное тормозное устройство при езде по спуску)

- В дождь и при таянии снега возможны оползни и сели. Не задерживайтесь вблизи ручьев, оврагов, в местах, где видны следы прошлых оползней и селей.

- Погода в горах может меняться очень быстро. Особенно опасны туманы при резком понижении температуры. Даже в короткие поездки собирайтесь с аварийным запасом питьевой воды, в том числе горячий чай или кофе в термосах; пищи, одежды, металлической посуды, крепких и длинных веревок (канаты и фалы скалолазов и им подобное) Также необходимо иметь топор, фонарь, брезентовые и полиэтиленовые крепкие тенты и теплые одеяла, источники зажигания (спички, зажигалки и т.л.) и предметы для быстрого разжигания костра. Старайтесь не использовать с этой целью бензин из бензобака: он нужен для движения и обогрева салона.

Наблюдение за дорогой.

Вот некоторые неочевидные правила восприятия ситуации на дороге:

1. Не задерживайте взгляд длительное время на одном объекте. Для перевода и фиксации взгляда из крайнего правого положения в крайнее левое требуется около 1 сек. За это время Вы при скорости 60 км/ч проедете около 17 метров!

2. Наблюдайте не только за дорогой, но и за пространством возле нее и над ней. Опасное развитие событий может начаться вне дороги.

3. Несколько раз в минуту проверяйте обстановку сзади автомобиля беглым взглядом в зеркала заднего вида.

4. Заглядывайте как можно дальше вперед – минимум, на 12 секунд хода. При скорости 60 км/ч Вам потребуется 3...6 секунд на торможение, столько же – встречному водителю.

Опасные «ловушки» на дороге.

- Лужа может скрывать яму или острый предмет.
- Мокрые опавшие листья делают дорогу скользкой, как лед и могут скрывать ямы, пни, камни и т.п.

- Можно получить ослепление от двигающегося сзади автомобиля через зеркало заднего вида.

- Если идущее ночью навстречу транспортное средство светит одной фарой, это может быть не мотоцикл, а автомобиль, у которого левая фара неисправна. Держитесь правее.

- С идущего впереди грузовика может на повороте свалиться груз.

- Только что начавшийся или очень слабый дождь делает дорогу скользкой: он превращает дорожную пыль в грязь, которая действует как смазка между шиной колеса и поверхностью проезжей части дороги..

Вождение автомобиля и психологическое состояние водителя.

- Первые два часа вождения – период "вработывания" – самые опасные.

- Не садитесь за руль в скверном настроении или большом возбуждении – половина погибших водителей садилась именно в таком состоянии.

- Не решайте за рулем проблем.

- Не возите интересных собеседников.

- Через каждый час останавливайтесь на 5-минутный отдых: пройдите, разомнитесь, проверьте исправность колес, фар и др..

Самые частые и самые опасные травмы – травмы головы. Надевайте если не шлем, то толстое кепи. Садясь в машину, не снимайте головной убор, а натяните потуже.

2.2.9. Действия при дорожно-транспортных происшествиях

Справка: В основе изложенного материала по теме данного параграфа – Практическое пособие: Петров С.В. Действия при дорожно-транспортных происшествиях. – М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2002. Автор – полковник милиции в отставке, специалист в области безопасности жизнедеятельности, кандидат юридических наук, профессор кафедры безопасности Московского института открытого образования.

Кроме этого пособия мы использовали рекомендации из источников других специалистов, перечень которых указан в ниже приведенных списке рекомендуемой литературы и библиографическом списке.

Внезапно возникшее препятствие на пути следования вашего автомобиля.

- Как правило, первая реакция – нажать на тормоз.

- В абсолютном большинстве таких случаев необходимо принять все меры по снижению скорости автомобиля.

- Но это будет малоэффективно, может и вовсе бесполезно, если расстояние до препятствия меньше остановочного пути.

- Кроме того, возможен занос автомобиля и его опрокидывание.

- Здесь спасет только правильное и своевременное маневрирование – в основном уход с линии лобового движения на другое препятствие и его объезд.

- В крайнем случае – это вообще увод автомобиля за пределы проезжей части дороги.

- Расстояние, необходимое для объезда препятствия – в два раза меньше тормозного пути.

- Поэтому пробуйте объехать внезапно появившееся препятствие.
- **Оценка обстановки и адекватно ей принятое безопасное решение – вот главный залог в избежание происшествия**

Угроза столкновения.

Плохая видимость, скользкая дорога (дождь, грязь, гололед).

При малейшем усложнении условий движения сразу снижайте скорость, т.е. действуйте согласно требованиям «**Первого закона безопасности движения**»: «скорость повышает опасность – опасность должна снижать скорость! [ТИШЕ ЕДЕШЬ – ЦЕЛЕЕ БУДЕШЬ!]

Встречная машина едет по вашей стороне (или ее «бросает» вправо-влево).

Не раздумывая, сверните туда, где свободно. Даже если при этом вы нарушите «Правила дорожного движения» (ПДД). Не бойтесь воткнуться в забор, кустарник, дерево, в попутную машину. Сила удара будет гораздо меньше!

Ремни безопасности:

- Перед началом движения обязательно пристегнитесь.
- Убедитесь в том, что это же сделали и пассажиры.
- Пассажирам, которые не пристегнулись: настойчиво потребуйте пристегнуться и твердо заявите, что пока они это не сделают, движение не начнется.

• Накидывание ремней лишь «для вида» (*без необходимого натяжения*) при аварии станет причиной дополнительной травмы, т.к. при ДТП ремень превращается в «хлыст» с тяжелым металлическим наконечником и, как правило, этим наконечником поражается висок головы.

- Оборудуйте машину ремнями с автоматическим натяжением (*так называемые «инерционные ремни»*).

Съехав в кювет:

- Проскочите через него под острым углом (*так предотвращается один из опасных переворотов машины – через ее переднюю [капот]часть*).
- Если машина перевернется, это будет все же лучше столкновения.
- Сразу же после остановки машины, не смотря на положение ее колос относительно плоскости земли – отключите зажигание и (или по возможности) аккумуляторную батарею – это необходимо во избежание пожара!

При переворачивании автомобиля:

- Ничего страшного не случится, если вы (и пассажиры) пристегнуты ремнями безопасности, а двери закрыты.

• Выход из машины и его порядок выполняется при полной остановке автомобиля. Не выпрыгивайте из автомобиля на ходу – это очень опасно!

• Для выхода используются двери, открытые оконные проемы, двери багажных отделений (*пятая дверь*), люки на крыше салона. При необходимости разбейте лобовое или заднее стекло. Во избежание резано-колотых ранений тела осколками стекла соблюдайте осторожность при разбивании стекол или выхода через проемы, образованные в результате их удаления.

Если избежать лобового столкновения невозможно:

- **постарайтесь, чтобы оно не было лобовым!**

ЗНАЙТЕ! ЛОБОВОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ НАИБОЛЕЕ ОПАСНО!

Столкновение.

- **Самое опасное ДТП – это столкновение.**
- Из всех столкновений – это **лобовое столкновение.**
- **Очень опасно**, когда кто-то «врезается» в ваш автомобиль сбоку.
- **При боковом столкновении** люди часто получают тяжелые и смертельные травмы при ударе височной частью черепа о боковую стойку между дверями салона или о стекла дверей.
- **При лобовом столкновении** вас защищает деформация капота. По этой причине иногда даже безопаснее «врезаться» в хвост тормозящего перед Вами автомобиля, чем в дерево или столб.
- Уклоняясь от лобового столкновения, не подставляйте свой бок другому автомобилю. **Не «врезайтесь» в другой автомобиль в том месте, где у него бензобак.**
- На заполненной машинами дороге не пытайтесь спастись на полосе встречного движения. **Лобовые столкновения с идущим навстречу транспортным средством в несколько раз опаснее**, чем столкновения со стоящей преградой, так как суммарная энергия удара находится в квадратичной зависимости от скорости сталкивающихся автомобилей.

Действия водителя при лобовом столкновении:

- Выведите вашу машину из под прямого удара.
- Однако имейте в виду, что от удара об крыло она может завертеться на месте. При всех неприятных обстоятельствах такой «волчок» погашает энергию поступательного движения (кинетическую энергию) за счет трения колес о поверхность покрытия дороги и выделения при этом тепловой энергии.
- Дальнейшее развитие событий будет во многом зависеть от реакции и адекватно ей принятых решений и действий других участников дорожного движения.

Действия водителя при столкновении автомобиля с неподвижным объектом:

- Удар бампером лучше, чем правым или левым крылом. Двигатель «уйдет» вниз и не попадет в салон автомобиля.
- «Врезайтесь» в препятствие под острым углом правым или левым краем бампера или капота.
- Удар боком автомобиля (особенно местом между дверьми) о столб (дерево) очень опасен:
 - машина складывается пополам и сдавливает находящихся в ней людей;
 - **крайне опасен боковой удар головой о стойки дверей** – это, как правило, удар височной костью черепа человека!

Защита при столкновении

Главные требования

1. Сильно напрячь все тело (*мышцы*), втянуть голову в плечи.
2. Расслабляться нельзя до полной остановки автомобиля.

3. Не покидать автомобиль до полной его остановки.
4. Нельзя выпрыгивать из него при столкновении, переворачивании.
5. Шансов уцелеть больше, если находишься внутри.

**НАИБОЛЕЕ ОПАСНОЕ МЕСТО В АВТОМОБИЛЕ ПРИ АВАРИИ –
ПЕРЕДНЕЕ ПРАВОЕ СИДЕНИЕ.
НЕ ПЕРЕВОЗИТЕ НА НЕМ ДЕТЕЙ!**

Необходимые действия в случаях

Когда неизбежен удар спереди:

- **водитель** **упирается ногами в пол:** левой ногой – в кожух левого колеса, правой – в педаль тормоза;
- голову опускает между рук, напрягает мышцы шеи и рук;
- падает на сиденье справа, если оно свободно, защищая руками голову (это можно сделать при не застегнутых ремнях безопасности);
- **главное – не удариться грудью и головой о руль, ветровое стекло;**
- **пассажир, сидящий впереди,** прикрывает голову руками и валится на колени водителя;
- **если такое невозможно** (поклажа на руках и пр.), то упритесь в передний щиток, но не в стекло (!) руками, а голову прижмите к ним.
- **пассажиры, сидящие на задних сиденьях,** поджимают ноги и прячутся за спинками передних сидений;
- если это невозможно (вы пристегнуты ремнями безопасности или на ваших коленях поклажа и др.), то упритесь руками и ногами в переднее сиденье, прижмите голову к рукам – сделайте так, чтобы вы как можно меньше перемещались внутри салона во время столкновения автомобиля!
- **лучше** – упасть на сиденье, прикрыв голову руками;
- **лучше** – повалиться (один на другого), крепко сцепившись друг с другом и прикрывая при этом голову.

**ЕСЛИ РЯДОМ С ВАМИ – РЕБЕНОК, КРЕПКО ПРИЖМИТЕ ЕГО
К СЕБЕ И НАКРОЙТЕ СОБОЙ, УПАВ С НИМ НА СИДЕНЬЕ!**

- Если вы не пристегнуты ремнем безопасности, то удар головой об рулевое колесо (руль автомобиля) также неизбежен, как неизбежен и удар об него грудью. Это очень печально, но ... шансов не травмироваться у вас практически не. То же в полной мере можно отнести и к наличию шансов вообще выжить в такой аварии. Одна надежда – это только на минимальную скорость движения. О механизме движения тел в автомобиле при его ударе о препятствие мы подробно рассмотрели выше в данном пособии

Когда неизбежен удар сзади

- Постарайтесь не «врезаться» в едущий впереди автомобиль.
- Важно защитить шейные позвонки и голову.
- Напрягите мышцы шеи, быстро положите руки на затылок.
- Если ремни не застегнуты, сдвиньтесь по сиденью вниз и упритесь головой в спинку вашего сидения.

Когда неизбежен удар сбоку

- Уцепитесь крепче за руль.
- Упритесь спиной в сиденье

Если автомобиль вот-вот опрокинется – пригнитесь к сиденью и держитесь за него рукой. Не хватайтесь за ручку двери – дверь может быть сорвана.

Когда автомобиль переворачивается

- Падайте на соседнее сидение (если ремни безопасности не застегнуты).
- Покрепче схватитесь за сиденье и уткнитесь в него лицом.
- Если рядом другой человек, опрокиньте его себе на колени и, накрыв собой, вцепитесь руками в сиденье.

Если автомобиль упал в воду

Не паникуйте, **не открывайте двери, а быстро поднимите все стекла ручкой для их подъема**. Это будет сделать очень трудно, так как вам придется работать под большой струей воды с сильным напором (в зависимости от того, на сколько было опущено стекло до падения машины в воду и на какой глубине она находится (погружается или уже погрузилась)). Если это не получается, то все равно не суетитесь и, самое главное, не паникуйте. Вы должны!!! ... и **ВЫ СМОЖЕТЕ !!!** ...перебороть свой страх!!! и не дергайтесь, ждите, пока салон заполнится водой. В это время снимите с себя обувь, лишнюю одежду и по возможности возьмите документы. **Под самой крышей салона всегда остается воздух**. Его и надо использовать для подготовки к выходу из затонувшего автомобиля. Сделайте несколько глубоких вдохов и выдохов. Это нужно для насыщения организма кислородом. При заполнении салона водой двери автомобиля можно с определенным усилием открыть или опустить стекла, если двери не открываются (заклинило замки дверей или большое давление воды изнутри салона в связи с глубоким погружением машины). Если и эти попытки не удались, то надо выдавить, упираясь корпусом тела в сиденье двумя ногами в лобовое стекло. При определенных усилиях это удастся. В противном случае – стекла разбиваются.

После практически полностью заполненного салона глубоко вдохните остатки воздуха под крышей салона и выбирайтесь вплавать в дверной проем или через лаз, образованный опущенным дверным стеклом (или в результате выдавленного или разбитого лобового стекла), держась, при этом, за кузов салона.

Перед самым началом подъема вверх резко оттолкнитесь от верхней части автомашины.

ЧТОБЫ СПАСТИ СЕБЯ И ПАССАЖИРОВ

НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ, ПОМНИТЬ И ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ:

Автомобиль тонет не сразу. Некоторое время он держится на плаву.

Срочно закройте окна (поднимите стекла до упора)!

Не следует открывать двери – вода хлынет внутрь, начнется резкое погружение.

При погружении автомобиля в воду с закрытыми окнами и дверями воздуха в салоне хватит на несколько минут.

1. Глубоко подышите для насыщения крови кислородом.
2. Снимите лишнюю одежду.

3. Возьмите документы.
4. Решите, как выбираться – через дверь или окно.
5. **Возможно, что не удастся открыть двери из-за сильного давления воды** (факт глубокого погружения).
6. **Если стекла не опускаются, выдавите их ногами или разбейте лобовое стекло.**
7. Выбирайтесь наружу, когда вода зальет салон на половину.
8. Держитесь руками за крышу машины.
9. Перед подъемом **резко оттолкнитесь** от автомобиля!

ЗНАЙТЕ и помните!

**С момента прекращения дыхания
в вашем распоряжении не меньше 30-40 секунд.**

Этого достаточно, чтобы спокойно подняться на поверхность !

При пожаре в автомобиле.

Чаще всего возгорание происходит в моторном отсеке автомобиля (под капотом). **Взрывать там нечему, тушите смело**, но меры осторожности при этом надо не только хорошо знать, но и безукоризненно их соблюдать и выполнять все необходимые операции по тушению возгораний безопасно не только для себя, но и обязательно для окружающих.

Человек может находиться в загоревшемся автомобиле не более 1-й минуты.

Автомобиль сгорает за несколько минут.

- **Остановите автомобиль и заглушите двигатель.** Если после отключения зажигания двигатель продолжает работать (замкнулись провода из-за обгорания изоляции или др. причины) необходимо выжать сцепление, включить повышенную передачу и нажать на тормоз до «полика», а затем резко отпустить сцепление. Двигатель заглохнет

- **Поставьте автомобиль на ручной тормоз.**

- **Закройте нос и рот тканью** (шарф, платок, рубашка и т. п.)

- Незамедлительно и **быстро удалите людей** из салона и поручите им вызвать пожарных.

- Если есть пострадавшие, помогите им покинуть салон автомобиля в первую очередь и удалиться на безопасное расстояние.

- Выйдите из машины.

- При первой же возможности **отключите аккумуляторную батарею**, тем самым будет прекращена энергоподпитка в очаге возгорания.

- Не открывайте капот полностью, иначе облегчите приток свежего воздуха (новой порции кислорода) к очагу возгорания. Приоткрыв капот, направьте струю из огнетушителя в образовавшуюся щель в сторону очага возгорания. **Заряда автомобильного огнетушителя хватает примерно на 15 секунд.**

- Загоревшуюся электропроводку **лучше тушить** хладоновым огнетушителем, если аккумуляторная батарея не отключена.

- **Если возгорание произошло в салоне**, то, прежде всего, эвакуируйте из него пассажиров, а затем, воспользовавшись огнетушителем, постарайтесь

ликвидировать очаг возгорания при закрытых дверях и поднятых стеклах. При задымлении салона дышите через платок, шарф, воротник, рукав, одежду. Если есть возможность смочите их водой, так как при горении выделяются токсичные вещества, а влажная «маска» будет частично их задерживать от попадания в органы дыхания. Это же поможет предотвращению ожогов полости рта и легких горячими газами (продукты горения) и воздухом. В крайнем случае, влагу можно взять из собственного мочевого пузыря.

- Если потушить пожар в салоне сразу не удалось, постарайтесь как можно быстрее поднять дверные стекла, плотно закрыть двери и подальше отойти от горящего автомобиля, чтобы не быть травмированным при взрыве бензобака.

- Если в багажнике вашего автомобиля есть автомобильное «покрывало» большого размера из плотной материи (хлопчатобумажной или льняной – синтетика опасна!), то автомобиль можно при наличии в запасе времени укрыть полностью этим «покрывалом», а его края присыпать землей. Тем самым будет ограничен или полностью прекращен доступ кислорода во объем, занимаемый горячей машиной, а та порция кислорода, которая там оставалась – выгорит. При возможности накрытую машину надо обильно поливать водой, которая играет в данном случае роль охладителя. В этом случае у вас будет шанс не допустить полного выгорания салона автомобиля или всей машины.

- Используйте при тушении плотную ткань, одежду, песок, землю, грязь, снег, воду.

- Призовите на помощь тех, кто в состоянии помочь.

- Главная опасность – взрыв бензобака. Избегайте находиться возле горящего автомобиля вообще, а со стороны бензобака – особенно.

- По телефону или через водителей проезжающих машин мимо вас вызовите помощь.

- Выставьте аварийный сигнал на дороге позади машины на расстоянии не менее 15 метров от него.

Помните! при тушении машины вы очень рискуете своим здоровьем и жизнью!

Принимайте решение адекватно складывающейся обстановке!

Нет ничего на свете ценнее вашей жизни и здоровья!

Справка: Все вопросы по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП изучаются в специальных разделах курса «Безопасность жизнедеятельности» – «Основы анатомии, физиологии и гигиены» и «Основы медико-биологической подготовки». В списке рекомендуемой литературы см. Бубнов В.Г., Бубнова Н.В. Как оказать помощь при автодорожном происшествии: 9-11 классы. – М.: Издательство АСТ-ЛТД, 1997.

Что может представлять опасность на месте ДТП

- Наезд других транспортных средств (ТС) на пострадавших.
- Возгорание ТС.

- **Нестабильное положение ТС** или перевозимых грузов после столкновения.
- **Утечка ядовитых и горючих материалов** из поврежденных ТС.
- **Кража документов, ценностей, груза, колес** и иных деталей ТС.
- **Покушение на водителей, пассажиров и груз** со стороны преступной группы, подготовившей ДТП.
- **Электропровода**, опущенные низко или оборванные.

В радиусе 10 метров от места, где провод касается земли, – смертельно опасное «шаговое» напряжение. **Выходите из этой зоны мелкими шагами, не отрывая ступней от земли.**

Бежать нельзя!

Как действовать сразу после ДТП?

Если вы – свидетель ДТП

а) Уже работают инспекторы ГИБДД и (или) спасатели

1. Без просьбы не останавливайтесь.
2. Не наезжайте на незащищенный пожарный шланг.
3. Если вы видели что-то существенное, но не было возможности дать показания сразу, сообщите обо всем позже в органы дознания (милиция, ГИБДД, прокуратура).

Это поможет следствию, спасет невиновного.

б) Еще не работают инспекторы ГИБДД и (или) спасатели

1. Остановитесь на обочине.
 - выставьте за 15-20 м от места аварии мигающий фонарь;
 - включите на своей машине аварийную сигнализацию;
 - ночью разожгите костер.
2. Выключите зажигание в разбитой машине, отсоедините аккумуляторную батарею.
 - проверьте, нет ли утечек **бензина, масел** из двигателя и др. агрегатов, **электролита** из аккумулятора;
 - не курите и не позволяйте курить рядом стоящим с аварийной машиной.
3. Ищите пострадавших в кювете, траве или кустарнике.
 - окажите им помощь;
 - не перемещайте пострадавших, если нет угрозы взрыва, пожара и пр.;
 - пострадавших, находящихся на проезжей части, прикройте своей машиной с целью предотвращения наезда на них другими ТС.
4. При наличии дыма, запаха горящей пластмассы **найдите источник горения и потушите его.**
5. Если виновник ДТП скрылся, запишите со слов пострадавших номер, марку, цвет машины и приметы водителя (любая, даже очень скудная на первый взгляд информация, обязательно пригодится при расследовании причин данного ДТП, розыска и установлении виновных лиц).
 - передайте полученные вами все сведения в ГИБДД через водителей проезжающего транспорта;

– водителей проезжающего транспорта попросите вызвать «скорую помощь».

При ситуации и по состоянию пострадавших определите, следует ли незамедлительно доставить их попутным транспортом или на своей машине в ближайшее лечебное учреждение.

Если вы участник ДТП

Самые первые действия

1. Выключите зажигание, включите аварийную сигнализацию.
2. В случае заклинивания дверных замков опустите или разбейте стекла.
3. Разлитый бензин может загореться. Отойдите подальше от машины.
4. Запишите номера всех машин, оказавшихся на месте ДТП.
5. Если машина оказалась в кювете, в кустах, подавайте звуковые и световые сигналы, выйдите на дорогу и просите о помощи.

6. Осмотрите себя.

– при наличии кровотечения **остановите кровь**;

– помогите другим пострадавшим;

– **уехать с места ДТП и оставить пострадавших без помощи – это преступление.**

– **наказание** за это преступление **предусмотрено статьей 265 «Уголовного кодекса Российской Федерации».**

Если возникло подозрение, что происшествие имеет криминальный характер (подстроено с какой-либо целью):

- не заглушайте двигатель, закройте окна и двери;
- при наличии мобильной связи **немедленно сообщите в милицию о происшествии и о подозрительных людях**;

- вызовите на помощь своих близких;

- сигнализируйте водителям едущих по дороге машин;

- **Тяните время или, если возможно, уезжайте с места происшествия.**

Действия, определенные «Правилами дорожного движения» (ПДД)

1. Немедленно остановитесь и оставайтесь на месте происшествия до приезда сотрудников ГИБДД, спасателей и «скорой помощи» (необходимость прибытия последних определяется условиями и очевидными последствиями ДТП).

2. Включите аварийную сигнализацию, **обозначьте место ДТП знаком аварийной остановки** или другими средствами.

3. Окажите доврачебную помощь пострадавшим.

4. Вызовите «скорую помощь» или отвезите пострадавших в ближайшую больницу и обязательно вернитесь к месту ДТП.

5. Сообщите о случившемся **в милицию (тел. 02), ГИБДД, службу спасения (тел. 01).**

6. Запишите фамилии, адреса и телефоны очевидцев.

7. Составьте схему ДТП за подписью всех участников.

8. Только после этого уберите машины с проезжей части, если движение других ТС невозможно.

9. Примите меры к сохранению следов ДТП, организуйте объезд места ДТП.

Не теряйте самообладание!

Постарайтесь не входить в конфликт с другими участниками ДТП.

Если вы трудно переживаете случившееся, вначале придите в себя.

ПОМНИТЕ! Ценнее здоровья и жизни на свете больше ничего нет!

**РАДУЙТЕСЬ, ЕСЛИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП ВЫ ОСТАЛИСЬ ЖИВЫ,
даже если и получили при этом значительные травмы!**

Успокоившись, вспомните все мелочи и только потом давайте показания.

Советуйтесь с адвокатом

Об отношениях с другими участниками ДТП, с сотрудниками ГИБДД, предварительного дознания и следствия и о многих других полезных советах вы с определенным можете найти интересующую вас информацию в пособии С.В.Петрова и других многочисленных изданиях различных авторов.

**Не осложняйте себе жизнь неверным поведением
при выяснении обстоятельств случившегося
на месте ДТП и в ходе следствия, а также на суде.**

2.2.10. Криминальные опасности на дорогах

Материал этого раздела пособия представлен бескорыстно и безвозмездно ветераном МВД, полковником милиции в отставке, бывшим сотрудником ВНИИ МВД и Центрального аппарата Министерства внутренних дел, кандидатом юридических наук, профессором кафедры безопасности Московского института открытого образования Сергеем Викторовичем Петровым.

«Барсеточники»

Распространенным субъектом кражи денежных средств из машин в крупных городах являются т.н. "барсеточники". Их жертвами становятся интеллигентные автовладельцы, не запирающие свои машины.

Воры (нередко из южных республик) ждут состоятельных автовладельцев, остановившихся у кромки тротуара или у супермаркета. Как правило, рядом останавливается один из автомобилей жуликов. Из него выходит солидный мужчина или дама и о чем-нибудь спрашивает. Своей просьбой мошенник вынуждает жертву отвлечься. В этот момент с противоположной стороны сообщник в темной одежде, как тень стремительно (за 1 секунду) выхватывает из салона барсетку (портфель, дамскую сумочку). Повернув голову, жертва обнаруживает пропажу. Но рядом уже никого нет.

Иногда автомобилю прокалывают заднее левое колесо, вешают консервную банку на веревочке. Пока владелец осматривает машину, через переднюю правую дверь проникает преступник и забирает ценные вещи. Хозяин, даже если и заметит преступника, помешать ему не успевает.

При общении с незнакомыми людьми закройте двери.

Не покидайте автомобиль для осмотра сразу.

Осмотрите, наблюдайте зеркала заднего вида. Выберите для остановки более людное и освещенное место, где сложно подойти незаметно.

Никогда не оставляйте ценные вещи на видном месте. Используйте простейшие укрытия. Например, в багажнике привинтите железный ящик с замком, для хранения сумки среднего размера. Тогда и ноутбук, и документы, и деньги будут в большей сохранности

АВТОМОБИЛЬ ЛЕГКО ПОТЕРЯТЬ В ДЕНЬ ПОКУПКИ

Некоторые преступные группы специализируются только на угоне автомобилей. Они незаметно сопровождают машину и ждут, когда владелец выйдет у магазина (склада, киоска, заправки).

Чтобы уберечь себя от неприятностей:

планируй расходы на безопасность (на стоянку, охранные системы, страховку);

не занимайся оформлением покупки и перегоном машин в одиночку;

определись, куда поставить машину (в гараж, на охраняемую стоянку, во двор частного дома);

сразу же установи противоугонные и защитные механизмы, при их отсутствии снимай провода, свечи и т.п.;

следи за окружающими людьми, обращай внимание на автомобили, которые следуют за тобой. В случае опасности остановись возле здания или поста ГИБДД (милиции).

«Вору потакать, что самому воровать»

КАК УБЕРЕЧЬ МАШИНУ ОТ КРАЖ И УГОНОВ

- не оставляй машину в безлюдных и плохо освещенных местах;

- всегда вынимай ключ из замка зажигания; ставь машину на стояночный тормоз, включай передачу;

- уходя обязательно закрой стекла и двери, проверь исправность замков и запоров дверей, багажника и капота, закрывай все, что закрывается (даже люк на крыше);

- отключи или сними аккумулятор, меняй местами провода свечей, разъедини электрическую цепь, установи скрытые переключатели, сними детали трамблера;

- установи охранную сигнализацию и противоугонные устройства, замки на руль или педали;

- пометь стекла, колеса и другие съемные и дефицитные части своими инициалами или цифрами паспорта;

- никогда не оставляй в салоне никаких сумок и вещей без наблюдения, даже на несколько минут, например, при замене; колеса. Машину в это время могут обокрасть. *«Времена шатки – береги шапки»*

Оставляя ТС без присмотра или без охранных устройств, водитель нарушает ПДД (п. 12.8)

Чтобы усилить защищенность автомобиля:

- перепиши заводские номера радиоаппаратуры, покрышек и других номерных деталей, в случае кражи эта мелочь облегчит розыск;
- замени стандартные гайки, крепящие колеса, нестандартными;
- установи дополнительные запорные устройства на капот двигателя, горловину топливного бака, иные крышки и двери;
- на неохраняемой стоянке договорись об организации поочередного наблюдения или дежурства; это не потребует больших затрат;
- подсоедини к аккумулятору ложные провода, отключи “массу”, заткни воздушный фильтр, выхлопную трубу пробкой;
- не оставляй в салоне автомобиля плоскогубцы, отвертки, провода, с помощью которых можно завести двигатель;
- в ненастную погоду не бойся поставить машину в лужу – есть шанс, что грабители не захотят мочить ноги; на ночь оставляй машину невымытой, это безопасней;
- во дворе машину ставь на светлое место, ближе к окнам, чтобы не загоразивали кусты и постройки;
- не храни в салоне документы, вещи; если нет возможности убрать вещи, прикрой их газетой, одеялом, сунь под коврик;
- на длительной стоянке регулярно подкачивай колеса, протирай, создавай эффект присутствия (сам или попроси соседа), так как нередко покушаются на машины, которые “заросли пылью!”;
- мелкие повреждения кузова и стекол не торопись устранять, их можно сохранять как особую примету.

МАШИНУ УГНАЛИ ИЛИ ОБОКРАЛИ

В этом случае:

- вызови милицию, сообщи сведения об автомобиле, его броские и особые приметы (колеса, антикрыло, противотуманные фары, повреждения);
- покажи сотрудникам место стоянки и возможные направления угона;
- обнаружив, что в машине кто-то побывал, ничего не трогай до прибытия милиции, сохраняй следы в машине и вокруг нее;
- напиши заявление на имя начальника милиции по месту совершения кражи, приложи список похищенных вещей и имущества, укажи их номера (маркировку).

Если автомобиль или похищенное имущество не будут найдены, попроси справку для страховой организации на предмет возмещения ущерба.

В МАШИНЕ ЧУЖИЕ ЛЮДИ

Если обнаружил в автомашине или возле нее посторонних действуй быстро и решительно:

- Первый вариант – вызови милицию и веди наблюдение за преступниками, стараясь запомнить их приметы;
- второй вариант – поднимай шум, требуй покинуть ТС; обратись за помощью к прохожим, владельцам других автомобилей, чтобы блокировать выезд.

- третий вариант – камнем разбей стекло или фару машины – это может привлечь внимание сотрудников ГИБДД, напугать злоумышленников;

- четвертый вариант – на законных основаниях применяй оружие;
Выбирай вариант действий по ситуации и своим возможностям.

Если преступники скрылись, организуй преследование, сообщи направление их движения и приметы сотрудникам милиции, другим водителям.

Никогда не оставляй в машине маленьких детей – преступнику такая “охрана” не мешает. Проще унести с собой съемную деталь распределения зажигания, поменять местами провода.

РЕШИЛ ПОДВЕЗТИ НЕЗНАКОМОГО ПАССАЖИРА

Разговаривай с голосующим через слегка опущенное стекло только с правой стороны. **Двери автомобиля держи запертыми**, ногу – на педаль газа. Если посторонний ухватился за дверь и агрессивно настроен, попытайся оттолкнуть его, резко открыв дверь, и быстро трогайся вперед.

Выполняй следующие рекомендации:

случайному пассажиру предложи сесть на переднее сиденье, попроси пристегнуть ремень безопасности;

не подсаживай людей за городом, на окраине, а также двух и более мужчин;

не подвози случайных пассажиров за город, в неизвестное и малолюдное место. Остановку делай там, где тебе безопаснее, где светло и есть люди;

если необходимо протереть фары, заправиться, выходя из машины, вынь ключ из замка зажигания, включи свет в салоне;

всегда имей при себе свисток, а под ковриком молоток, монтировку, иные средства самообороны.

при наличии охранной сигнализации установи дополнительную кнопку, чтобы ее можно было включить в случае опасности;

при подозрении на недоброе после остановки быстро выходи первым, взяв ключ зажигания, включив освещение в салоне и дальний свет; подготовь средства самообороны;

потребовали изменить ранее оговоренный безопасный маршрут – остановись в безопасном месте, предложи взять другую машину;

внезапные просьбы об остановке, или о въезде в темный двор, или о дополнительном пассажире оценивай по ситуации. Не исключена засада. *Не верь большим посулам.*

В случае реально начавшегося преступного нападения, при необходимой обороне допускаются удары предметами, укусы зубами, применение оружия.

В соответствии со ст. 37 УК РФ не является преступлением причинение вреда посягающему при защите жизни и прав обороняющегося (или других лиц), или охраняемых законом интересов общества от посягательства **сопряженного с опасным для жизни насилием**, либо с непосредственной угрозой применения опасного насилия.

Защита от посягательства, **не опасного для жизни** обороняющегося или другого лица, либо при непосредственной угрозе применения такого насилия,

является правомерной, если при этом не было допущено превышения пределов необходимой обороны, то есть действий, явно не соответствующих опасности посягательства. Например, нельзя отвечать оружием и серьезной травмой на мелкую ссору, толчок, плевков, удар по ноге и т.п.

Право на необходимую оборону имеют в равной мере все лица независимо от их подготовки и служебного положения, независимо от возможности избежать опасного посягательства или обратиться за помощью к другим лицам или органам власти.

ПАССАЖИР ПРЕВРАЩАЕТСЯ В АГРЕССОРА

Чаще всего угрожают словами, ножом, пистолетом, требуют ключи, деньги, документы. Пока машина движется на большой скорости или в потоке других машин, руль можно не отдавать, ссылаясь на эти условия.

Варианты самозащиты в случае явных угроз или нападения:

- отвлечи внимание агрессора разговором или вопросами, сошлись на местных знакомых авторитетов;
- нарушай правила движения, выезжай на тротуар, на встречную сторону, бросай машину из стороны в сторону; зацепи соседнюю машину;
- используй монтировку, кулак, оружие;
- подавай световые и звуковые сигналы; привлекай внимание окружающих, других водителей, пешеходов;
- соверши наезд на препятствие той стороной, где сидит злоумышленник;
- остановись у милиции;
- брось машину и беги (с ключами).

Запомни! У нападающего больше возможностей избавиться от водителя на малой скорости и в малолюдных местах

В соответствии со статьей 38 УК РФ **не является преступлением** причинение вреда лицу, совершившему преступление, при его задержании для доставления органам власти и пресечения возможности совершения новых преступлений, если иными средствами задержать такое лицо не представлялось возможным, и при этом не было допущено превышения необходимых для этого мер.

Превышением мер, необходимых для задержания совершившего преступление, признается их явное несоответствие характеру и степени опасности совершенного преступления и обстоятельствам задержания, когда лицу без необходимости причиняется явно чрезмерный, не вызываемый обстановкой вред. Такое превышение влечет за собой уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда. Например, преступнику уже после задержания сознательно выбили зуб, сломали руку.

ПРЕСЛЕДУЕТ НЕЗНАКОМАЯ МАШИНА

Часто это совпадение, но если ты едешь на новой машине, один или с грузом, то лучше посмотреть на тех, кто сзади, оценить их внешность, возможности, тонировку стекол, четкость номерного знака.

В подозрительных ситуациях рекомендуются следующие **варианты действий**:

- сверни к ближайшему безопасному месту (милиция, заправка, магазин, автобусная остановка, населенный пункт); меняй ритм и рядность движения (случайный попутчик поедет своим путем);

- запиши номер подозрительной машины, цвет, марку, приметы преследователей и обязательно передай в ОВД;

- при недвусмысленных попытках (жестах) остановиться включи световые и звуковые сигналы, заблокируй двери и тяни время до появления встречного транспорта; остановись поперек дороги и проси помощи или спасайся бегством;

- на быстроходной машине попробуй уехать от преследователей;

- если блокируют легковой машиной, иди на прорыв, нанося скользящий удар в ее заднюю часть.

ПОПЫТКА БЛОКИРОВАНИЯ И ЗАХВАТА АВТОМОБИЛЯ

Чтобы противодействовать скрытым преступным посягательствам, водитель должен быть достаточно бдительным. Готовясь к нападению, преступники могут выдать свои намерения. Рассмотрим некоторые ситуации:

- на стоянке незнакомец пытается наладить контакт с водителем в форме “случайной” беседы или просьбы об оказании помощи, либо под видом распорядителя. Попытка захвата весьма вероятна во время возвращения пассажира. Поэтому не открывай заблокированные двери при посторонних;

- преступники как бы случайно блокируют своими машинами автомобиль с целью воспрепятствовать его выезду. С учетом обстановки для беспрепятственного выезда (со стоянки) используй маневрирование, в крайнем случае, нанесение повреждений блокирующим автомобилям;

- автомобиль блокируется во время движения, используются – вытеснение с дороги, подрезание, создание аварийных ситуаций и др. Ответные действия должны быть неожиданными для напавших. Меняй скорость движения, совершай резкое торможение, развороты на 180 градусов, выполняй движение задним ходом и другие способы маневрирования.

Для нападения используется имитация аварийной ситуации, ремонта дороги, упавший предмет. Старайся уйти от предложенных условий, используя маневрирование, объезд препятствия, в крайнем случае, если нет сомнений, таран.

Некоторых ситуаций можно избежать, соблюдая **простейшие правила безопасности**, а именно:

- используй для парковки автомобиля открытую площадку с целью контроля за происходящим вокруг;

- находясь в кабине автомобиля, веди постоянное наблюдение через зеркало заднего вида за возможными попытками блокировки автомобиля или установки взрывных устройств;

- во время движения веди контроль за автомашинами, вызывающими подозрение, используй специальные приемы проверки (отрыв на светофоре, неожиданные повороты на второстепенные дороги, движение на запрещающий знак и пр.);

– сохраняй дистанцию для маневра, приближаясь к препятствию, ремонтным и иным сужениям на дороге.

– во время остановки у светофора: не следует вставать вплотную с соседними автомашинами; лучше располагаться в крайнем ряду, что позволит в экстремальной ситуации использовать для маневра обочину или встречную полосу.

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НАПАДЕНИЮ ИЗ ЗАСАДЫ

Засада устраивается для неожиданного нападения на водителя, пассажиров или груз с целью уничтожения или захвата.

Наиболее вероятными местами засады могут быть: подъезды, лестницы, участки двора с плохой видимостью, а также отрезки пути, на которых машина вынуждена сбавлять скорость (железнодорожные переезды, светофоры, дорожные знаки, ремонтируемые участки и т.д.).

Повышенную настороженность должны вызывать: скрытые участки, где преступник может произвести прицельные выстрелы; малолюдные и пустынные места; группа людей или отдельный человек с агрессивными намерениями.

При обстреле желательно находиться за машиной, так как защитой в этом случае служат корпус и колеса, а также двигатель автомобиля. Помни о рикошете от стен и дорожного покрытия.

Начинать дальнейшее движение можно, убедившись в отсутствии преследования или после прибытия оперативной группы.

В случае явного начавшегося нападения допустимо применять любое оружие и подручные средства для необходимой обороны.

Для привлечения внимания необходимо включить фары, звуковой сигнал, увеличить обороты двигателя на меньшей передаче.

Если преступники заблокировали дорогу, используй объезд препятствия по обочине или ударом своей машины освободит себе дорогу. Удар должен быть нанесен в узел жесткости, ближе к передней или задней части боковой стороны машины–преграды. Удар в середину может лишить маневра.

КАК ИЗБЕЖАТЬ НАПАДЕНИЯ, ОГРАБЛЕНИЯ В ДОРОГЕ

Нападения, ограбления чаще совершаются при плановых или вынужденных остановках, в относительно малолюдных местах, откуда легко скрываться. При поездке на служебной (личной) автомашине, привлекающей криминальное внимание, необходимо соблюдать следующие правила:

постоянно наблюдай за обстановкой при помощи зеркал переднего и заднего обзора, выявляет наличие наружного наблюдения;

соблюдай ПДД правильно маневрируй в потоке транспорта; избегай конфликтов, не скандаль с водителями других автомашин, инспекторами ГИБДД;

если из-за поломки или по другому поводу понадобится чужая машина, то садиться рекомендуется не в первую остановившуюся, а в следующую (поломка может быть заранее подготовлена преступниками с целью нападения). Останавливаемая автомашина должна быть без попутчиков.

При перевозке денег, ценных грузов рекомендуется:

обеспечить сопровождение;

чаще менять маршруты движения;
выявлять уязвимые места (сужения, ремонтные работы, железнодорожные переезды и пр.), предусматривать варианты запасных проездов на случай опасности;

не снижать скорость в подозрительных местах;
обеспечивать бдительность и охрану во время остановок, заправок;
знать места, где расположены правоохранительные и медицинские учреждения, частные охранные структуры, а также где проживают родственники и друзья;

принимать меры по установлению и фиксации подозрительных ТС и находящихся в них людей;

при первых попытках посягательства и неблагоприятных признаках незамедлительно покинуть опасное место;

устраивать проверочные выезды, когда за машиной, следующей по маршруту, ведется наблюдение из машины товарища, изучается обстановка вокруг.

на участках дороги недалеко от места жительства или работы, так как жертве трудно миновать эти объекты, даже если маршруты часто меняются; из этих точек легче определить время ее возможного прибытия в пункт назначения.

Высадку важных персон или выгрузку ценностей предпочтительнее всего осуществлять в крытом подъезде или гараже, имеющем выход к офису. При отсутствии таких условий:

максимально сократить отрезок пути от машины до входа в помещение:

для охраны груза использовать охранников или знакомых. По ситуации это делается открыто или скрытно. Привлечение мощного эскорта может привести к тому, что для совершения нападения на него будут привлечены большие силы, вооруженные более мощным оружием (гранатометы, гранаты и т.д.).

В целях обеспечения безопасности необходимо:

заблаговременно продумать свои действия на случай опасности;

использовать для поездок надежный, не привлекающий внимания автомобиль;

автомашину оснастить радиопередатчиком, сиреной с внутренним ножным включением (на случай засады), пуленепробиваемыми стеклопакетами и покрышками:

автомобиль содержать в охраняемом месте и проверять на предмет закладки в него взрывных устройств.

скрывать информацию о перемещениях;

использовать несложный код для уведомления по телефону сотрудников (родственников) о своем отъезде и благополучном прибытии;

поездку с ценностями совершать двумя-тремя автомашинами, так как риск нападения при этом значительно снижается;

во время следования водителям и пассажирам поочередно следить за окружающей обстановкой.

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ВЗРЫВОВ И ПОДЖОГОВ

Перед поездкой произведи тщательный осмотр (злоумышленнику достаточно нескольких минут (секунд) для установки взрывного устройства):

осмотри арки, глушитель, днище при помощи досмотрового зеркала на ручке;

через стекла загляни в салон:

медленно открыв дверь, осмотри салон изнутри и проверь ящички, задние и боковые карманы;

открой багажник и капот;

обращай внимание на любые изменения возле машины и в салоне;

немного прокатись на автомашине без пассажиров.

Сухой щелчок при открывании ящичков, дверей, иных движениях может означать срабатывание ударника в заложенной гранате. Значит, есть 3-4 секунды, чтобы отскочить на 2-3 шага и упасть, закрыв голову руками.

Заключение

В данном параграфе пособия был рассмотрен комплекс важнейших вопросов по **безопасности участников дорожного движения**. Руководствуясь приведенными правилами поведения, можно избежать несчастных случаев во время использования автомобиля и избежать многочисленных неприятностей в пути, а также и при встречах с сотрудниками ГАИ ГИБДД, прокуратуры, судебной системы, с родственниками, друзьями и знакомыми пострадавших в ДТП, если такое будет иметь место в вашей жизни по вашей вине. Всем окружающим вас людям также совсем не хочется, чтобы вы оказались среди пострадавших в дорожном происшествии или от криминальных посягательств.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Кратко раскройте содержание вопроса: «Влияние окружающей среды и состояния человека на его безопасность в дорожном движении».

2. Раскройте содержание понятий «внешняя среда» и «внутренняя среда» участника дорожного движения.

3. Что такое поле концентрации внимания водителя и как оно изменяется в зависимости от скорости движения автомобиля?

4. Что такое время полной остановки автомобиля и из чего оно складывается и от чего оно зависит?

5. В чем заключен смысл понятий «полный остановочный путь» и «тормозной путь» автомобиля?

6. В чем заключается отличие полного остановочного пути от тормозного пути автомобиля?

7. Раскройте содержание понятий «видимость», «дальность видимости» и «обзорность» дороги.

8. В чем заключается сущность влияния видимости, дальности видимости и обзорности при выборе максимально допустимой скорости движения автомобиля?

9. Сколько видов дорожно-транспортных происшествий предусмотрено правилами учета ДТП? Назовите их и раскройте кратко содержание этих ДТП.

10. Поясните кратко механизм наезда транспортного средства на пешехода.

11. Раскройте содержание основных законов безопасности дорожного движения.

12. В чем заключается сущность понятия «культура безопасности»?

13. Кратко изложите о последствиях ДТП при наезде на пешехода.

14. Каким Вы видите основное содержание системы формирования транспортной культуры у населения и, в первую очередь, его молодого поколения?

15. Что такое активная и пассивная безопасность автомобиля и какова их роль в обеспечении безопасности участников дорожного движения?

16. Назовите основные периоды развития событий связанных с положением водителя и пассажиров не пристегнутыми ремнями безопасности во время лобового столкновения автомобиля с препятствием.

17. Объясните, как должны вести себя водитель и пассажиры, если автомобиль остановился на железнодорожном переезде и отсутствует реальная возможности убрать его с железнодорожного пути этого переезда.

18. Объясните кратко, как должны вести себя водители и их пассажиры в случаях проявления криминальных ситуаций в отношении их и в отношении принадлежащих им автомобиля и личных вещей.

Рекомендуемый список литературы по темам параграфа

1. Амбарцумян, В.В. Безопасность дорожного движения : учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта / В.В. Амбарцумян [и др.]; под ред. чл.-корр. РАН, проф. В.Н. Луканина. – М.: Машиностроение, 1998.

2. Афанасьев, М.Б. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения / М.Б. Афанасьев [и др.]. – М.: Транспорт, 1989.

3. Бабков, В.Д. Дорожные условия и безопасность движения : учеб. пособие для вузов / В.Д. Бабков. 3-е изд. – М.: Транспорт, 1982.

4. Боровский, М.В. Безопасность движения / М.В. Боровский. – Л.: Лениздат, 1973.

5. Бочаров, Е.В. Безопасность дорожного движения / Е.В. Бочаров [и др.]. – М.: Росагропромиздат, 1988.

6. Бродицкий, Ю.А. Можно ли ездить без аварий / Ю.А. Бродицкий. – Ташкент, 1989.

7. Бубнов, В.Г. Как оказать помощь при автодорожном происшествии: 9-11 классы / В.Г. Бубнов, Н.В. Бубнова. – М.: Издательство АСТ-ЛТД, 1997.

8. Вагонов, В.И. Самоучитель безопасной езды / В.И. Вагонов, А.А. Пит. – М.: Транспорт, 1991.

9. Вайсман, А.И. Здоровье водителей и безопасность дорожного движения / А.И. Вайсман. – М.: Транспорт, 1979.
10. Волошин, Г.Я. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Г.Я. Волошин [и др.]. – М.: Транспорт, 1987.
11. Жулев, В.И. Водитель и безопасность дорожного движения / В.И. Жулев. – М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1984.
12. Иванов, В.Н. Как избежать ДТП: На закруглениях дорог, соблюдение безопасной дистанции / В.Н. Иванов. – М.: ООО «Издательство АСЕ», 2004.
13. Калиновский, П.П. Влияние квалификации водителя и технического состояния на безопасность движения / П.П. Калиновский [и др.]. – Л.: ЛДНТИ, 1985.
14. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения / Г.И. Клинковштейн. – М.: Транспорт, 1982.
15. Коршаков, И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И.К. Коршаков. – М.: Транспорт, 1988.
16. Котик, М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения / М.А. Котик. – М.: Транспорт, 1987.
17. Куперман, А.И. Безопасное управление автомобилем / А.И. Куперман. – М.: Транспорт, 1989.
18. Лукьянов, В.И. Безопасность дорожного движения / В.И. Лукьянов. – 2-е изд., перер. и доп. – М.: Транспорт, 1983.
19. Литвинов, Т.А. Пользуетесь ли вы ремнями безопасности? / Литвинов Т.А. [и др.]. – М.: Транспорт, 1983.
20. Лобанов, Е.М. Человеческий фактор в дорожном движении / Е.М. Лобанов // За безопасность движения. – 1987. – № 2.
21. Мошкин, В. Правила безопасного поведения / В. Мошкин, О. Измайлова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2003. – № 8-6. – С. 46-51.
22. Петров, С.В. Действия при дорожно-транспортных происшествиях / С.В. Петров. – М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2004.
23. Романов, А. Исследование причин дорожно-транспортных происшествий / А. Романов // Автомобильный транспорт. – 1985. – № 10.
24. Руководство МВД РФ о причинах аварийности // Автомир. – 2002. – № 38.
25. Черноушек, М. Психология жизненной среды / М. Черноушек. – М.: Мысль, 1989.
26. Щелканова, Т. Безопасное поведение в дорожно-транспортной среде: учет психофизиологических особенностей школьников / Т. Щелканова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 5. – С. 44-45.
27. Якупов, А.М. Подготовка к безопасному участию в дорожном движении – базовый элемент системы формирования транспортной культуры / А.М. Якупов // Жизнь и безопасность. – 2005. – № 1-2. – С. 359-374.
28. Якупов, А.М. Счет идет на доли секунды, или что дают ремни безопасности / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 2. – С. 16-18.

29. Якупов, А.М. Основы безопасности движения пешеходов / А.М. Якупов, Б.А. Загребин. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.

2.3. Безопасность в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте

В настоящее время транспорт является неотъемлемой частью жизни современного человека и общества. Цивилизация создала различные машины для облегчения человеческого существования, но одновременно с этим использование различных транспортных систем стало создавать опасные ситуации для здоровья и жизни людей. Поэтому вопросы безопасности при пользовании различными видами транспорта важны и актуальны сегодня как никогда. В данном параграфе пособия рассматриваются вопросы безопасности и выживания при движении на некоторых колесных типах транспортных средств, при полетах на самолетах, во время путешествия на морских и речных судах, при поездках на поездах железнодорожного транспорта и т. д.

В этом же параграфе рассматривается такой вопрос, как «Безопасность жизнедеятельности на железнодорожном транспорте». Постановка темы именно в таком виде неслучайна. Данный вид транспорта, являясь одним из первых после морского, исторически занимает ведущее место в мировой практике и является основным грузоперевозчиком по таким показателям, как объем перевозок и дальность перевозок. За почти 200-летнюю историю своего существования он представляет собой сложнейшую социотехническую систему с очень развитой собственной инфраструктурой: это огромные предприятия по ремонту и эксплуатации подвижного состава (локомотивы и вагоны с их большим многообразием как по выполняемым функциям, так и по своей конструкции), это и развитая сеть самих железных дорог (рельсовые пути, всевозможные инженерные сооружения, крупнейшие железнодорожные узлы и грузовые станции, пассажирские вокзалы, путевые разъезды и железнодорожные станции, отдельно обустроенные пассажирские перроны и т.д.). Железнодорожный транспорт имеет собственные системы энергоснабжения, системы управления и регулирования движением, телефонные и телекоммуникационные системы и много того, без чего нельзя обеспечить надежность, «живучесть» и безопасность железнодорожного транспорта. Поэтому, изучая тему «Безопасность жизнедеятельности на железнодорожном транспорте», мы будем получать такие сведения о принципах, формах и требованиях к организации жизнедеятельности, которые очень схожи, а порой, и полностью совпадают с аналогичными им в организации жизнедеятельности любого промышленного предприятия.

Почему мы рассматриваем тему ситуаций «**Безопасность на транспорте в случаях возникновения чрезвычайных ситуациях**» догадаться не трудно, так как в большинстве своем граждане всех возрастных групп, ежедневно пользуются им в качестве пассажиров. И лишь определенная часть взрослого населения – это специалисты и обслуживающий персонал всех видов транспорта общего пользования.

Следующей и не менее важной причиной рассмотрение данной темы – это то, что в структуре транспортной культуры школьника есть такой неотъемлемый компонент, который называется «Подготовка школьника к самостоятельному участию в безопасной жизнедеятельности в транспортной среде». А без овладения учителем знаний и умений противостоять трудностям, возникающим в чрезвычайных ситуациях на транспорте, правилам безопасного поведения в транспортных средствах подготовка школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде будет невозможна.

2.3.1. Безопасность на транспорте общего пользования

Безопасность на колесном транспорте

К видам колесного транспорта принято относить транспорт с автономными двигателями (двигатели внутреннего сгорания, системы «электродвигатель – аккумулятор»), роль опоры (шасси транспортного средства) и движителя, которых играют колеса, состоящие из резиновой покрышки и диска колеса, между которыми, как правило, закачены газовые смеси или инертные газы (воздух, аргон и др.). Часто о таких транспортных средствах говорят – они на пневмоходу. Нетрудно представить, что к такому виду транспорта мы, прежде всего, относим автомобили всех типов и модификаций, в том числе и автобусы, а также и троллейбусы. Хотя последние относятся еще и к электротранспорту общего пользования, так источник энергии – электроток, подаваемый к двигателям через контактную электросеть от тяговых электроподстанций. К колесному виду транспорта относится и трамвай. Одним из отличий ходовой части электротранспортного средства, каким является трамвай, от транспортных средств на пневмоходу заключается в том, что колеса трамвая выполнены из металла и у него нет резиновых шин, как например у троллейбуса.

По американской статистике аварий, самый безопасный транспорт – автобус. В салоне автобуса ближнего следования шанс попасть в аварию со смертельным исходом составляет примерно 1 против 5 миллионов. Это в 100 (!) раз меньше, чем за рулем собственного автомобиля. Для сравнения: шанс погибнуть в авиакатастрофе – 1 против 1,6 миллиона.

Особенности самого массового вида колесного транспорта на пневмоходу – легкового автомобиля – с точки зрения безопасности его водителей и пассажиров, а также пешеходов как участников дорожно-транспортного процесса мы подробно рассмотрели ранее.

Безопасность в автобусе, троллейбусе, трамвае, метро.

Пассажиру небезынтересно знать, что:

- Середина салона – самое безопасное место.
- Лучше сидеть спиной вперед: меньше риска в случае резкого торможения. Однако при резкой остановке происходит мгновенное запрокидывание головы назад, что очень плохо сказывается на дальнейшем состоянии шейных позвонков.

- Если сидите лицом вперед, то в момент резкого торможения или резкой остановки транспортного средства можно разбить голову о спинку впереди стоящего кресла.

- Сидеть по правому борту – безопаснее, чем по левому: подальше от встречного потока транспорта.

- Если стоите, размещайте точки опоры (две расставленные в сторону ноги, рук на поручне) так, чтобы их вертикальная проекция на пол образовывала треугольник большой площади. Здесь срабатывает принцип, называемый «треугольник жесткости»

- Заранее выберите направление падения в случае столкновения, а также определите кто и что упадет на вас.

- Кладя груз на полку над головой, учитывайте, что он может упасть на голову именно вам или соседним пассажирам.

- Держаться за поручни обязательно – даже если не качает. Когда качнет, будете хватать руками воздух. Качания поперек движения – чаще. Но резкое торможение опаснее резкого поворота.

- Если вы упали в воду как пассажир общественного транспорта, то главная опасность для вас – не вода, а другие пассажиры. Они забьют все выходы своими телами. Оставайтесь на месте, пока салон не заполнится водой, потом выбирайтесь через форточку. Если нет рядом открытой форточки, выберите позицию для выбивания окна ногой и хладнокровно ждите пока салон практически наполнится водой. В верхней части салона всегда остается воздух, которого вполне хватит для глубокого вдоха. При наполнении салона водой уменьшится скорость поступления в него воды, что даст вам реальную возможность преодолеть сопротивление ее потока в салон и выбраться из него в окружающее водное пространство и затем всплыть на поверхность водоема. До выхода в воду дышите чаще и глубже, чтобы насытить организм кислородом.

При пожаре в автобусе, троллейбусе или трамвае:

- Немедленно сообщите о пожаре водителю, потребуйте остановиться и открыть двери (с помощью кнопки аварийного открывания дверей).

- Используйте для ликвидации очага горения огнетушитель, а также подручные средства (пальто, стиральный порошок, землю и т.д.

- Как можно быстрее и без паники покиньте салон, помогая тем, кто слаб или в шоке.

- **Помните!** В троллейбусах и трамваях металлические части могут оказаться под напряжением в результате обгорания защитной изоляции проводов.

Не касайтесь металлических частей и не заливайте огонь водой!

- При блокировании дверей используйте для эвакуации аварийные люки в крыше и боковые стекла. При необходимости выбейте стекла обеими ногами или твердым предметом (например, кейсом или твердой тяжелой кладью и т.п.).

- Покидайте салон быстро, закрывая нос и рот платком, шарфом, воротником или рукавом, так как в любом виде транспорта при горении выделяются токсичные вещества.

- Выбравшись из салона, отойдите подальше, так как могут взорваться баки с горючим (автобус) или произойти замыкание высоковольтной электрической сети (троллейбус, трамвай).

- Сообщите о пожаре в службу спасения по телефону «01».
- Окажите помощь пострадавшим.

При загорании в вагоне метро:

- По внутренней связи сообщите машинисту о загорании.
- Приступите к ликвидации очага горения используя при этом огнетушитель и подручных средств (пальто, стиральный порошок, землю и т.д.

- При задымлении дышите через платок, шарф, воротник, рукав, одежду. Если есть возможность смочите их водой, так как при горении выделяются токсичные вещества, а влажная «маска» будет частично их задерживать от попадания в органы дыхания. Это же поможет предотвращению ожогов полости рта и легких горячими газами (продукты горения) и воздухом. В крайнем случае, влагу можно взять из собственного мочевого пузыря.

- При сильном пожаре разбейте окно в торце вагона в направлении движения поезда.

- По прибытии поезда на станцию после открывания дверей пропустите детей, стариков и инвалидов.

ЗНАЙТЕ! Люди погибают не от холода (жары) и голода, а ОТ СТРАХА!

Безопасность в пассажирском железнодорожном поезде.

Главное условие безопасности – четкое выполнение правил для пассажира, которые вывешиваются на видном месте в основном проходе пассажирского вагона. Но при этом надо еще дополнительно знать следующее:

- Середина поезда – самое безопасное место.
- При резком торможении неизбежно падение с полок (не только верхних!) людей и предметов, которые расположены со стороны конца поезда по его ходу движения. Меняйте место, или заранее привязывайтесь, или делайте барьер из натянутой веревки. Для пассажиров верхних полок у проводника поезда есть специальные страховочные ремни. Пользуйтесь ими обязательно при движении поезда.

- Когда Ваша семья занимает все купе, это устроить просто. В противном случае такое мероприятие превращается в подвиг. Выход может быть такой: рассказать попутчикам кровавую историю с десятками разбившихся – выдуманную или реальную (каждый год случается!) – и предложить взять пример с Вас.

- Заранее решите, чем выбивать окно в случае аварии – ногой в туфле или тяжелым предметом из своего багажа, или подручными средствами (кейс, плотно обернутая бутылка (лучше, если она полностью заполнена жидкостью и т. д., и т. п.).

- Если в воздуховоде под крышей вагона накопилась пыль, то при пожаре вагон может быть охвачен пламенем за несколько минут.

- После приема пищи не оставляйте посуду и твердые предметы на столе. В случае резкого (аварийного) торможения поезда или его столкновения все

части тела, попавшее на стол, будут травмированы этими предметами. Особенно опасны стеклянные стаканы в подстаканниках и очень опасны они, если в них находится чайная ложка.

- Ложиться на полку в купе пассажирского вагона надо головой в сторону выхода. Это важно по нескольким причинам. *Во-первых*, в случае даже небольшой по размеру щели в оконной раме, которую визуальнo можно и не определить, вашу голову не продует сквозняком, а ноги всегда можно плотно укатать одеялом или плотной (плохо продуваемой) вещью (пальто, плащ, свитер, сложенная простыня и т.п.). *Во-вторых*, в случае падения со второй полки исключается удар головой о стол (особенную опасность при этом представляет область шеи и основание черепа). *В-третьих*, в случае вооруженного нападения преступников последние стреляют, как правило, в полки вагона в сторону окна, предполагая, что именно там расположена голова и верхняя часть туловища. *В-четвертых*, даже если это не вооруженное нападение со стрельбой, у вас более выгодная позиция – ближе к выходу, возможность быстро убрать свои ноги от их поражения (резко подтянуть ноги к животу, что окажет вам верную помощь как в быстром подъеме и эвакуации из купе, так или в возможности защищаться ногами). *В-четвертых*, такое положение обеспечивает лучший обзор преступника сзади и дает вам преимущественную возможность нападения на него тоже сзади. Вы его видите во весь рост, а он видит лишь то, что открывается его взору: дальние части полка, стол и окно. И те секунды, которые ему надо затратить на разворот в сторону выхода из купе они, эти секунды, и есть спасительные для вас – вы в полной мере можете использовать это время для поражения преступника, оказания ему неожиданного для него мощного сопротивления или, в лучшем случае, моментально покинуть купе (уйти от преступника).

Пожар в вагоне пассажирского железнодорожного поезда

Пожар в поезде страшен не пламенем, а, в первую очередь, ядовитыми продуктами горения синтетических отделочных материалов. Уже на **4-й минуте** после возникновения пожара их концентрация превышает предельно допустимую.

К сведению: в относительно спокойной обстановке (при отсутствии паники) пассажиры имеют реальную возможность покинуть вагон в течение полутора минут!

Наиболее частыми причинами возникновения пожаров в пассажирском вагоне являются:

- неосторожное обращение с огнем пассажиров и обслуживающего персонала (до 40 %);
- неисправность электрооборудования (25 %);
- поджоги как вид террористического акта.

В большинстве случаев (58 %) загорание в вагонах возникают при движении по пути следования.

Наиболее тяжкие последствия бывают:

- при несвоевременном обнаружении загорания (чаще это происходит в ночное время);

- при вспышке разлитой горючей жидкости:
- при открывании двери купе, в котором до этого происходило скрытое развитие пожара. В этом случае доступ кислорода резко интенсифицирует процесс горения, вследствие чего создается крайне сложная обстановка.

В настоящее время для уменьшения пожарной опасности при отделке вагонов все чаще используются негорючие и трудногорючие материалы, устанавливаются огнезадерживающие перегородки между служебными отделениями проводников вагонов и пассажирскими салонами, способные сдерживать распространение пламени в течение 30 минут. Для своевременного обнаружения очага пожара вагоны оборудуются автоматической пожарной сигнализацией, устраиваются дополнительные аварийные выходы (оконные проемы 3-го, 6-го купе и окно в коридоре).

Общие рекомендации. При обнаружении задымления вагона закройте нос и рот смоченной водой тканью (полотенцем, наволочкой, простыней, шарфом, одеждой: футболкой, рубашкой и т.п.) Передвигаться по вагону надо на коленях, так как внизу (у пола на высоте 10-15 см) дыма меньше (меньше и «угарного» газа – невидимый, без запаха очень ядовитый, а кислорода воздуха хватает для обеспечения нормального дыхания. В движущемся поезде необходимо перейти в другой вагон, желательно по ходу движения поезда, в остановившемся – на улицу (по возможности на ту сторону, где нет железнодорожных путей).

Не уходите далеко от поезда, так как прибывшие спасатели, в первую очередь, будут искать пассажиров возле полотна дороги.

При возникновении горения в пассажирском выгоне поезде:

- Сообщите проводнику вагона о загорании и его месте.
- Разбудите спящих пассажиров.
- Пресекайте панику всеми доступными вам и разрешенными способами и средствами (у вас очень мало времени на спасение).
- Ни в коем случае не открывайте окна, чтобы не допустить приток свежего воздуха (а с ним главное – кислорода). От притока кислорода горение обязательно усилится.
- Уходите в передние по ходу движения вагоны; если это невозможно – в задние, плотно закрывая за собой двери.

Если огнем отрезаны выходы (пути отхода):

Зайдите в купе или туалет.

Плотно закройте за собой дверь и откройте окно.

Ожидайте помощи, подавая сигналы голосом, стуком, размахиванием рукой или; если есть хорошо видимый предмет (фонарик, платок, шарф, майка, рубашка и т.п.) то используйте его в качестве видимого сигнала.

Если потушить огонь невозможно:

- **Остановите железнодорожный состав (поезд) при помощи «Стоп-крана».**
- Откройте двери, выбейте стекло в окнах, используя для этого подручные средства (кейс, чемодан, приставную лестницу (в некоторых купе она слу-

жит для поднятия себя на вторую полку), бутылку, предварительно обернув ее тканью во избежание порезов от ее раскола (полотенцем, наволочкой, простыней, шарфом, майкой, рубашкой, и т.п.). Перед разбиванием стекла его надо (если есть на это время) также прикрыть тканью (одеялом, простыней т.п.), чтобы не получить ранней от осколков стекла. Окно можно выбить резким ударом ногой в обуви, стараясь удар наносит перпендикулярно поверхности стекла. Затем быстро, соблюдая меры предосторожности, убрать не отлетевшие осколки оконного стекла и вылезти через образовавшийся проем наружу, держась за очищенную от стекла нижнюю кромку рамы окна. Это позволит уменьшить высоту падения на землю, а значит уменьшит вероятность получения травмы при падении. Перед выходом через разбитое окно, если позволяет время и нет паники, желательно выбросить на место предполагаемого вашего приземления матрацы и одеяла. Это, *во-первых*, в какой-то степени смягчит удар тела о землю, а, *во-вторых*, станет отличным подспорьем для сохранения тепла вашего тела и других пассажиров в холодное время года, особенно глубокой осенью, зимой и ранней весной.

- Помогите эвакуироваться детям, пострадавшим и пассажирам, находящимся в шоковом состоянии.

- Выйдя из вагона отойдите от него на безопасное состояние, но с учетом, чтобы прибывшие на место происшествия спасатели могли вас быстро обнаружить и оказать необходимую помощь.

Безопасность в устройствах для подъема и спуска (лифт, фуникулер, канатно-кресельный транспорт и т.п.)

- Лифты и фуникулеры оборудованы кнопкой вызова диспетчера и средствами связи с ним.

В случае возникновения любой неприятности или неудобства (непредвиденная остановка, хулиганские выходки пассажиров и т.п.) нажмите кнопку вызова диспетчера и он будет слышать все что происходит в лифте или фуникулере. Попросите помощи. При необходимости диспетчер обязан вызвать вам на помощь спасателей, «Скорую помощь», милицию, своих сотрудников и т. д.

- По возможности не пользуйтесь лифтом, фуникулером и другими техническими средствами, авария которых может плохо для вас кончиться.

- Если рядом с лифтом есть лестница, а рядом с фуникулером – тропинка, такое самоограничение будет полезно, в том числе, для ваших ног.

- Не заходите в лифт с незнакомыми вам людьми.

- В кабине лифта на Вас могут напасть. Правда, на темной лестнице – тоже. Делайте выбор по складывающимся обстоятельствам – каким образом вам необходимо подняться на свой этаж.

- В случае нападения на вас постарайтесь не показывать нападающему, что вы его испугались и мобилизуйте себя дать ему достойный отпор. Самые уязвимые места вашего противника – это глаза: ослепленный (невидящий) противник уже не противник. Отпор должен быть ошеломляющим ногами и руками. Руками бить в лицо, пальцами в глаза, царапать ногтями лицо и стараться попасть ими в глаза. Если противник в очках, то немедленно надо нанести удар

рукой по ним и второй по носу. Ухватиться за волосы на голове нападающего (если они у него есть и можно их схватить) в месте, расположенном над висками (там где обычно начинаются пролысины) и, захватив крепко прядь волос тянуть голову вниз (это прием американских полицейских!). Если у него на голове шапочка или какой-нибудь головной убор, то его надо использовать как щиток, закрывающий глаза или просто натянуть его на глаза и удерживать в таком положении пока лифт не остановится и дверь не будет открыта. Одновременно с этим ногами – коленом – сильно бить в пах! Каблуками как можно сильнее бить по ногам пальцев его ног или рантами своей обуви сильно бить по наружной части голени любой ноги нападающего. Все время очень громко визжать и звать на помощь! **Помни! Чем выше частота и громкость испускаемого визга, тем сильнее его поражающее воздействие на противника** – это вызывает часто чувство страха и паники!

- Будьте осторожны, заходя в лифт: можно второпях ступить в пустую шахту, и испытать ощущение полета, о котором вы, может быть, уже никому не сможете рассказать.

- Если вы мужчина и едите с дамой или с ребенком, а среди пассажиров есть инвалиды и старики то заходите в лифт первым, подстрахуйте дверь лифта от автоматического закрывания, а затем помогите занять место в лифте указанным лицам. Из кабины лифта выходят в обратном порядке: дети, старики, женщины, инвалиды, мужчины.

- Не курите в лифте и не позволяйте делать это другим пассажирам. Может быть, что кто-то накануне разлил в кабине лифта легко воспламеняющуюся жидкость, не имеющую даже запах, концентрация паров которой создаст либо горючую, либо взрывоопасную смесь. Или, в подъезде произошла утечка бытового газа и он по какой-либо причине не успел выветриться из помещения кабины лифта. Могут быть и другие пожароопасные ситуации.

- **Никогда не пользуйтесь лифтом во время пожара!** По существующим «Правилам пожарной безопасности» пожарные сразу же по приезду к месту пожара обесточивают горящий объект. Так вы можете попасть в «лифтовую ловушку» горящего дома (подъезда). **Результат** такого положения вполне предсказуем – **гибель пассажиров в лифте от отравления продуктами горения и (или) от высокой температуры окружающей среды** (вода, как известно, закипает при температуре 100°С, а клетки человеческого организма почти на 80-90 % состоят из воды и различных жидкостей на ее основе).

Пользование канатно-кресельным транспортом имеет свои специфические особенности, о которых каждому пассажиру надо хорошо знать.

- Перед выходом на посадочную площадку необходимо очень внимательно прочесть и очень хорошо запомнить все правила и требования безопасности пользования этим видом транспорта и неукоснительно их выполнять.

- Во время посадки и высадки четко выполнять указания и команды обслуживающего персонала.

- **Находиться в кресле не пристегнутым специальным приспособлением категорически запрещено! Это смертельно опасно во время всей поездки!**

- В осенний, зимний и весенний периоды обязательно иметь при себе плотную подстилку на сидение (лучше кожаную или плотную шерстяную, из ватина и т.п.), так как при подъеме и спуске может быть сильный ветер и вас без этой подстилки продует насквозь снизу (берегите тазобедренную область от переохлаждения!).

- В случае непредвиденной остановки канатной дороги начнется вертикальное колебание всей канатной системы (каната с креслами). Не пугайтесь и не паникуйте – это естественное явление, связанное с перераспределением внутренних сил в системе и смены направлений их векторов. Запас прочности таких систем многократный! Затухание этого колебания проходит быстро. А вот сидеть в кресле иногда приходится продолжительное время, так как механики должны устранить неисправности и запустить систему в работу. Наберитесь терпения и будьте спокойны. С вами ничего не случится. Поэтому в холодные периоды года приходится **одеваться** не по условиям текущего состояния погоды, а **по СЕЗОНУ (времени года)** с расчетом на низкие температуры воздуха и сильный ветер, снегопад или дождь, грозу.

- **При запуске системы и в начале движения** вертикальные колебания небольшие. Не пугайтесь! А радуйтесь, что все стало в норму и вы скоро достигните конечной станции.

- Всегда с собой имейте аварийный запас питьевой воды и пищи: **галетное печенье, конфеты, шоколад.**

2.3.2. Безопасность на водном транспорте

Вода – это не постоянная среда обитания человека. Как говорят; «Вода не суша – долго не проживешь!» Но, все же... Человек приспособился быть в водной стихии продолжительное время. С этой целью он изобрел множество самых различных приспособлений и конструкций. При этом он очень хорошо познал природу «удерживаться на воде» – открыл закон плавучести тел. Этому человечество благодарно древнегреческому мыслителю и ученому Архимеду. Еще в школе при изучении предмета «Физика» мы знакомы с этим законом. Но, как это прискорбно бывает, многие люди забывают или не хотят помнить о «силе Архимеда». А именно ей, этой силе, мы благодарны когда с удовольствием наслаждаемся купанием в водоемах, реках, озерах и морях. На законе плавучести тел и строится вся теория и практика спасения людей, попавших в воду в экстремальных для них ситуациях. Следует напомнить об этой волшебной «СИЛЕ АРХИМЕДА».

Попав в воду, мы невольно чувствуем, что становимся несколько легче, чем стоя на суше. Почему? Все дело в том, что сила гравитации Земли (сила притяжения тела к Земле), вектор которой направлен вниз, в воде (правильно будет сказано в любой жидкости) компенсируется выталкивающей из воды это тело силой (ее вектор направлен вверх), которую называли именем этого ученого – силой Архимеда. Не вдаваясь в подробности природы возникновения этой выталкивающей силы, процитируем **закон Архимеда: на тело, погруженное в жидкость, действует выталкивающая сила, равная весу жидкости, вы-**

тесненной телом (см. Джанколи Д. Физика: В 2-х т. Т. 1: Пер. с англ.– М.: Мир, 1989.– С. 357). И, как отметил Архимед, чем больше тело имеет собственный объем, тем больше оно вытеснит этой жидкости при его полном погружении. А это означает то, что, чем больший объем будет вытеснен, тем больше и будет ее вес. Это же, в свою очередь, говорит нам о том, что будет и больше сила, которая это тело выталкивает из жидкости. Все очень просто: увеличь объем своего тела с помощью надетого на себя надувного гидрокостюма (спасательного жилета) – увеличится и сила выталкивания. Взял в руки надувной шар или большой мяч – и стало легче держаться на воде. А уж если лег на надувной матрац, то и вовсе сплошное удовольствие – лежи и загорай под солнцем.

Вот и вся премудрость при организации как самоспасания на воде, так и спасения других. Были бы лишь такие средства, использование которых способствовало бы значительному увеличению объема системы «человек – спасательное средство». Другое дело, где взять такие средства, когда попадаешь в неожиданную экстремальную ситуацию? И как правильно использовать такое средство с максимальной эффективностью для себя или для тонущих людей?

И еще. Есть среди спортсменов-пловцов такое понятие, как «плавучесть пловца». Из физики нам хорошо известно, что любое тело, плотность (масса тела поделенная на его объем) которого меньше (или, в крайнем случае, равен) плотности жидкости, в которую это тело погружают, то это тело всегда будет на поверхности этой жидкости. Так и пловцов – если плотность тела пловца меньше плотности воды, то говорят у него «положительная» плавучесть; если эти величины равны между собой, то пловец с «нулевой» плавучестью, а если плотность тела пловца меньше плотности воды – это уже «отрицательная» плавучесть. Нетрудно догадаться, что показатель плавучести зависит от плотности воды: чем она солонее, тем ее плотность выше. Вот почему некоторые люди не могут спокойно лежать на спине и греться на солнышке в пресной воде, а в соленой, например, в море или в соленом озере, могут спокойно получать это удовольствие.

Каждый человек может очень просто определить свою «плавучесть». Это следует сделать именно в пресной воде. Лег на воду и тебя не тянет ко дну – плавучесть «положительная», если потянуло, но когда набрал в себя побольше воздуха и эта тяга пропала – это «нулевая» плавучесть. Хуже обстоит с теми, кто, сколько бы не старался «надуться» вдыхаемым воздухом, его все равно тянет в низ. Здесь налицо «отрицательная» плавучесть. В народе говорят: «Идет на дно топором». Таким людям без вспомогательных спасательных плавсредств в воду заходить глубже чем по пояс очень опасно. Их вода «не держит».

Все, о чем было сказано, и есть та теоретическая основа обеспечения безопасности пребывания человека на воде и в воде. А в практике это надо понимать так: **любое средство, обладающее такими качествами, как, легкое по весу, прочное по составу материала и способное увеличиваться в своем объеме в несколько раз – может быть спасательным средством.** По такому принципу устроены надувные спасательные жилеты, спасательные круги, спасательные лодки и шлюпки, спасательные плоты и т.п. В качестве спасательно-

го средства вполне можно использовать прочные по составу материала надувные матрацы, шары, камеры автомобильных шин, обычные наволочки, если их уметь «надуть» воздухом, резко раздвинув и быстро сжать открытую сторону в кулак и т.п.

Кроме этого, в качестве спасательных средств используются не только надувные предметы. Это могут быть предметы, изготовленные из легких сортов древесины (липа, осина и др.), а также и из тяжелых материалов, но при условии, что эти предметы будут больших объемов и пустотелые. Например, металлические понтоны, лодки и катера, плоты и т.п., изготовленные из легких металлических сплавов. При изготовлении огромных морских судов как гражданского, так и военного назначения используются различные материалы, в том числе и металл. И только благодаря знанию и правильному применению «закона Архимеда» они успешно бороздят водные просторы морей и океанов.

Как быть, если вы попали в экстремальные и опасные ситуации на воде? Об этом и другом будет рассказано кратко сейчас.

Безопасность на морском или речном судне.

• Главное правило и важнейшая заповедь: вступив на палубу корабля, вы полностью переходите под юрисдикцию и подчинение капитана судна.

• Главная ваша обязанность: досконально изучите правила поведения пассажира судна и неукоснительно их выполняйте.

Вам необходимо знать, что:

• Быстрый переход на спасательное средство должен быть подготовлен заранее.

• В хорошую погоду на палубе безопаснее, чем в каюте.

• Безопаснее та каюта, которая ближе к выходу на палубу.

• Постоянно имейте на себе или при себе (в сумке) что-нибудь хорошо плавучее. Можно носить под одеждой пенопластовый пояс или не надутый спасательный жилет из прорезиновой ткани. Временно может помочь и большого размера обыкновенный полиэтиленовый мешок, если его открытый край собрать «гармошкой» в одной руке и самому надувать периодически воздухом изо рта. Получится надежный «поплавок», который окажет вам очень полезное спасательное дело – как можно дольше продержаться на воде до прибытия помощи.

• Свои приготовления можно замаскировать и сделать необременительными: в чемодан, сумку или рюкзак сложите мягкие вещи, предварительно завязанные в мешок побольше – полиэтиленовый или из прорезиновой ткани. За этот поплавок Вы будете держаться, оказавшись за бортом продолжительное время. В качестве надежного поплавка можно использовать пустые 1,5 литровые пластиковые бутылки плотно закрытые пробками и связанные между собой за их горловины.

• Укладываясь спать, держите наготове фонарь с герметичным (или водонепроницаемым) корпусом, нож, с привязанной к нему крепкой тесьмой

(длина 1,0-1,5 м) и аварийный спасательный запас: пресная вода, сухой продовольственный паек, сигнальный порошок и др.

Безопасность за бортом.

Если вы по какой-то причине оказались в воде за бортом судна, то мы вам советуем:

- **Не теряйте надежду на ваше спасение! Боритесь со стихией до победы!**

- Сбросьте обувь и все, что не плавает.

- Если плыть некуда (берега не видно), то всю одежду не сбрасывайте, а только ту, что при насыщении водой будет тянуть вас вниз. В оставшейся легкой одежде вам будет чуть-чуть теплее.

- **Пить морскую воду категорически не рекомендуется.** Первоначально она приносит облегчение, но в организме очень быстро накапливается натрий, и катастрофически разрушается обмен веществ. Жажда увеличивается быстрыми темпами.

- Для удержания на поверхности воды достаточно иметь спасательное средство с плавучестью 1 кг. Для удержания головы над водой нужна плавучесть 6 кг.

- Чтобы оттянуть наступление гипотермии (переохлаждения), надо держать голову над водой. Голова – наиболее выделяющая тепло часть тела.

- При температуре воды 4 градуса по Цельсию время выживания 30 минут. При температуре 10 градусов – 2 часа, если плыть, и 4 часа, если "сжаться" и не двигаться. Если вы подожмете колени к животу, сложите руки на груди, вы на 50% удлините срок выживания. При температуре 10 градусов хорошим пловцам до наступления гипотермии удастся проплыть до 1,5 км, плохим – не более 100 м.

- Движение в воде (в отличие от движения в воздухе), не способствует согреванию, а наоборот. Вода моментально отводит тепло от тела пловца.

- Если вы оказались в воде не один, соберитесь в плотную кучу. Вы будете греть друг друга, и, кроме того, станете заметнее. В группе (компании) легче переносятся трудности. Как гласит поговорка: «Гуртом и батьку легче бить»

- Вероятность нападения акул весьма незначительна по сравнению с опасностью утонуть или погибнуть от переохлаждения.

- Выбравшись из холодной воды, не спешите восстановить ток крови в конечностях: прилив холодной крови к сердцу может вызвать его остановку.

- **При любых обстоятельствах думайте только о жизни !**

Помните! Люди погибают не от холода и голода, а от страха!

Пожар на теплоходе.

В случае объявления о пожаре по судовому радио:

- Покиньте каюту и направляйтесь на палубу к спасательным шлюпкам.

- Предварительно наденьте спасательные жилеты, которые как правило, хранятся в каюте.

- Если выход из каюты отрезан огнем, плотно закройте дверь каюты и выбирайтесь через иллюминатор.
- При невозможности сделать это, обмотайте голову, тело мокрым одеялом, полотенцем и попытайтесь, задерживая дыхание, пробежать сквозь огонь и дым.
- В случае отсутствия спасательных шлюпок прыгайте за борт и плывите в сторону от корабля.
- Сбросьте с себя обувь и тяжелую одежду.
- По возможности зацепитесь за любой плавающий предмет или привяжитесь к нему (на случай потери сознания).

**ПОДАВАЙТЕ СИГНАЛ О ПОМОЩИ ЛЮБЫМ СПОСОБОМ!.
НАДО, ЧТОБЫ ВАС ЗАМЕТИЛИ!**

Безопасность на спасательном плоту.

- Если в результате катастрофы вы оказались на спасательном плоту или в лодке на большом удалении от берега, радуйтесь этому и настраивайтесь на месяц плавания.
- Если солнце припекает, сделайте защитный навес, охлаждайте тело морской водой.
- Если холодно, надо выжать одежду, удалить воду со дна плота (последние капли – губкой или тряпкой), защитить внутреннее пространство плота от брызг.

В аварийном комплекте, помимо всего прочего, должны быть:

- несколько ножей;
- брусок для заточки ножей;
- ручные гарпуны;
- материалы: липкая лента, куски прорезиненной ткани, веревки различной толщины, проволока;
- губка – для собирания воды;
- подводное ружье;
- проволочные поводки для рыболовных крючков;
- полиэтиленовые мешки;
- различные герметично закрывающиеся емкости;
- капроновый чулок – для изготовления сачка; сачком можно собирать планктон.

**ЗНАЙТЕ, ЧТО острые предметы опасны
для резиновой надувной конструкции.**

Надутую камеру может проткнуть острый плавник рыбы или торчащий из рыбы гарпун.

Другие опасности для маленького судна:

1. Разбиться в шторм о рифы или при попытке высадиться на берег.
2. Подвергнуться нападению крупного животного или просто столкнуться с ним.

3. Провалиться в глубокую впадину между волнами и оказаться глубоко под водой.

4. Наткнуться в шторм на крупный плавающий предмет, например, бревно.

5. Встретиться с "волной-убийцей" – особо высоким водяным вихрем, который в несколько раз превышает обычное волнение.

6. Оказаться на пути крупного судна.

7. Судно может изнашиваться от непрерывно чередующихся напряжений и развалиться.

8. Гарантийный срок службы надувного спасательного плота – около 40 суток. Потом начинается расползание клееных стыков.

Добывание пресной воды.

- При минимальной активности средний взрослый человек может без питья воды сохранить жизнь в течение 5 суток.

- Морская рыба внутри "пресная". Если у вас избыток рыбы, можно выжимать из нее воду.

- Подготовьтесь к сбору дождевой воды на тенте плота. Если тент сделан из материала, который не является химически нейтральным, вода будет загрязнена, и Вы можете отравиться. Чтобы собирать чистую воду, надо покрыть тент сверху полиэтиленом.

- Воду можно получать конденсацией из воздуха. Запаситесь серийно изготовленными опреснителями. Если таких нет, то конструкция опреснителя определяется тем, что окажется у вас под рукой. Основная идея конструкции: пар конденсируется на холодных стенках сосуда.

Питание.

- Внутренности животных богаче витаминами, чем мясо (мускулы).

- Избыток мяса можно резать на тонкие ломтики и сушить.

- Съедобны моллюски, которыми обрастает любой плавающий предмет.

Можно специально опускать в воду предметы для привлечения моллюсков.

- Летучие рыбы не только съедобны, но и вкусны в сыром виде.

Вызов помощи.

- На современных больших судах вдали от берега наблюдение за окружающей обстановкой ведется плохо, тем более если включен "автопилот". При встрече с судном спасательный плот скорее всего не будет замечен, даже если подавать сигналы.

- Выбирая окраску для судна и спасательного снаряжения, учитывайте: самый заметный цвет днем – оранжевый, ночью – белый.

- Если в аварийном комплекте вашей лодки есть сигнальные ракеты, то дымовые ракеты надо использовать днем, осветительные – ночью, а наоборот – бесполезно.

- В солнечную погоду можно подавать сигнал (например, летчику) зеркальцем («солнечный зайчик»). Для выбора направления используйте палец вытянутой руки: держите зеркальце у виска, пальцем заслоните цель, направьте зеркальце так, чтобы отраженный солнечный луч задевал палец.

Частоты аварийных радиомаяков: 121,5 и 243,0 МГц

Сигнал SOS передается непрерывно так: три точки – три тире – три точки. Все повторяется до тех пор, пока вас не услышат и не установят координаты вашего нахождения

(...---...).

Примитивная навигация.

- Широта любой точки на земном шаре определяется как угол между Полярной звездой и горизонтом.

- Приспособление для измерения угла можно сделать, например, из проволоки. Свяжите равносторонний треугольник. 60 градусов – любой внутренний угол этого треугольника. 30 градусов – угол между любой стороной и линией к середине другой стороны.

- Долгота любой точки Земли определяется по разнице времени между проходом солнца через зенит для этой точки и проходом через зенит для Гринвича (городка под Лондоном).

- За 1 час солнце проходит 15 градусов географической долготы. Для определения долготы нужны часы, показывающие правильное время для известного часового пояса.

- На морской карте аварийного комплекта надо пометить основные судоходные пути и маршруты миграции птиц.

- О близости суши можно узнать по следующим признакам:

- изменение конфигурации волн;

- кучевые облака, поднимаемые тепловыми потоками воздуха над сушей;

- изменение цвета воды из-за выноса частиц в дельте большой реки;

- появление птиц, которые не являются особо дальними летунами.

Надежное судно.

- Если Вы собрались строить собственное небольшое судно или хотите воспользоваться готовым, то примите во внимание следующие конструктивные особенности, делающие судно надежным:

1. Непотопляемость:

- водонепроницаемые переборки;

- легко выгружаемый балласт;

- устойчивость;

- самопроизвольное возвращение к нормальному положению после переворачивания;

- непотопляемое снаряжение: герметичная прочная упаковка всех запасов.

2. *Особая жесткость или особая эластичность*: любое из этих качеств позволяет переносить столкновения.

3. *Заметность*: яркая окраска; габаритные огни и подсветка паруса и корпуса ночью.

4. *Управляемость*:

- возможность лавирования (движения против ветра под парусом);
- возможность управления при сильном волнении;
- возможность ремонта и компенсации поломок в средствах управления.

5. *Быстроходность*.

Вот **неочевидные конструктивные особенности надежного спасательного плота** (очевидные учтут без вас):

- тент, приспособленный для сбора дождевой воды: материал тента химически нейтрален, и есть сток в емкость для воды;
- закрытые прозрачной пленкой окошки со всех сторон тента;
- можно наблюдать все стороны горизонта, и вода не заливает плот;
- дно плота не прогибается: прогибы привлекают рыб и могут быть атакованы акулой.

2.3.3. Безопасность в самолете

Общие рекомендации.

- Садясь в самолет, имейте при себе наполненную водой флягу и весь дежурный набор для выживания, скорректированный по сезону и условиям полета.

- Если полет будет проходить над водой, возьмите с собой что-нибудь достаточно плавучее, например, просто завяжите "ручной багаж" в прорезиновый мешок, а его уж замаскируйте в сумке.

- В случае аварийной посадки безопаснее середина салона. Пересядьте туда, не дожидаясь происшествия, если есть свободные места, потому что когда объявят аварийную ситуацию, середина окажется в дефиците.

- Уточните, где находится аварийный выход, какие способы эвакуации из салона предусмотрены, есть ли кислородные маски и как пустить в них кислород, какие есть средства спасения на воде.

- Контейнеры с масками обычно крепятся к потолку или к спинке переднего кресла.

- В качестве спасательных плавучих средств обычно применяются нижние кресельные подушки, надувные жилеты (находятся под креслами), надувные трапы, надувные плоты.

- Садитесь ближе к выходу из салона или к аварийному выходу.

- Может иметься аварийный выход на крыло. Им можно воспользоваться при пожаре на земле и при посадке на воду.

- Отрегулируйте привязной ремень по своему телу, потренируйтесь в быстром застегивании и расстегивании. Слабины быть не должно. Не отстеги-

вайтесь в течение всего полета, иначе при внезапном маневре или попадании в воздушную яму можете оказаться на потолке. По этой же причине ходить по салону – опасно.

- Пристегните соседа, иначе он может упасть на Вас с потолка.

Аварии при взлете и посадке.

- На время взлета и посадки наденьте пальто – если оно из трудновозгораемого материала (шерсти, кожи). В случае пожара оно обеспечит Вам некоторую защиту.

- Не надевайте туфли на тонких каблуках: каблуки могут проткнуть аварийный надувной трап.

- При риске аварийной посадки позаботьтесь, чтобы на полке над Вами не было ничего жесткого и тяжелого. Свой багаж держите под креслом или на коленях.

- При аварийной посадке замотайте голову какой-нибудь одеждой, закройте лицо руками и нагнитесь к коленям. Это защитит Вас от осколков. Если пространство между креслами слишком тесное, упритесь руками в переднее кресло и положите голову на руки.

- После аварийной посадки задача номер один – выбраться из самолета, пока не взорвалось топливо.

- При намеке на панику помогите экипажу навести порядок. Например, заявите громко на низких тонах: «Кто будет орать, тому расшибу голову!» Командирский голос надо ставить заранее. Если в критической ситуации нет лидера, берите инициативу на себя. Ваши средства: спокойствие, приказ, кулак.

Декомпрессия.

- При аварии на большой высоте может наступить **декомпрессия – падение давления воздуха в салоне.**

Признаки декомпрессии: свист, боль в ушах, боль в кишечнике, потепление и пощипывание кожи. Наденьте кислородную маску и меньше двигайтесь.

При быстрой декомпрессии на большой высоте у вас на надевание кислородной маски будет только 15 секунд. Запоздав, вы потеряете сознание.

- Сначала наденьте маску сами, и только потом помогайте окружающим.

- Кислород не начнет поступать, пока Вы не включите его подачу. Обычно надо дернуть за шнурок, тянущийся от маски к предохранителю.

- Если перед вами (или над вами) внезапно открылся отсек с кислородными масками, надевайте маску немедленно. Не оглядывайтесь на других и не задавайте вопросов. Дело в том, что при падении давления этот отсек открывается автоматически.

По ощущениям трудно определить, поступает кислород или нет, так как он не имеет запаха. Закрепите маску на голове, потому что еще есть опасность потерять сознание. Стюардесса вам не поможет, поскольку будет занята другими.

При возникновении пожара в самолете.

- **Слушайте и беспрекословно, четко выполняйте команды членов экипажа!**

- **Защититесь от возможных ожогов**, закрыв открытые участки тела имеющейся одеждой, пледами, наденьте перчатки, шляпу, шапку и т.п.

- **Защитите себя от дыма**, пригнитесь и ползайте к выходу на четвереньках. Чем ближе к полу, тем меньше задымленность В пространстве над полом (примерно 10-15 см) воздух более насыщен кислородом и менее всего ядовитыми продуктами горения.

- **После остановки самолета немедленно направляйтесь к ближайшему выходу, в т.ч. к аварийному.**

- **Если проход завален**, пробирайтесь через кресла, опуская их спинки.

- **Не стойте в толпе у выхода**, если очередь не двигается;

Помните, что есть другие выходы.

- **Не открывайте запасные люки в тех местах, где снаружи есть огонь и дым.**

- **Не берите с собой ручную кладь, это может стоить вам жизни!**

- **Пресекайте и боритесь с паникой любыми средствами!**

- **После выхода из самолета** быстро уходите от него на расстояние не меньше 1,5 км (удалитесь от него как можно дальше – «запас делу не помеха»).

Если это невозможно, то ложитесь на землю животом вниз, ногами в сторону к самолету, сомкните их вместе и обхватите голову руками, – **возможен взрыв!**

- Знайте: в случае пожара на земле вам отпущено судьбой 5 минут на эвакуацию.

И... по секрету:

- Имейте при себе что-либо похожее на нож (из прочной пластмассы, например, со способностью перерезать крепкую веревку или канат) некриминального размера. Должен быть под рукой хотя бы такой инструмент. Опыт показывает: через устройство проверки небольшое такое устройство проносится запросто. Он может очень пригодиться в случае, если вы запутались в каких-либо веревках и т.п. Освободившись от пут, вы получите еще один шанс остаться живым!

Аварийное приводнение самолета.

- Преждевременно надутый спасательный жилет может помешать Вам выбраться из салона, если придется нырять.

- Если Вы будете находиться непосредственно в воде, у Вас будет в 10 раз меньше шансов выжить, чем если Вы будете на спасательном плотике, – в основном, из-за переохлаждения.

- Отправляясь в полет, одевайтесь в яркое: вас скорее обнаружат на воде.

САМОЕ ГЛАВНОЕ: САМИ НЕ СОЗДАЙТЕ УСЛОВИЯ,

КОТОРЫЕ СТАНУТ ПРИЧИНОЙ ПОЖАРА!

НА БОРТУ САМОЛЕТА НАДО ОБРАЩАТЬСЯ С ОГНЕМ,

БУДТО ЕДЕТЕ НА БЕНЗОВОЗЕ!

Итак, подведем некоторые итоги.

В данной главе был рассмотрен комплекс вопросов, связанный с безопасным участием пассажиров при пользовании услугами транспорта общего пользования (автобус, трамвай, троллейбус, метро), специального (лифт, фуникулер, канатно-кресельный) транспорта, железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Также в качестве примера рассмотрен системный подход к решению проблем безопасности в одном из многочисленных видов транспорта – железнодорожном, с учетом решения проблем безопасности жизнедеятельности в этой сложной социотехнической транспортной системе.

Аналогично, как и в предыдущих параграфах пособия, посвященных проблемам формирования транспортной культуры школьников и их подготовки к безопасному участию в транспортных процессах различных видов транспорта, основной упор был сделан на то, чтобы учителя и педагоги, другие субъекты процесса формирования этого вида культуры у учащихся школ, руководствуясь приведенными правилами поведения, могли в своей повседневной практической деятельности избежать несчастных случаев во время пользования этими видами транспорта и со знанием дел просто своевременно избежать всяческих неприятностей в пути на работу, учебу, отдых. Надо отметить, что люди зачастую неумеренно используют много разных вещей, без которых жизнь была бы, наверное, здоровее и безопаснее.

В данной главе мы не стали давать материалы, связанные с безопасным выполнением «Правил дорожного движения» для пешеходов и пассажиров, так как все это школьники обязаны знать на «отлично» после изучения соответствующих тем в школьном курсе «Основы безопасности жизнедеятельности».

Тоже касается и тех правил для пассажиров тексты, которых вывешены в салонах всех транспортных средств общего пользования, а также изложены в инструкциях для пассажиров самолетов (они расположены во всех спинках сидений всех без исключения самолетов), правилах для пассажиров железнодорожного и водного транспорта (вывешены во всех пассажирских вагонах и в салонах пассажирских судов различного водоизмещения), а уделили основное внимание именно тем вопросам, которые составляют и научную, и практическую платформы (базы) общей теории безопасности на транспорте. По нашему глубокому убеждению, именно такой подход правилен и полностью соответствует в работе с учащимися не только общеобразовательных школ, но и с обучающимися в системе профессиональной подготовки, включая вузы.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Какие общие принципы обеспечения безопасности на транспорте общего пользования вы смогли определить, ознакомившись с материалом, изложенным в данной главе. А именно посвященном:

- безопасному поведению во время поездки в общественном транспорте?

- мерам безопасности при возникновении пожара в транспортных средствах общего пользования?
 - аварийной эвакуации из транспортного средства?
2. В чем, по Вашему мнению, заключается принципиальная разница в тушении пожара в салоне автобуса и в салоне трамвая (троллейбуса)?
 3. Чем опасен пожар в кабине лифта и как безопасно вести себя в случае возгорания в ней?
 4. Как необходимо вести себя в лифте, чтобы сохранить свою жизнь в случае нападения на вас злоумышленника?
 5. Почему мужчины должны входить в кабину лифта первыми, а выходить последними?
 6. Как вы думаете, правильно ли поступают те мужчины, когда при посадке в фуникулер они пропускают впереди себя даму, или ребенка, или инвалида? Разъясните свою позицию и увяжите ее с правилами безопасности. Разъясните свою позицию и увяжите ее с правилами безопасности.
 7. Как должен поступить мужчина, когда фуникулер остановился на одной из своих конечных станций и его пассажиры должны выходить на посадочную платформу?
 8. Расскажите, как необходимо поступить, чтобы сохранить свою жизнь, если вы по какой-либо причине оказались в воде за бортом прогулочного теплохода?
 9. Расскажите порядок ваших действий в случае возникновения пожара на борту самолета в котором вы летите.
 10. Расскажите порядок ваших действий в случае аварийного приводнения самолета в котором Вы летите.
 11. Поясните, что такое декомпрессия в самолете. Расскажите порядок ваших действий в случае ее возникновения на борту самолета, в котором Вы летите.

Рекомендуемый список литературы по теме параграфа

1. Безопасность жизнедеятельности и медицина катастроф : учеб. для студ. сред. проф. учебн. заведений / С.Б. Варюшенко [и др.]; под ред. Н.М. Киршина. – М.: Издательский центр «Академия», 2005.
2. Богданов, А. Путешествия на воде / А. Богданов. – М.: Мысль, 1994.
3. Бубнов, В.Г. Как оказать помощь при автодорожном происшествии: 9-11 кл. / В.Г. Бубнов, Н.В. Бубнова. – М.: Издательство АСТ-ЛТД, 1997.
4. Буралев, Ю.В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте : учебник для студ. высш. учеб. заведений / Ю.В. Буралев. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 288 с.
5. Гапеев, В.И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте / В.И. Гапеев [и др.]. – Минск: Полымя, 1996.
6. Джонсон, Д. А. Советы авиапассажирам / Д. А. Джонсон. – М.: Транспорт, 1989.

7. Иванов, А. Молитесь ангелу хранителю, не забывая о правилах безопасности при нахождении в транспорте / А. Иванов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 11. – С.23-25.

8. Комова, М. Вы и пожар – в транспортном средстве / М. Комова, Г. Прытков // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2004. – №5. – С.20-21.

9. Мастрюков, Б.С. Безопасность в чрезвычайных ситуациях : учебник для студ. высш. учеб. заведений / Б.С. Мастрюков. – 2-е изд., стереотип. – М.: Издательский центр «Академия», 2004.

10. Мошкин, В. Правила безопасного поведения / В. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2003. – № 8-9. – С. 46.-51.

11. Назаретян, А.П. Психология стихийного массового поведения: Толпа, паника, слухи : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.П. Назаретян. – 2-е изд., перераб. – М.: Издательский центр «Академия», 2005.

12. Основы безопасности человека в экстремальных ситуациях / Ю.В. Репин, Р.А. Шабунин, В.А. Серов. – Алматы: «ДЕМЕУ», 1994.

13. Петров, Н.Н. Человек в экстремальных ситуациях : учеб. пособие для учащихся 5-11 классов / Н.Н. Петров. – Челябинск : Юж.-Урал. кн. изд-во, 1996. – 352 с.

14. Петров, С.В. Действия при дорожно-транспортных происшествиях : практ. пособие / С.В. Петров. – М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2004. – 64 с.

15. Психология экстремальных ситуаций: хрестоматия / сост. А.Е. Тарас, К.В. Сельченко. – М.: АСТ; Минск : Харвест, 2002.

16. Якупов, А.М. Транспортная культура и безопасность транспортных систем / А.М. Якупов // Безопасность XXI века : матер. заоч. конф. – СПб. : Изд-во МАНЭБ, 2001. – Вып. 4.– 153 с.

17. Якупов, А. Транспортная культура и проблемы безопасности транспортных систем / А.М. Якупов // Основы Безопасности Жизнедеятельности. – 2001. – № 3. – С. 26-27.

18. Якупов, А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 1. – С. 45-50.

2.4. Ответственность за нарушение правил безопасности на наземном, воздушном, морском, речном и других видах транспорта

Прежде чем мы рассмотрим ответственность граждан (физических лиц) и юридических лиц в сфере транспорта, уточним такие определения, как «гражданин» или «физическое лицо», «юридическое лицо» и «ответственность». С этой целью обратимся к словарям русского языка, законам и Кодексам Российской Федерации, действующих на территории нашей страны.

Так, в «Словаре русского языка» С.И. Ожегова мы находим, что «гражданин» – это лицо (человек), принадлежащее к постоянному населению данного государства, пользующееся его защитой и наделенное совокупностью политических и иных прав и обязанностей. В «Большом толковом словаре» под редак-

цией Д.Н. Ушакова дается следующее определение понятию «гражданин» – это: 1. Подданный какого-либо государства; 2. Сознательный член общества, человек, подчиняющий свои личные интересы общественным. В действующем сегодня в нашем государстве «Гражданском кодексе Российской Федерации», в первой его части, есть отдельная глава – это Глава 3. Граждане (физические лица). Таким образом когда мы говорим о физическом лице, то знаем, что речь идет о гражданине, о человеке, прежде всего, о гражданине России.

Понятие «юридическое лицо» определено этим же Кодексом Статьей 48. Понятие юридического лица. Здесь, в части 1-й прописано, что юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

Юридические лица должны иметь самостоятельный баланс или смету.

Во 2-й части этой же статьи указывается, что к юридическим лицам, в отношении которых их участники имеют обязательственные права, относятся хозяйственные товарищества и общества, производственные и потребительские кооперативы. К ним (юридическим лицам) Кодекс относит государственные и муниципальные унитарные предприятия и учреждения, учредители которых имеют право на их имущество или иное вещное право. А частью 3-й к юридическим лицам, в отношении которых их учредители (участники) не имеют имущественных прав, относят общественные и религиозные организации (объединения), благотворительные фонды, объединения юридических лиц (ассоциации и союзы).

Уточним понятие «ответственность». Обратимся к «Большому толковому словарю» под редакцией Д.Н. Ушакова. Здесь мы прочли, что понятие «ответственность» означает положение, при котором лицо, выполняющее какую-то работу (совершающее какие-то действия и поступки), обязано дать полный отчет в своих действиях и принять на себя вину за все последствия в выполнении принятых (или вмененных ему) обязанностей или обязательств. С.И. Ожегов разъясняет, что ответственность – это необходимость, обязанность отвечать за свои действия, поступки, быть ответственным за них, А ответить (с юридической точки зрения за что-либо), пишет ученый, – это значит получить возмездие за нарушение чего-либо, понести ответственность.

Таким образом становится ясным и очевидным, что лицо (физическое или юридическое) в случае нарушения установленных в обществе и самим обществом определенных законов, норм, правил, касающихся всего населения страны или социальных групп, или человека в отдельности, должен отвечать за содеянное и нести ответственность за это деяние (или бездействие в определенных случаях).

Судя по названию данного параграфа, мы рассмотрим, что не должен нарушать гражданин (физическое лицо) или юридическое лицо в сфере транспортных отношений, т.е. те законы, правила и нормы, которые определены за-

конным порядком с целью обеспечения безопасности на всех видах транспорта, и какую ответственность нарушающий эти нормы будет нести, если какое-то нарушение произойдет.

С этой целью рассмотрим существующие виды ответственности и те основные нормативные документы, которые определяют ту или иную ответственность и ее меру в отношении к нарушителю (нарушающим) законы, правила и т.п., направленные на обеспечение безопасности в сфере транспорта.

В нашей стране к нарушителям безопасности на транспорте применяются меры общественного воздействия и привлечение к юридической ответственности. Существуют следующие виды юридической ответственности:

Административная (за совершение административных правонарушений (проступков) и т.п.).

Уголовная (за совершение преступления).

Гражданско-правовая (за причиненный вред и т.п.).

Дисциплинарная (за неисполнение по вине лица возложенных на него трудовых обязанностей или за нарушение правил внутреннего распорядка и т.п.).

В основе юридической ответственности лежат требования законности и справедливости:

ответственность допустима лишь за запрещенное законом деяние (действие или бездействие) и только в пределах закона;

закон, устанавливающий ответственность или усиливающий ее, не может применяться к деяниям, имевшим место до его издания;

нельзя за проступки привлекать к уголовной ответственности;

не допускаются меры наказания и взыскания, унижающие человеческое достоинство;

ответственность должна обеспечить возмещение причиненного вреда;

ответственность несет только лицо, совершившее правонарушение;

за одно нарушение, как правило, допускается лишь одно юридическое наказание, что не исключает применения к виновному также мер общественного воздействия и взыскания причиненного ущерба;

привлечение к ответственности допустимо лишь при строжайшем соблюдении установленного законом порядка и формы разбирательства дел о правонарушениях.

Рассмотрим основные виды юридической ответственности.

Административное правонарушение и административная ответственность

Законодательство об административных правонарушениях состоит из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. Действующий сегодня на территории нашей страны такой Кодекс введен Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. № 196-ФЗ «О введении в действие Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». С момента его принятия и по сей день законодатель, по мере необходимости, вносит в его текст необходимые поправки, изменения и дополнения. В приложении 8 «Ответственность за нарушение правил

безопасности на наземном, воздушном, морском, речном и других видах транспорта» (выписки из Кодексов Российской Федерации) к данному пособию приведены основные статьи указанного Кодекса (*приводится с изменениями и дополнениями, внесенными законодателем по состоянию на 01.10.2008*), в которых показано, за что и в какой мере привлекается нарушивший его требования. Поэтому в данном параграфе мы не будем останавливаться на тех его статьях, которые напрямую относятся к транспортной сфере. Но, при этом, сделаем некоторые общие пояснения.

Административным правонарушением (проступком) признается противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие (или бездействие), посягающие на государственный или общественный порядок, собственность, права и свободы граждан на установленный порядок управления, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность. Если быть более точным, то отметим, что такое правонарушение определено Статьей 2.1. Административное правонарушение, рассматриваемого нами Кодекса: «1. Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность»

К административным проступкам относятся: нарушения санитарных, ветеринарных и противопожарных правил, «Правил дорожного движения», общественного порядка, воинского учета и паспортного режима (регистрации по месту жительства, проживание на территории России без гражданства и т.п.), правил пользования земельными участками, водными ресурсами, правил охраны лесов, охоты, пользования железнодорожным, водным, воздушным и другими видами транспорта и т.п., не причинившие существенного вреда.

Взыскания за административные проступки применяются для охраны правопорядка, исправления и перевоспитания правонарушителя и предупреждения новых правонарушений.

Административные взыскания налагаются: органами внутренних дел и государственных инспекций, районными (городскими) административными комиссиями; районными (городскими) комиссиями по делам несовершеннолетних; народными судами (судьями).

На нарушителя могут быть наложены следующие виды административных взысканий:

Предупреждение. Штраф.

Принудительное изъятие предмета (с последующей выплатой его стоимости) или конфискации предмета, явившегося орудием или объектом правонарушения.

Лишением на определенный срок права заниматься определенной деятельностью (права управления транспортными средствами, права охоты и т.п.).

Исправительные работы.

Удержание из заработка нарушившего Кодекс в доход государства.

Административный арест (лишение свободы на определенный Кодексом срок).

Подробную информацию об административных правонарушениях и меры ответственности за них см. в приложении 8.

Уголовная ответственность

До тех пор, пока имеет место преступность, необходимо применять строгие меры наказания к лицам, совершающим преступления. Уголовное законодательство Российской Федерации состоит из «Уголовного кодекса Российской Федерации», который был принят Государственной Думой 24 мая 1996 года, одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года и после подписания его Президентом России вступил в силу в виде Федерального закона от 13 июня 1996 года за № 63-ФЗ. За прошедшее время со дня его вступления в законную силу и до наших дней, в него, так же как и в действующий «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», были внесены Федеральными законами поправки, изменения и дополнения. В приложении 8 к настоящему пособию приведены выписки из «Уголовного кодекса Российской Федерации» (по состоянию на 15 августа 2008 года), относящиеся к действиям этого Кодекса в сфере транспортных отношений. Следует отметить, что данным Кодексом предусмотрено следующее: «Новые законы, предусматривающие уголовную ответственность, подлежат включению в настоящий Кодекс» (Статья 1. Уголовное законодательство Российской Федерации). Частью 2-й данной статьи установлено, что данный кодекс основывается на Конституции Российской Федерации и общепризнанных принципах и нормах международного права.

Задачи «Уголовного кодекса Российской Федерации» определены в его Статье 2. Прочитаем:

«1. Задачами настоящего кодекса являются: охрана прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя Российской Федерации от посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждений преступлений.

2. Для осуществления этих задач настоящий Кодекс устанавливает основание и принципы уголовной ответственности, определяет, какие опасные для личности или государства деяния признаются преступлениями, и устанавливает виды наказаний и иные меры уголовно-правового характера за совершение преступлений»

Принципы «Уголовного кодекса Российской Федерации» закреплены законодателем в самом Кодексе. Это:

- принцип законности (Статья 3.);
- принцип равенства граждан перед законом (Статья 4.);
- принцип вины (Статья 5.);
- принцип справедливости (Статья 6.);
- принцип гуманизма (Статья 7.);
- основание уголовной ответственности (Статья 8.).

Основанием уголовной ответственности является совершение деяние, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного настоящим Кодексом (Статья 8.).

А что же такое преступление? на этот вопрос мы находим ответ в самом Кодексе, а точнее в РАЗДЕЛЕ II. ПРЕСТУПЛЕНИЕ.

В **Главе 3. ПОНЯТИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ И ВИДЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** мы находим:

Статья 14. Понятие преступления

1. Преступлением признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания.

2. Не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного настоящим Кодексом, но силу малозначительности не представляющее общественной опасности (*в ред. Федерального закона от 25.06.1998 № 92-ФЗ*).

Кодексом определены и категории преступлений (Статья 15.). Это: преступления небольшой тяжести, преступления средней тяжести, тяжкие преступления и особо тяжкие преступления. А **Статьей 19. общие условия уголовной ответственности** установлено (цитируем) «Уголовной ответственности подлежит только вменяемое физическое лицо, достигшее возраста, установленного настоящим Кодексом. Возраст, с которого наступает уголовная ответственность определяется Статьей 20. Ее содержание изложено в приложении 8 (выписки из «Уголовного кодекса Российской Федерации» (по состоянию на 15 августа 2008 года).

Следует отметить, что уголовное наказание применяется только по приговору суда. «Виновным в преступлении признается лицо, совершившее деяние умышленно или по неосторожности» (**Статья 24. Часть 1. УК РФ**)

К лицам, совершившим преступления, могут применяться следующие наказания:

- лишение свободы;
- исправительные работы без лишения свободы;
- лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью;
- штраф;
- увольнение от должности;
- возложение обязанности загладить причиненный вред;
- конфискация имущества;
- лишение воинского или специального звания и др.

Подводя итог сказанному, отметим, что все статьи и некоторые комментарии к ним, относящиеся к сфере транспорта и транспортных отношений, читатель найдет в приложении 8, в которое включена выписка из действующего сегодня в нашей стране «Уголовного кодекса Российской Федерации» (по состоянию на 15 августа 2008 года).

Гражданская ответственность

Гражданская ответственность в России построена на гражданском законодательстве, которое основывается на признании участников регулируемых им отношений, неприкосновенности собственности, свободы договора, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты (из **Статьи 1. Основные начала гражданского законодательства Гражданского кодекса Российской Федерации**).

В целом, гражданское законодательство в нашей стране (как и во многих других странах мира) строится в соответствии с Конституцией Российской Федерации (а в других странах – в соответствии с их Конституциями) и находится в ведении Российской Федерации. Это законодательство состоит у нас из **«Гражданского кодекса Российской Федерации (Части первая, вторая, третья и четвертая)»** и принятых в соответствии с ним иных федеральных законов, регулирующих отношения как между гражданами, юридическими лицами, так между ними, т.е. между участниками регулируемых гражданским законодательством отношений. «Граждане и юридические лица по своему усмотрению осуществляют принадлежащие им гражданские права» (**Статья 9. Часть 1. ГК РФ**). А «1. защиту нарушенных или оспоренных гражданских прав осуществляет в соответствии с подведомственностью дел, установленной процессуальным законодательством, суд, арбитражный суд или третейский суд (далее – суд). 2. Защита гражданских прав в административном порядке осуществляется лишь в случаях, предусмотренных законом. Решение, принятое в административном порядке, может быть оспорено в суде (**Статья 11. Часть 1. ГК РФ**). Способы защиты гражданских прав определены **Статьей 12. ГК РФ**. К ним относятся: признание права; восстановление положения, существовавшего до нарушения права, и пресечения действий, нарушающих право или создающих угрозу его нарушения; признание недействительным акта государственного органа или органа местного самоуправления; самозащита прав; присуждение к исполнению обязанности в натуре; возмещение убытков; компенсации морального вреда; и др. или иными способами, предусмотренными законом.

Следует отметить, что организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью (автотранспортные предприятия, владельцы автомобилей и т.п.), несут ответственность и обязаны возместить ущерб, причиненный ими, если не могут доказать, что вред появился вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Под непреодолимой силой понимается чрезвычайное событие, которое, являясь объективно непредотвратимым при данных обстоятельствах, воздействует на источник повышенной опасности и тем самым вызывает наступление вредных последствий. Чаще всего в качестве непреодолимой силы выступают стихийные явления, например, наводнения, но могут выступать и иные факторы.

В приложении 8 к настоящему пособию приводятся статьи **«Гражданского кодекса Российской Федерации** (в ред. по состоянию на 20.06.2008), относящиеся к регулированию отношений между лицами (как физическими, так и

юридическими) в области обеспечения безопасности на наземном, воздушном и водном транспорте, а также раскрывающие не только ответственность за нарушение норм безопасности и за вред, причиненный по этой причине, но и порядок возмещения причиненного вреда. По этой причине мы не будем дальше вести разговор о гражданской ответственности в рассматриваемой нами сфере – транспортной. Мы уверены, что информация, изложенная в этом приложении окажет существенную помощь учителям при подготовке к занятиям и их проведении не только по формированию как общего правосознания учащихся, так и их правопослушного участия в транспортных процессах и жизнедеятельности в транспортной среде, но и при формировании школьников личностями безопасного участия в этой среде.

Дисциплинарная ответственность

На таком виде ответственности мы остановимся очень кратко, только лишь с целью уяснить в общем, что же из себя представляет этот вид ответственности.

Известно, что дисциплинарная ответственность наступает при нарушении дисциплинарных требований и норм. Последние определяются дисциплинарными уставами, например, в силовых ведомствах, транспортными уставами, внутренними приказами организаций и предприятий (например, утвержденными «Правилами внутреннего распорядка») и т.п.

Так, Статья 192. Дисциплинарные взыскания предусматривает:

За совершение дисциплинарного проступка

то есть неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него трудовых обязанностей, работодатель имеет право применить следующие дисциплинарные взыскания:

- 1) замечание;
- 2) выговор;
- 3) увольнение по соответствующим основаниям.

Согласно пунктам 5,6,9 или 10 части первой статьи 81 этого Кодекса причинами вынесения последнего взыскания могут послужить совершение работником прогула, кражи имущества предприятия, появление работника на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и т.д.

В основе трудовых отношений лежит, как видим, Трудовой кодекс Российской Федерации (принят Государственной Думой 21.12.2001 года и введен в действие Федеральным законом 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ с последующими изменениями и дополнениями в установленном законом порядке).

Подводя общий итог рассмотренного в данном параграфе вопроса, – ответственности за нарушения в транспортной сфере, мы отмечаем, что уровень безопасности на транспорте во многом зависит от правовой подготовленности участников транспортных процессов (как активных, так и опосредованных) и что незнание законов, норм, правил обеспечения безопасности не снимает ответственности за их выполнение надлежащим способом. Поэтому учитель сам, в первую очередь, должен осознать и принять ту меру ответственности, которую предъявляют к

участникам транспортных процессов и, обязательно, сделать все возможное, чтобы дети не только получили знания в области действующего законодательства в сфере транспорта, но и умели самостоятельно выполнять нормы безопасности, постоянно закрепляя эти умения в навыки и привычки. Правопослушным безопасным участником транспортных процессов ребенок станет тогда и только тогда, когда, приобретенные им знания, умения и навыки в этой области, станут осознанными привычками и перерастут в жизненно важную потребность быть правопослушным и безопасным участником транспортных процессов. Тем самым они смогут обеспечить себе осознанную безопасную жизнь и деятельность в транспортной среде.

КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ И ВОПРОСЫ

С целью закрепления изученного материала и самоконтроля степени его усвоения необходимо выполнить следующие устные контрольные задания и ответить на следующие вопросы:

1. Раскройте содержание следующих понятий: «ответственность», «административное правонарушение», «преступление».

2. Какие виды юридической (правовой) ответственности Вам известны? Кратко изложите их суть и значение в области обеспечения безопасности на транспорте.

3. Какими законами (Кодексами) Российской Федерации определяются известные Вам виды юридической и гражданской ответственности?

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

3.1. Общие положения

При изложении материалов в главе 1 настоящего пособия, наряду с описанием Концепции, структурно-содержательной модели формирования транспортной культуры школьников (параграф 1.3) и в главе 2 «Организационно-технологическое обеспечение формирования транспортной культуры школьников» – (технология формирования (параграф 2.1), «Безопасность участников дорожного движения» (параграф 2.2) и «Безопасность в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте» (параграфе 2.3) и др., одновременно приводились, обосновывались и описывались многие основные организационно-методические рекомендации по организации непрерывного процесса формирования у учащихся данного вида культуры. При этом мы отмечали, что теоретический и практический материал пособия в купе с приложениями к нему представляет собой, помимо системы теоретических выкладок (обоснований, выводов, принципов и т.д.), специальный комплекс (набор) методических рекомендаций и указаний в целом по разделу «Безопасность на транспорте» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности. И что выполнение всех практических заданий и мероприятий, заложенных в этих приложениях, обеспечат организацию процесса формирования транспортной культуры системно, систематически, последовательно и непрерывно, и с большой степенью эффективности. Поэтому автор и не ставил перед собой задачи дать по каждой отдельно рассматриваемой теме занятий или мероприятию, приведенному в приложениях 1-4, отдельные методические указания и пр.

И, тем не менее, автор считает необходимым дополнить пособие тем материалом, который, по его мнению, будут существенно дополнять пособие и станет не только его необходимой частью, но и окажет ценную как теоретическую, так практическую помощь учителям и руководителям школ. Прежде всего, это касается такого важного вопроса, как роль школы, семьи и социально-педагогической среды в подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении и формировании у них транспортной культуры.

3.2. Школа, семья и социально-педагогическая среда в подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении и формировании у них транспортной культуры

Одним из элементов комплексной системы обеспечения безопасности детей и подростков в дорожном движении является, прежде всего, их «транспортно-безопасное» отношение к себе и окружающим, владение навыками безопасного участия в процессах, происходящих в транспортной среде.

Одной из важнейших задач школы является воспитание у детей самостоятельной безопасной жизнедеятельности в окружающей среде, включая ее неотъемлемую составляющую – транспортную среду.

В этой большой и сложной работе особое место должно быть уделено подготовке школьников к безопасной жизни и деятельности в условиях вездесущей, сложной, постоянно развивающейся и усложняющейся, динамичной и высоко энерговооруженной транспортной среде. Как уже было отмечено нами ранее, все это достигается формированием транспортной культуры у школьников, привитию у них специальных знаний, формированием специальных умений и их закрепление в устойчивые навыки и привычки безопасной жизни и деятельности в этой специфичной доле обитания окружающей среде с неременным участием всех субъектов процесса этого формирования.

Известно, что младшие школьники, как и дошкольники, часто страдают от непонимания и незнания той опасности, которую представляет собой автомобиль или другое транспортное средство. Известно и то, что ребенок становится пешеходом значительно раньше, чем он будет теоретически подготовлен к этому. В дошкольном возрасте он находится на дороге, как правило, в сопровождении взрослых: родителей, воспитателей, родственников. Но когда он становится учеником-первоклассником, его безопасность в первое время будет определяться в основном тем уровнем подготовленности к самостоятельному безопасному движению по улицам и дорогам города или поселка, которого он достиг в детском саду и в семье. Поэтому с первых дней пребывания ребенка в школе нужно готовить его к тому, чтобы он как можно быстрее смог ориентироваться в ближайшем пространственном окружении (двор, дом, ближайшие улицы и дороги, территория школы, детские внешкольные учреждения, учреждения культуры и спорта и т.д.).

Основная цель школы сделать так, чтобы организация обучения учащихся безопасности движения представляла собой стройную систему, элементами которой являются: педагоги, владеющие знаниями «Транспортной культуры и безопасности на транспорте» и методами обучения и воспитания школьников данному предмету; соответствующая учебно-методическая база: специальные программы, литература, учебные пособия и методики, иллюстрационные и др. материалы; учебно-техническая база: технические средства обучения, такие как видеотехника, компьютеры, макеты, модели, проекционная аппаратура и т.п.; специально оборудованные классы (кабинеты безопасности движения или кабинеты ОБЖ и т.п.) и тренировочные площадки с дорожной разметкой и моделями действующих светофоров и дорожных знаков, а также другие средства, без которых невозможно качественно и эффективно организовать учебный процесс и, конечно же, сами школьники.

Многовековая педагогическая практика в России и за рубежом убедительно доказывает, что образовательный успех зависит от того, как построена и функционирует та или иная система обучения и воспитания. Организация обучения детей безопасности движения, формирования у них высокого уровня транспортной культуры является составной и неотъемлемой частью общей системы подготовки граждан к безопасному участию в транспортных процессах, требования к которой предъявляются известным всем действующим Федеральным законом «О безопасности дорожного движения».

Обучение детей в школе безопасному участию в дорожном движении, формирование у них транспортной культуры необходимо рассматривать наравне с другими задачами обучения и воспитания подрастающего поколения. Роль школы в этом огромна и неоценима, так как именно она является ведущим социальным институтом в этой области.

Первоначальными основными задачами школы являются:

- привитие навыков самостоятельного и безопасного участия на дороге, усвоение специальных понятий и развитие соответствующего образа мышления;
- изучение и непрекословное выполнение «Правил дорожного движения» и законов безопасности этого движения;
- разработка и апробирование рекомендаций по безопасному участию детей в движении на дороге, улице и в транспорте;
- пропаганда знаний безопасного поведения и участия в дорожном движении.

Школа по сути своей является первоначальной базой подготовки всех участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, водителей). Кроме этого в ней закладываются основы транспортной культуры у тех, кто в будущем по роду своей деятельности обеспечит нормальное функционирование крупнейшей по своим размерам и значению всей транспортной системы страны.

Школа выступает здесь основным организующим звеном не только самого процесса обучения, но и содействует семье в передаче учащимся необходимых умений самостоятельно выполнять безопасные действия, в привитии специальных навыков и привычек. Вспомним по этому случаю народную поговорку: «Привычка – вторая натура».

Ключевой фигурой в обучении учащихся в школе, как известно, является учитель. Именно на него возложена большая доля ответственности (если не учитывать роль семьи в этом) за обучение и воспитание учащихся умению безопасно для себя и для окружающих участвовать в дорожном движении. С полной уверенностью можно сказать, что от учителя в той или иной степени зависят жизнь и здоровье ученика, даже если его нет в школе, а он спешит к родственникам или друзьям, в спортивную секцию или детский клуб. И неважно, как и где проходит его путь – во дворе дома, в районе школы или на дорогах, примыкающих к внешкольным учреждениям. Вот почему учитель должен занимать самую активную позицию в этом жизненно важном деле – охране детей от несчастных случаев на дороге.

В его ежедневной педагогической деятельности часто возникают неповторимые ситуации, которые невозможно предусмотреть заранее. Учитель в каждой новой ситуации должен действовать решительно и самостоятельно, руководствуясь своим жизненным и педагогическим опытом, накопленными знаниями, интуицией и педагогическим чутьем, даже если нет достаточных логических объяснений этой ситуации, тем более, если это касается безопасности учащихся.

Но учитель не всемогущ. Он имеет определенный статус и положение в педагогическом коллективе. В том случае, когда учитель не в состоянии по объективным, а порой и субъективным причинам разрешить ту или иную проблему, возникшую в результате появления непредвиденных ситуаций, ему должны и обязаны прийти на помощь администрация и педагогический коллектив школы и все те, от кого зависят жизнь, здоровье и благополучие ребенка.

Организация обучения учащихся основам безопасности дорожного движения, формирование у них транспортной культуры требует от школы создания соответствующих этому условий, как впрочем, при обучении школьников любому из изучаемых ими предметов.

К ним относятся:

- организация учебного процесса в общем плане работы учебного заведения (занятия, уроки БДД и др. в классе и внеклассная работа);
- создание в школе кабинета «Безопасность на транспорте» и соответствующее содержанию предмета его оборудование;
- специальная подготовка учителей «Транспортной культуре и безопасности на транспорте» (см. прил. 5) и организации обучения учащихся;
- наличие необходимой учебно-методической базы и материально-технического обеспечения учебного процесса;
- финансовое обеспечение учебного процесса.

Примерное планирование учебно-воспитательной работы на учебный год и методические рекомендации по проведению уроков безопасности и внеклассной работы приведены в приложениях 1,2,3, и 4 настоящего пособия. Там же, как и в параграфах 1.3 первой главы и 2.1 второй главы приведены рекомендации по применению необходимых учебно-наглядных и других пособий и технических средств обучения для каждого урока в отдельности и внеклассных (внешкольных) мероприятий.

Основанные на проведении педагогического исследования и апробации его результатов в базовых школах в течение 20-ти лет, в данном пособии приведены:

1. Схемы непрерывной подготовки детей в учреждениях образования к безопасному участию в дорожном движении и формирования у них транспортной культуры (см. рис. 6,7,).
2. Модель формирования у них транспортной культуры (см. рис. 14).
3. На схемах процессов непрерывной подготовки учащихся начальных, средних и старших классов к безопасной жизнедеятельности в условиях транспортной среды и формирования у них транспортной культуры, в которой заложен принцип межпредметных связей в процессе их обучения и воспитания (см. рис. 15, 16).

В совокупности эти схемы представляют собой ***теоретическую модель непрерывного формирования транспортной культуры у школьников и подготовки их к безопасной жизнедеятельности в условиях транспортной среды.***

Вместе с тем, мы отмечаем существование проблемы такой подготовки учащихся старших классов, суть которой заключается в следующем.

Необходимость обучения старшеклассников «транспортной» безопасности вызвана несколькими причинами объективного характера. *Во-первых*, во многих школах отсутствуют или отсутствовали преподаватели предмета ОБЖ в то время, когда учащиеся обучались в средних классах общеобразовательных учебных заведениях и по этой причине они не могли пройти соответствующую подготовку в этих классах. *Во-вторых*, уровень транспортной культуры населения недостаточно высок из-за отсутствия в России системы ее непрерывного формирования (обучения, воспитания и подготовки «Личности безопасного типа участия в транспортной среде»). *В-третьих*, в связи с постоянным возникновением новых и развитием существующих, а одновременно с этим, и усложнением различных социотехнических и социоэнергетических систем обеспечения жизнедеятельности человека, семьи и общества в целом, а равно с этим и постоянным развитием всей транспортной среды общества уровень знаний в сфере обеспечения «транспортной» безопасности у населения значительно отстает от предъявляемых к нему современных требований обеспечения личной безопасности и безопасности окружающих. *В-четвертых*, при формировании «личности безопасного типа участия в транспортной среде» не всегда учитываются возрастные и, связанные с этим, психофизиологические особенности подростков в усвоении ими учебного материала, приобретении специальных знаний, умений и навыков.

Все это в полной мере относится к проблеме подготовки молодежи в области безопасности на транспорте. В старших классах учащиеся более осознанно, чем в предыдущих классах познают сущность и общественную значимость транспортировки и транспортных систем, природу, сущность и содержание транспортной культуры, причины возникновения ДТП и законы безопасности движения. Также они лучше усваивают информацию о мерах предупреждения ДТП и их предшественников – транспортных аварийных ситуаций и осознанно осваивают способы спасения людей и имущества, оказания помощи пострадавшим в транспортных авариях и катастрофах. Можно назвать и другие причины, но, как нам кажется, и обозначенные выше достаточно убедительны в пользу обучения старшеклассников «транспортной» безопасности и формирования у них транспортной культуры в процессе изучения школьного предмета ОБЖ. Предложенная нами модель непрерывной подготовки школьников к безопасной жизни и деятельности в вездесущей транспортной среде способна обеспечить решение таких главных задач, как:

- подготовка детей к собственной «транспортно-безопасной» жизнедеятельности путем формирования у них высокого уровня транспортной культуры и «транспортно-безопасного» отношения к себе и окружающим, навыков безопасного поведения и действий при возникновении аварийных ситуаций или происшествий (катастроф) на транспорте и оказания помощи пострадавшим, в том числе, и медицинской;
- формирование навыков наблюдения за состоянием окружающей их средой и обстановкой, предвидеть опасные дорожные ситуации, не входить в

них, а в случае попадания – уметь выйти из них с меньшими для их жизни и здоровья последствиями;

- воспитание дисциплинированности и сознательного выполнения «Правил дорожного движения» и правил безопасного участия на всех видах транспорта, культуры поведения всюду, где бы они ни находились.

Обязательными принципами в работе с детьми по их подготовке к «транспортнобезопасной» жизнедеятельности должны быть: взаимодействие образовательной структуры (дошкольные учреждения, учебные заведения и т.д.) с социально-педагогической средой; учет возрастных психофизиологических особенностей обучаемых; учет индивидуальных качеств личности обучаемых.

Обучение, как средство познания действительности и воспитания, является сложным процессом усвоения учеником знаний и навыков, обогащает и развивает все стороны личности учащегося: его интересов и способностей, убеждений и идеалов, потребностей и мотивов поведения и поступков. Вот почему в системе обеспечения безопасности детей в транспортных процессах формированию безопасного отношения к себе и окружающим, обучение навыками безопасно себя вести во время движения должно отводиться одно из основных мест.

Учебный процесс должен строиться с учетом конкретных условий и возможностей школы, ее материальной базы, опыта учителя, уровня подготовки учащихся. Известно, что максимальная эффективность проводимой учебно-воспитательной работы во многом зависит от контакта учителя с родителями и воспитателями внешкольных учреждений, от их взаимопонимания ответственности за жизнь и здоровье ребенка, взаимоподдержки и взаимопомощи.

Очевидно, что ведущая роль в обучении и воспитании детей в семье принадлежит именно родителям и, в определенной, но немаловажной степени, старшим членам этой семьи совместно проживающие с ребенком. Но, нередко взрослые убеждены, что для обеспечения дорожной безопасности достаточно проводить с ними назидательные беседы типа: «Не беги через дорогу!», «Не играй на проезжей части!» или «Это опасно!». Такого представления, к сожалению, придерживается большинство родителей. В соответствии с ним и проводится обучение и воспитание детей в семье и строится такое образование, в большинстве своем, именно таким образом. Однако практика показывает, что только знание и выполнение некоторых пунктов ПДД и правил безопасного их выполнения абсолютной возможности обезопасить детей не дает. Это объясняется, в первую очередь, тем, что Правила излагают в основном лишь норму, т.е. то, как должно быть. А вот как, какими приемами и методами их реализовать, какова «технология» их безопасного выполнения они практически не объясняют. Несколько ранее в нашей работе на это обстоятельство мы уже обращали достаточно серьезное внимание.

Однако даже при такой постановке вопроса обучению населения безопасности на транспорте обществом, в определенной мере, постоянно уделялось внимание. Но этому пытались обучать лишь в детских дошкольных учреждени-

ях и школах, как правило, в начальных и средних классах. Однако в других образовательных учреждениях (вуз, техникум, училище и т.д.), в учебных программах и планах предмета «Безопасность жизнедеятельности» специальный раздел «Безопасность на транспорте» или вовсе отсутствовал, или, если включался в его программы и тематические планы, то либо в процессе учебы опускался (на рассматривался), либо вся подготовка к «транспортной» безопасности учащихся и студентов ограничивалось изучением правил движения пешеходов и пассажиров.

Придавая исключительно важное значение роли семьи в формировании у детей транспортной культуры, подготовки их к безопасной жизни и деятельности в условиях транспортной среды, «транспортно-безопасного» отношения к себе и окружающим, обучению их навыками безопасно себя вести на дорогах и улицах, учитывая степень подготовленности родителей к этому, сам собой напрашивается вывод: родителей необходимо научить тому, как обучить своего ребенка «транспортной» безопасности, культуре поведения и дисциплинированности дома, в школе, на улице и в транспорте. Другими словами, родителей необходимо обучить и научить формам и методам формирования у детей транспортной культуры.

Задача школы в этом не очень проста. Учитывая реалии сегодняшнего дня, учителю необходимо поступить таким образом, чтобы родители стали не только помощниками, но и соратниками, непосредственными участниками процесса обучения и научения школьников законам и правилам сохранения жизни и здоровья в повседневной жизни, в том числе, в обеспечении своей и окружающих «транспортной» безопасности.

Конечно, в общей системе подготовки населения к безопасной жизнедеятельности в условиях высоко энерговооруженной, динамичной, сложной, постоянно развивающейся и усложняющейся транспортной среде должны принимать участие трудовые и учебные коллективы, средства массовой информации и т.д.

Таким образом, решение проблемы подготовки школьников к безопасной жизнедеятельности в условиях постоянно усложняющейся транспортной среды должно осуществляться с учетом требований инженерии, психологии и педагогики и направлено не только на формирование знаний, умений и навыков обеспечения «транспортной» безопасности, но и на формирование в целом у них транспортной культуры, понятие которой, наряду с отмеченными, включает такие составляющие, как уважение к людям, высокая дисциплинированность и привитое чувство ответственности не только за свою личную безопасность, но и за безопасность окружающих. Система непрерывного формирования транспортной культуры у школьников и их подготовки основам «транспортной» безопасности должна включать в себя специальную подготовку педагогических кадров, учебно-методическую базу, соответствующую задачам по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности» (раздел «Транспортная культура и безопасность на транспорте»). Также в систему должна входить организация учебно-воспитательной деятельности во взаимодействии с социально-

педагогической средой по специальной технологии и методикам непрерывного и систематического образования.

Одним из важных условий, обеспечивающих эффективность формирования транспортной культуры школьников, мы видим в создании специализированных школьных кабинетов «Безопасность на транспорте», в качестве примера которого его содержание приведено на рис. 37.

Положительные результаты в этой работе возможны при условии системного подхода к решению задач по формированию у школьников «транспортно-безопасного» отношения к себе и окружающим, навыков безопасного поведения в транспортных процессах, при возникновении аварийных ситуаций или происшествий на транспорте (или катастроф) и в оказании помощи пострадавшим. Целенаправленная, систематическая совместная деятельность школы с социально-педагогической средой, в первую очередь, с семьями школьников обеспечит эффективную подготовку школьников к безопасной жизни и деятельности в условиях вездесущей транспортной среды, формирования у них транспортной культуры и обеспечит подготовку «Личности безопасного типа участия в транспортной среде».

Что же касается кабинета «Безопасность на транспорте», то о нем следует сказать следующее.

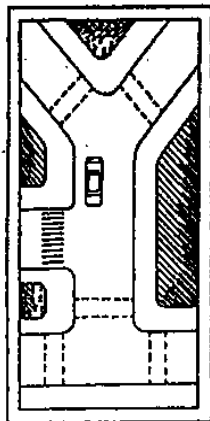
Успешное выполнение программных требований по обучению правилам безопасности на транспорте, а тем более, формированию у школьников транспортной культуры, вряд ли может быть осуществимо без создания в школе такого специализированного кабинета.

Хорошо продуманная, умело организованная работа в кабинете значительно повышает интерес учащихся к изучению «Правил дорожного движения», активизирует их познавательную и творческую деятельность в целом при формировании у них транспортной культуры.

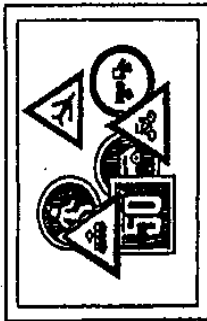
К оформлению кабинета следует привлекать самих учащихся, их родителей. Красочный, привлекательный внешний вид кабинета окажет, несомненно, свое положительное влияние на его посетителей.

В содержание кабинета должно войти необходимое современное техническое оборудование, позволяющее учащимся видеть и слышать имеющийся в распоряжении учителя учебный материал; учебно-наглядные пособия, методическая литература, таблицы, плакаты, стенды. Несомненно, детей привлекут в кабинете и действующие модели электрических светофоров и железнодорожного переезда, макет своего микрорайона.

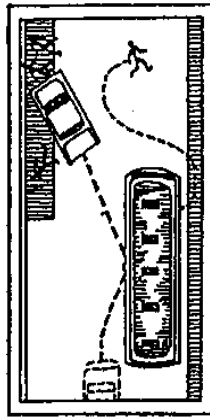
Много нового ребята смогут увидеть на стенде с игрушечными автомобилями и макетами других видов транспорта, где будут представлены различные образцы грузовых, легковых, военных машин, машин специального назначения (пожарные, милиции, скорой помощи и др.), а также модели самолетов и железнодорожного подвижного состава (локомотивы, вагоны пассажирские и грузовые и т.д.), морских и речных судов, легких плавсредств и средств спасения при пожаре или на воде.



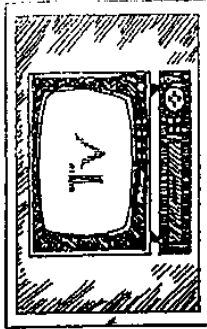
Набор схем перекрестков, маршрутов движения и т. п.



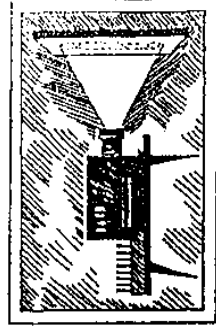
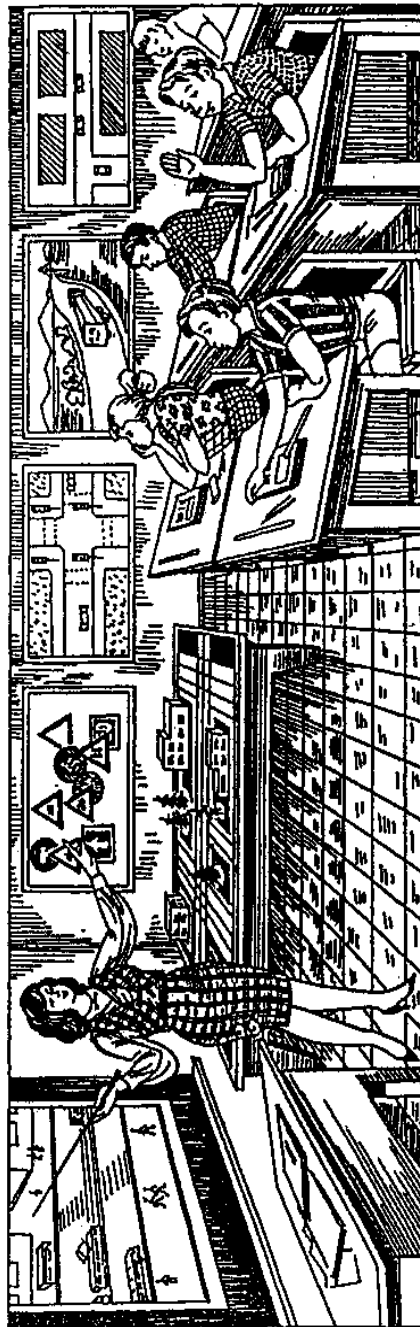
Набор дорожных знаков, схем дорожных разметок



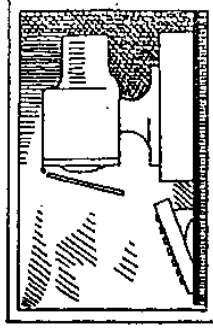
Набор схем ДПП, дорожных ситуаций



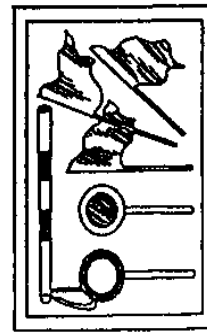
Просмотр учебных видеороликов и телепередач по ПДД и БДД



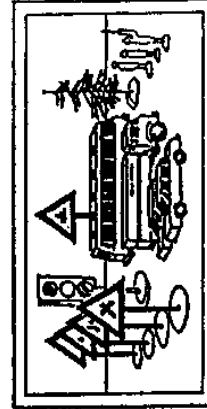
Просмотр кино-, диафильмов, др. материалов по ПДД и БДД



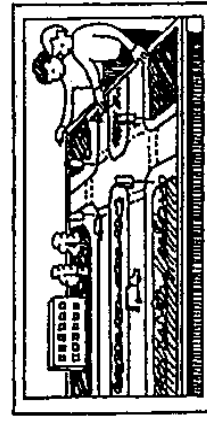
Использование обучающих компьютерных программ по ПДД и БДД (решение ситуационных задач)



Набор средств регулирования дорожного движения



Набор моделей автомобилей, светофоров, дорожных знаков, фигур пешеходов и регулировщиков



Стол-планшет для моделирования дорожных ситуаций

Основные средства обучения, применяемые на уроках безопасности дорожного движения.

Рис. 37. Школьный кабинет «Безопасность на транспорте»

В настоящее время, когда персональные компьютеры и электронные игры становятся неотъемлемыми элементами средств обучения, по-видимому, будет очень полезно в процессе формирования транспортной культуры детей и подростков широко использовать обучающие и тестирующие компьютерные программы по данной теме. То же касается и применения видео-, теле- и другой аппаратуры, с помощью которых рекомендуется демонстрировать специальные учебные фильмы по темам занятий. Электронная техника очень притягивает к себе современных школьников и может не только облегчить труд учителя, но и принести неоценимую помощь детям в освоении ими основ безопасности дорожного движения, выработки у них стереотипов поведения в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Представляется необходимым иметь стенд со всеми дорожными знаками, плакаты с изображением команд регулировщика, модели различных светофоров, отдельных дорожных знаков, аварийных ситуаций на дороге и т.п. Такой материал необходим на всех этапах обучения: при объяснении и закреплении новых учебных тем в игровых ситуациях. Наличие же картотеки методической литературы и наглядных пособий по классам позволит учителю сэкономить время при подготовке к урокам.

И еще одна из немало важных проблем, с которой постоянно сталкиваются педагогические коллективы школ и, которая требует незамедлительного ее решения. Это проблема кадровая. В связи с тем, что курс ОБЖ в педагогических вузах и колледжах введен в учебные планы, сравнительно недавно, сегодня остро стоит вопрос: где и как подготовить работающих учителей, не имеющих специальной подготовки по курсу ОБЖ (раздел «Безопасность на транспорте» и защита человека в чрезвычайных ситуациях) по темам, связанным с обеспечением безопасности детей на дорогах и улицах и формирования у них транспортной культуры?

В таких случаях в первую очередь органами управления образования на местах необходимо организовать постоянно действующие специальные курсы и семинары по подготовке учителей начальной, неполной средней и полной средней школы (учителей всех предметов), широко используя возможности педагогических вузов, университетов и колледжей, а также институтов усовершенствования учителей, институтов автомобильного транспорта и специальных транспортных факультетов технических вузов и колледжей. С этой целью можно использовать отделения Российского союза автомотолюбителей, службы безопасности движения предприятий, автошколы и т. п. В качестве примера в приложении 5 приведена Программа специального семинара для обучения учителей по вышеназванному курсу, которая может быть полезной при организации подготовки учителей и студентов там, где еще не налажена эта работа.

Учитывая то обстоятельство, что учебно-методическое обеспечение школьного курса ОБЖ (раздел — безопасность движения) остается слабым, а ранее изданные материалы по формированию транспортной культуры детей и подростков как центральными, так и местными изданиями, практически не были доступны большинству учителей и воспитателей из-за их малых тиражей, в

приложениях 2, 3 и 4 к настоящему пособию приводится перечень вопросов для подготовки учащихся.

Проводя уроки в школе и организуя занятия с учащимися во внеурочное время по безопасности дорожного движения, было бы, по всей вероятности, ошибочным не увязывать их с воспитанием у детей этических норм поведения на улице и в общественном транспорте. Культура поведения ребенка в дорожно-транспортных отношениях с окружающими его сверстниками и взрослыми — это культура поведения будущего взрослого участника движения, его создателя и организатора. Такой подход к обучению в школе и семье, во внешкольных учреждениях, в конечном счете, будет определять общую транспортную культуру будущего взрослого человека в транспортной среде.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Замышляя написание данного пособия с таким названием, автор попытался систематизировать накопленные знания и результаты проведенных специальных исследований в области формирования транспортной культуры за последние более чем 20 лет. И на основе полученных результатов теоретических исследований, проведенных педагогических экспериментов, разработанных практических мероприятий по формированию у учащихся данного вида культуры, отраженных в комплексе таких мероприятий, приведенных в приложении к пособию, оказать практическую помощь учителям, педагогическим коллективам учреждениям общего образования (школам) в организации и практическом воплощении новых подходов к решению проблемы сохранения жизни и здоровья молодого поколения наших соотечественников в условиях постоянно развивающейся, усложняющейся, высоко динамичной и высоко энерговооруженной, опасной транспортной среде.

Насколько удалось достичь поставленных целей судить Вам, уважаемый читатель.

Предшественниками данному пособию явились две монографии автора – это «Транспортная культура школьников и условия ее формирования» и «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система».

Импульсом к написанию такого пособия, кроме самой проблемы снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма, актуальность которой не вызывает каких-либо сомнений, послужила Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения» на 2006-2012.

И, конечно же, нам очень хочется, чтобы те достижения и положительнее результаты проводимых исследований в базовых школах города Магнитогорска стали достоянием всех педагогических коллективов России. Тем более, что нами были выбраны такие современные подходы к решению проблемы, как системный, антропологический и культурологический.

Рост экономики страны, увеличение мобильности населения, высокие темпы автомобилизации требуют от образования построения оптимальной и высокоэффективной педагогической системы формирования у детей и юношества высокого уровня транспортной культуры. Именно через повышение этого уровня мы видим решение проблемы в современных условиях сохранения жизни и здоровья юных участников транспортных процессов и, в первую очередь, – это в дорожном движении.

ГЛОССАРИЙ

Все термины сгруппированы по принципу их смысловой принадлежности и приводятся из текста пособия.

Опасность – ситуация (в природе, техносфере или социальной среде), в которой возможно возникновение явлений или процессов, способных поражать людей, наносить материальный ущерб, разрушительно действовать на окружающую человека среду.

Безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. *Жизненно важные интересы* – совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства.

Уровень (степень) *безопасности*, а равно с этим *вероятность проявления опасности*, зависит от условий сохранения устойчивого и стабильного равновесного состояния как внутри самой системы, так и ее устойчивого и стабильного равновесия во взаимодействии с окружающей средой в процессе «жизни» самой системы.

Обеспечить безопасность» чего или кого-нибудь – означает создание таких условий, при которых обеспечивается: сохранение целостности самой системы и ее структурных составляющих (подсистем, элементов, «единиц» и т.п.), а также и их структур: внутреннее равновесие в самой системе и внутри взаимодействующих в ней составляющих подсистемах и элементах; внешнее равновесие самой системы с окружающей средой и надежное, устойчивое ее функционирование и «живучесть». Одновременно с этим, при предельно допустимых параметрах воздействия на эту систему извне, исключается проявление авитальности (гибель, разрушение, летальный исход и т.п.) системы в целом или ее составляющих подсистем и элементов, а также изменение их структур.

Процесс [латин. proctssus] – ход развития кого-нибудь явления; последовательная закономерная смена состояний в развитии чего-нибудь.

Система – это материальное или абстрактное, а также какое-либо их производное образование, а равно с этим его отражение на материальном носителе, обладающее собственной (*исключительно принадлежащей только этому образованию, индивидуальной*) функцией (*функциями*), воздействующее определенным образом на окружающую среду и взаимодействующее с ней, состоящее из элементов (*подсистем, компонентов, «единиц»*), каждый из которых также обладает собственной функцией (*функциями*) и обязательно, взаимодействуя со всеми элементами без исключения, входящими в это образование, взаимно обменивается с каждым из них некоторыми своими свойствами (*функциями*) и осуществляет это взаимодействие в установленном только для данного образования алгоритме (*порядке, технологии, форме, способе, характере и т.п.*). Характер взаимодействия элементов системы определяется ее структу-

рой; одновременно с этим и структура определяет этот характер, т.е. они (и структура системы, и характер взаимодействия ее элементов) находятся в диалектическом единстве – взаимообусловлены, взаимовлияющие и взаимозависимые между собой и совместно определяют основную функцию (ведущие функции) и свойство (свойства) самой системы.

Социальная система – это сложно организованное, упорядочное целое, включающее отдельных индивидов и социальные общности, объединенные разнообразными связями и взаимоотношениями, специфически социальными по своей природе. Социальными системами являются группы людей, долгое время находящихся в непосредственном контакте; организации с четко оформленной социальной структурой; этнические или национальные общности; государства и т.д.

Социотехническая система – это техническая система плюс человек, социальные группы, коллективы людей, представляющие собой социальную систему(ы) или ее (их) какую-либо подсистему (компоненты), непосредственно входящие в данную техническую систему как неотъемлемые ее составляющие, осуществляющие какие-либо процессы или участвующие в них, неотъемлемыми условиями существования и развития которой являются ее взаимодействие с окружающей средой и их взаимовлияние друг на друга.

Транспортировка – специфический вид деятельности человека по перемещению предметов и веществ (как природного, так и искусственного происхождения), энергии, информации и самого себя в пространстве и времени по заданным (планируемым и программируемым) и управляемым человеком маршрутам (траекториям) и регулируемым скоростям их перемещения.

Процесс транспортировки – процесс непосредственного перемещения (передвижения) грузов, энергии, информации и людей.

Транспортирующие системы – технические системы, которые человек специально изобрел, построил и применяет для осуществления транспортировки.

Транспортные системы – это «транспортирующие системы» плюс человек, социальные группы, коллективы людей.

Безопасность транспортной системы – это такое состояние транспортной системы, при котором она, обладая определенным уровнем «живучести», способна сохранять свое внутреннее устойчивое равновесие, а также равновесие во взаимодействии с окружающей ее средой и осуществлять при этом надежное, устойчивое выполнение своей главной и основной функции – транспортировки во времени и пространстве предметов, веществ, энергии, информации и людей.

Транспорт – это сложный, многоуровневый комплекс социотехнических (транспортных) систем, включающий в себя транспортирующие системы, системы организации, осуществления, управления и контроля процесса транспортировки и людей, осуществляющих в этом комплексе свою профессиональную

деятельность, а также системы, обеспечивающие надежную, бесперебойную, безопасную эксплуатацию всех структур в него входящих, их окружающей среды и ее обитателей.

Транспортная среда – это неотъемлемая часть антропогенной (техногенной) среды, в которой осуществляется транспортировка предметов, веществ, энергии, информации и человека посредством комплекса социотехнических систем – транспорта, т.е. совокупного множества различных видов и типов транспортных систем, с участием их организаторов, управленцев и исполнителей самого процесса транспортировки, а также других участников процесса транспортировки, например, пешеходов и пассажиров.

Безопасность в транспортной среде – это форма, способ, образ, стиль безопасной жизни и деятельности человека в этой среде, направленные на организацию и обеспечение процесса транспортировки и его «живучести», а также безопасности как участников этого процесса, так и окружающей их среды и ее обитателей.

Безопасный участник транспортного процесса – это человек безопасного типа участия в транспортной среде.

Безопасность дорожного движения – это такое состояние дорожно-транспортного процесса, представляющего собой динамичную, энерговооруженную, постоянно изменяющуюся социотехническую систему, при котором ни один из его участников, а также ни одно транспортное (транспортирующее) средство не получает (и не будет получать) какого-либо повреждения.

Обеспечить безопасность дорожного движения – это значит не допустить возникновения такой ситуации, при которой хотя бы один из участников дорожно-транспортного процесса или хотя бы одно транспортное (транспортирующее) средство получит какого-либо повреждение.

Культура – это совокупность системных взаимоотношений человека, социальных групп, общества и человечества в целом, как с окружающим миром, так и между собой и самими с собой (внутри себя), состояний и результатов этих взаимоотношений, направленных на постоянное и непрерывное совершенствование своего бытия, т.е. достижение максимально полного и качественного удовлетворения во времени и пространстве жизненно необходимых (витальных) и духовных потребностей в условиях непрерывно изменяющейся среды обитания, в т.ч. в результате деятельности самого человека, социальных групп, общества и человечества в целом, сопряженных с повышением уровней безопасности своей жизнедеятельности и своего гармоничного развития.

Уровень культуры – это степень освоенности данных отношений, выраженных оценкой достижений человека, социальной группой (или группами) и (или) обществом в процессе их реализации.

Культура безопасности жизнедеятельности – это специфическое системное отношение и взаимодействие человека, социальной группы и общества

в целом, как между собой, так и внутри себя и с окружающей средой, определяемое необходимым уровнем их специальной подготовленности и осуществляемое целенаправленной, постоянной и непрерывной практической деятельностью, которая гарантированно обеспечивает организацию безопасной жизни и деятельности людей в целом, и тем самым способствует максимальному удовлетворению их витальных, материальных и духовных потребностей.

Культура транспортировки – это специфический способ (форма, стиль, образ и т.п.) деятельности человека, выраженный в организации и осуществлении процесса транспортировки предметов, энергии, информации и самого себя с целью обеспечения безопасной и комфортной как собственной жизни, так и будущих поколений.

Культура транспортная – это специфическая форма (способ, стиль, образ и т.п.) жизнедеятельности человека, социальных групп, общества и человечества по удовлетворению их потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена, осуществляемого в условиях необходимого и максимально возможного уровня безопасности транспортных процессов и всех его участников, а также безопасных и гуманных взаимоотношений с окружающей средой и ее людьми и другими обитателями как в процессе подготовки и удовлетворения этих потребностей, так и по завершению данной деятельности. *Транспортная культура* является относительно самостоятельной ветвью общей культуры.

Транспортная культура – это самобытная культура, как самобытна и общая культура любого общества или государства. Создание различных транспортирующих систем и транспорта в целом в каждой стране с учетом многих, присущих только этой стране факторов (например, географического) – яркое подтверждение сказанному.

Культура транспортная школьника – это специфические системные взаимоотношения учащегося с окружающей средой и ее обитателями и специфическая форма его жизнедеятельности в транспортной среде по удовлетворению своих целевых потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена при обязательном обеспечении максимального уровня собственной безопасности и безопасности окружающих его участников транспортных процессов.

Транспортная культура школьника – это часть общей культуры учащегося, определяемая системными и безопасными взаимоотношениями и объектами и субъектами транспортной среды и процессами в ней по удовлетворению своих витальных и духовных потребностей.

Формирование транспортной культуры школьника – это непрерывный педагогический процесс, осуществляемый его субъектами, направленный на формирование учащегося личностью безопасного типа поведения в транспортной среде, воспитание у него правопопулярного и культурного поведения, его подготовку к безопасной жизнедеятельности в этой среде и к безопасному участию в транспортных процессах, происходящих в ней.

Культура правовая – составная часть культуры общества и личности. В широком понимании правовая культура – это система овеществленных элементов, относящихся к сфере действия права. В этом смысле она включает в себя право как систему норм, правоотношения, правовые убеждения и т.д. В узком, субъективном смысле *правовая культура человека* – это совокупность его правовых знаний, отношения к праву и правового поведения.

Культура экологическая – 1) этап и основная часть развития общемировой культуры; характеризуется острым, глубоким и всеобщим осознанием насущной важности экологических проблем в жизни и будущем развитии человечества; 2) совокупность знаний, социальных и жизненных норм, руководствуясь которыми человек осознает себя (и соответствующим образом действует) частью природной среды и субъектом, ответственным перед собой, живущими и последующими поколениями людей за ее содержание».

Культура поведения – совокупность форм повседневного поведения человека (в труде, в быту, в общении с другими людьми), в которых находят внешнее выражение моральные и эстетические *нормы* этого поведения. Если нравственные нормы определяют содержание поступков, предписывают, что именно люди должны делать, то *культура поведения* раскрывает, каким конкретно образом осуществляется в поведении требования нравственности, какой внешний облик поведения человека, в какой органично, естественно и непринужденно эти нормы слились сего *образом жизни*, стали повседневными жизненными правилами. Например, требование уважения к людям применительно к повседневному поведению выражается в виде правил вежливости, деликатности, в такте, предупредительности, в умении беречь чужое время и т.п. Верность принятых на себя обязательств с точки зрения культуры поведения означает аккуратность в выполнении обещаний и позаимствования, своевременность и точность в осуществлении договоренности и др. Честность по форме своего проявления совпадает с прямоотой, искренностью, с умением недвусмысленно и открыто выразить свою мысль. *В широком плане* в понятие «культура поведения» входят все области внешней и внутренней культуры человека: этикет, правила обхождения с людьми и поведения в общественных местах; культура быта, включающая характер личных потребностей и интересов, взаимоотношения людей вне работы, организация личного времени, гигиена, эстетические вкусы в выборе предметов потребления (умение одеваться, украсить жилище); эстетические свойства присущей человеку мимики и пантомимики, выражений лица и телодвижений (грация). Особо выделяют культуру речи, умение грамотно, ясно и красиво выражать свои мысли, не прибегая к вульгарным выражениям.

Культура поведения в транспортной среде включает в себя следующее:

1) В понятие «культура поведения» в транспортной среде входят все области внешней и внутренней культуры человека: культура труда и быта, включающая характер личных потребностей и интересов; этикет, правила обхождения с людьми и поведения в транспортной среде; взаимоотношения людей в

процессе работы по осуществлению транспортировки; организация личного времени, гигиена, эстетические вкусы в выборе предметов потребления, необходимых как для осуществления транспортировки, так и во время пребывания в транспортной среде (например, умение одеваться сообразно условиям транспортной среды, украсить рабочее место или места массового пребывания людей в структурах транспортных систем и т.д.).

2) Культура поведения в транспортной среде – это и совокупность форм повседневного поведения человека в транспортной среде вообще и трудовых процессах в том числе, происходящих в ней, а также в общении с другими людьми, участвующими в транспортных процессах как непосредственно (активные участники), так и опосредованно (пассивные участники, то есть, присутствующими в этой среде или через результаты предыдущей деятельности людей в проектировании, организации и осуществлении транспортировки), в которых находят внешнее выражение моральные и эстетические нормы этого поведения. Здесь «...культура поведения того или иного человека в известной мере характеризует его духовный и морально-эстетический облик, показывает, насколько глубоко и органично он усвоил культурное достояние человечества, сделал его своим собственным достоянием».

3) Культура поведения в транспортной среде выступает и как культура специфического труда, основной (главенствующей) целью которого является транспортировка. Это, в свою очередь, выражается в способности «правильно организовать рабочее время и место, найти целесообразные приемы и операции для достижения максимально полезных результатов и получения высокого качества» процесса транспортировки как веществ, предметов, энергии и информации, так и самого человека или групп людей.

4) Культура поведения в транспортной среде раскрывает, каким конкретно образом осуществляются в поведении человека, находящегося в этой среде по роду своей деятельности или по любой другой причине, требования нравственности, «каков внешний облик поведения человека, в какой мере органично, естественно и непринужденно эти нормы слились с его образом жизни, стали повседневными жизненными правилами». Основой тому является то, что нравственные нормы определяют содержание поступков, предписывают, что именно люди должны делать, находясь в транспортной среде.

Личность – это человеческая индивидуальность, выступающая как субъект познания и преобразования мира. *Личность* – это социальное существо (человек), формирующееся и развивающееся в системе общественных отношений и активно преобразующее окружающую среду. Она всегда является продуктом конкретных общественно-исторических условий. Психологическую структуру личности составляют ее направленность, характер, способности, темперамент, особенности протекания познавательных процессов и чувств. Под *направленностью личности* понимаются те цели и побуждения, которыми руководствуется человек в своей деятельности в своем отношении к окружающему миру.

Личность безопасного типа поведения – это характерологические особенности человека, которые выражаются в безопасной самореализации, соответствующих мотивационных установках, интеллекте, эмоциях и волевых качествах. Кроме того, личность безопасного типа поведения определяется компетентностью в вопросах обеспечения политической, экономической, правовой, социальной, физической и другими видами безопасности человека и гражданина.

Личность безопасного типа участия в транспортной среде – это личность, обладающая высоким уровнем ценностных установок и нравственно-этических норм поведения в условиях транспортной среды, прошедшая специальную подготовку в области безопасности на транспорте, в совершенстве знающая и владеющая принципами и правилами организации и обеспечения безопасной жизни и деятельности в транспортной среде как личной, так и окружающих». При любых обстоятельствах соблюдает нормы и, безусловно, выполняет правила безопасного поведения в этой среде, в том числе при своем непосредственном участии в ее транспортных процессах не зависимо от видов транспорта их осуществляющих. Приобретенные специальные знания, умения и навыки обеспечения безопасного участия в транспортных процессах она осознанно, квалифицированно и бескорыстно применяет на практике адекватно складывающимся опасным ситуациям в этих процессах, в том числе в обстановках именуемых аварийными ситуациями или авариями на транспорте. Такая личность умеет и способна распознавать условия, при которых возможно появление аварийной ситуации, сама не допускает возникновения аварийных ситуаций, а также предотвращает в силу своих способностей и возможностей развитие и перехода таких ситуаций в транспортное происшествие. Кроме того, такой человек способен прогнозировать и предвидеть появление аварийных ситуаций в транспортной среде и квалифицировано принимать все необходимые меры по прекращению их развития до полного устранения условий, вызвавших появления этой ситуации или принимать необходимые меры по предотвращению транспортной аварии (например, ДТП).

Мотив (от лат. *movere* – приводить в движение, толкать) – 1) побуждение к деятельности, связанные с удовлетворением *потребностей* субъекта; совокупность внешних или внутренних условий, вызывающих *активность* субъекта и определяющих ее направленность; 2) побуждающий и определяющий выбор направленности деятельности предмет (материальный или идеальный), ради которого она осуществляется; 3) осознаваемая причина, лежащая в основе выбора действий и поступков личности. Как видно, мотив – это, во-первых, внутренние побуждения, во-вторых, внешние и внутренние условия, в-третьих, предмет деятельности, в-четвертых, причина выбора действий. И все эти четыре момента вызывают активность личности и определяют направленность деятельности.

Действие (в психологии) (англ. *action. performance*) – произвольный акт, акция, процесс, подчиненный *представлению* о результате, *образу* будущего, т.е. процесс, подчиненный осознаваемой (сознательной) цели.

Поступок – действие, совершенное кем-то. *Поступок* – клеточка нравственной деятельности; действие, рассматриваемое с точки зрения единства мотива и последствий, намерений и дел, целей и средств. Структура поступка «...слагается из следующих элементов: мотива, намерения, цели, деяния, последствий, самооценки человеком своего поведения и отношения его к оценке окружающих.

Деятельность – это специфически человеческая форма активного отношения к окружающему миру, содержание которой составляет его целесообразное изменение и преобразование. *Деятельность* человека предполагает определенное противопоставление субъекта и объекта деятельности: человек противопоставляет себе объект деятельности как материал, который должен получать новую форму и свойства, превратиться из материала в продукт деятельности. Всякая *деятельность* включает в себя цель, средство, результат и сам процесс деятельности и, следовательно, неотъемлемой характеристикой деятельности является ее осознанность. *Деятельность* является реальной движущей силой общественного прогресса и условием существования общества. Вместе с тем история культуры показывает, что деятельность как таковая не является учредительным основанием человеческого существования. Если основанием деятельности является сознательно формулируемая цель, то основание самой цели лежит вне деятельности, в сфере человеческих мотивов, идеалов и ценностей.

Аффект (от латин. *affectus* – душевное волнение, страсть) – сильное и относительно кратковременное эмоциональное переживание, сопровождаемое резко выраженными проявлениями. *Аффект* развивается в критических ситуациях при неспособности субъекта найти адекватный выход из опасных, чаще всего неожиданно возникающих, ситуаций. Обладая свойствами *доминанты* аффект тормозит не связанные с ним психические процессы и навязывает тот или иной стереотипный способ «аварийного» разрешения ситуации (например, бегство, *агрессию*), сложившейся в биологической эволюции и поэтому оправдывающий себя лишь в типичных биологических условиях. Другая важная регулирующая функция аффекта состоит в образовании специфического опыта – так называемого *аффективных следов* (аффективных комплексов), актуализирующихся при столкновении с отдельными элементами породившей аффективной ситуации и предупреждающих о возможном ее повторении.

Поведение – совокупность поступков и действий, образ жизни и действий

Поведение (моральное) – совокупность *поступков* человека, имеющих нравственное значение, совершаемых им в относительно продолжительный период в постоянных или изменяющихся условиях. Если понятие моральной *деятельности* характеризует только целенаправленные и нравственно мотивированные действия, то поведение охватывает все поступки человека целиком, поскольку они могут быть подвергнуты моральной *оценке* (независимо от того, являются они намеренными или ненамеренными, совершаются по нравственным или другим побуждениям). В отличие от *обычая*, который предполагает однородные поступки различных лиц, поведение охватывает разнородные по-

ступки одного и того же лица (отдельного человека, а также коллектива, организации, большой массы людей), выявляющие различные стороны его морального *характера*. Понятие *линии поведения* указывает на относительную последовательность, согласованность отдельных поступков и отличительные особенности деятельности того или иного человека или коллектива.

Единицами поведения являются поступки. Именно в них формируются и в то же время выражаются позиции личности, ее моральные убеждения. Движущей же силой поведения человека, как известно, является мотивация, которая включает в себя мотивы, потребности, интересы, стремления, цели, влечения, установки, идеалы

Поведение человека – это в конечном счете единственный объективный показатель его нравственного облика, его моральных качеств и в том числе его *мотивов*.

Поведение культурное (культурное поведение) – это поведение человека в соответствии с теми нормами, которые выработало и которых придерживается данное общество. ...Можно сказать, что культурное поведение – это поведение в соответствии с теми или иными общепринятыми правилами. Оно отражает эти правила, является их внешним воплощением. Если эти правила будут меняться, то будут меняться и манеры поведения. Главное, что в понятии «культурное поведение» акцент делается на поведении, которое должно быть культурным. Человек знает правила культурного поведения и выполняет их.

Культурное поведение – это определенные манеры, способы общения, обращения к окружающим. Это понимание того, что прилично и что неприлично делать в данной обстановке (например, при поездке в транспортном средстве или движении в пешеходном или пассажирском потоках, при ожидании транспорта, при входе и выходе из него и т.п.). «И все-таки культурное поведение человека, по мнению ученых, – это только часть решения проблемы взаимоотношения людей. Главное, чтобы в этих взаимоотношениях встречались культурные люди. Только в таком случае мы можем говорить о поведении культурного человека. Здесь акцент мы делаем на человека – каков он? ...Культурный человек – это такой человек, у которого знание этических принципов, моральных норм общества превратилось во внутреннее убеждение, вылилось в нравственное чувство. Он поступает так не потому, что знает как надо поступить, а потому, что не может поступить иначе. ...Культурный, воспитанный человек ориентируется прежде всего не на необходимость соблюдать внешние правила, а на свою совесть – чувство нравственной ответственности за свое поведение перед окружающими людьми и обществом

Правомерное поведение – поведение людей, которое соответствует предписаниям правовых норм или не противоречит нормам права. Такое поведение общественно необходимо и общественно полезно и считается объективной предпосылкой нормального функционирования гражданского общества. Противоправное поведение, в противоположность правомерному, связано с нарушением предписаний правовых норм, что формально свидетельствует об его

общественной опасности. Поэтому такие поступки называются *правонарушениями*. Все правонарушения можно разделить на *преступления* (нарушение норм уголовного законодательства), *административные проступки*, *гражданские правонарушения* (т.н. *деликты*).

Правопослушное поведение – это такое поведение человека, которое осознано не позволяет ему совершать противоправные поступки, действия и выполнять какую-либо противоправную деятельность, т.е. связанные с нарушением предписаний правовых норм (Законов, Правил, Инструкций, предписаний и т.п., принятых в государстве, обществе, предприятиях и учреждениях и т.д.).

Закон – необходимое, существенное, устойчивое, повторяющееся отношение между явлениями, или другими словами, «закон» – внутренняя существенная и устойчивая связь явлений, обуславливающая их упорядоченное изменение. Известно, что закон всегда выражает связь между предметами, элементами внутри предмета, между свойствами предметов и в рамках данного предмета. Он указывает на определенный порядок, последовательность, тенденцию развития явлений.

Всеобщность означает, что закон охватывает все случаи проявления определенной существенной связи; *устойчивость* определяет время действия сохранения существенных связей, т.к. связи действуют либо постоянно, либо длительно. Это и определяет устойчивость и длительность существования закона; *повторяемость* закона означает, что он всегда будет действовать, как только будут созданы условия, при которых он раньше действовал

Закономерность отражает объективные, существенные, необходимые, общие, устойчивые и повторяющиеся при определенных условиях взаимосвязи. Строго зафиксированные закономерности определяются как законы, но только в том случае, когда: 1) четко зафиксированы объекты, между которыми устанавливается связь; 2) исследованы вид, форма и характер этой связи; 3) установлены пределы действия (проявления) связи. В то же время *закономерность* часто трактуется либо как проявление законов, часто еще не осознанных и четко не сформулированных, либо как общие проявления упорядоченности развития, как совокупное действие многих законов.

Закономерность, как видим, – это некое соответствие с законом, последовательное проявление действия какого-нибудь закона (например, закономерность явлений), а «закономерный» – соответствующий закону, совершаемый по закону, принятый с точки зрения закона (например, закономерное явление).

В философии *закономерностью* называется объективно существующая, устойчивая, повторяющаяся, необходимая и существенная связь между явлениями и процессами, характеризующая их развитие, тогда как дидактические закономерности – это устойчивые связи между условиями и результатами обучения.

В педагогической науке и практике понятию «закономерность» уделяется достаточно пристальное внимание, так как именно из них вытекают педагогические принципы. Сами же закономерности являются также основами форм, технологий и методов образования.

Выделяют внешние и внутренние закономерности обучения. *Закономерности, обусловленные внешними связями* – это, например: а) цель, задачи, содержание и методы обучения, обусловленные социально-экономическими потребностями общества; б) задачи, содержание и методы обучения зависят не только от потребностей, но и от возможностей общества, от условий, в которых протекает этот процесс и в) зависимость результатов обучения от особенностей взаимодействия обучающегося с окружающим миром. К *внутренним закономерностям процесса обучения* относят: а) взаимосвязь воспитания, образования и развития; б) единство преподавания и учения, образования и самообразования; в) определяющую роль деятельности и общения в процессе обучения; г) взаимосвязь задач, содержания, форм и методов обучения; д) подчиненность результативности обучения способам управления процессом последнего и активности самого ученика и др.

Принцип означает руководящую идею, основное правило, основное требование к деятельности, поведению и т.д. В дополнение к этому известное из философии понятие *принцип* означает и некоторое исходное положение, на которое необходимо опираться в какой-то конкретной деятельности. Интерпретируя сказанное, можно утверждать, что *принципы образования* – это исходные положения, выполняющие роль требований, на которые опираются при определении: а) содержания образования (обучение, воспитание и целенаправленное развитие; б) методов образования; в) его организационных форм.

Принципы образования по своему содержанию и практической реализации меняются во времени, но только в том случае, если меняется цель образования. Такое изменение обусловлено социальным заказом общества и уровнем изученности и соответствия закономерностей познавательной деятельности

Несмотря на то, что в педагогической науке не существует единого мнения о количестве принципов, можно согласиться с утверждением о том, что понятие «принцип» выполняет двойную роль: с одной стороны, оно выступает как центральное понятие, представляющее обобщение и распространение какого-либо положения на все явления, процессы той области, из которой данный принцип абстрагирован. С другой стороны, он выступает в смысле принципа действия – норматива, предписания к деятельности.

Правило (педагог.) – это основанное на общих принципах описание педагогической деятельности в определенных условиях для достижения определенной цели. Правила обучения предписывают субъекту педагогического процесса выполнять в той или иной ситуации определенные действия, ориентируют его на соблюдение определенных требований; однако их выполнение целиком и полностью зависит уже от самого учителя. Правила не только вытекают из принципов, но и являются обобщением практического опыта многих поколений учителей.

Цель – это результат, который может быть достигнут (и достигается) путем осуществления деятельности. Цель находится вне человека, выполняющего действие; цель объективна. Это может быть предмет, явление или что-то иное.

Если цель осознается (предмет отражается сознанием), то *мотив* – это осознанная цель, ставшая одной из черт (характеристик и т.п.) сознания личности. В этом случае осознанная цель заставляет человека выполнять определенные действия и в определенном направлении.

Парадигма (греч. *paradigma* – пример, образец) – это совокупность теоретических и методологических предпосылок, определяющих конкретное научное исследование, которая воплощается в научной практике на данном этапе. Парадигма является основанием выработки проблем, а также моделью, образцом для решения исследовательских задач.

Педагогическая парадигма – это устоявшаяся, ставшая привычной точка зрения, модель-стандарт решения определенного класса педагогических задач, которые, однако, продолжают применяться, несмотря на то, что в педагогической науке и передовой педагогической практике уже имеются факты, которые ставят под сомнение общепринятую модель-стандарт, общепринятую точку зрения. Из сказанного вытекает, что *педагогическая парадигма* играет двойственную роль: с одной стороны, она облегчает общий подход к решению научных проблем в педагогической науке и практике, а с другой – может существенно мешать восприятию идей, сдерживать разработку проблем педагогического творчества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абрамова, Г.С. Возрастная психология / Г.С. Абрамова. – Екатеринбург: Деловая книга, 1999.
2. Акимов, В. На автодорогах как на войне / В. Акимов, Ю. Соколов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2004. – № 4. – С. 29-32.
3. Амбарцумян, В. Я никогда не буду нарушать «Правила дорожного движения» (по материалам Washington Pro-File, USA) / В.Я. Амбарцумян // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2007. – № 5. – С.14-16.
4. Амбарцумян, В.В. Безопасность дорожного движения : учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта / В.В. Амбарцумян [и др.]; под ред. чл.-корр. РАН, проф. В.Н. Луканина. – М.: Машиностроение, 1998.
5. Афанасьев, М.Б. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения / М.Б. Афанасьев [и др.]. – М.: Транспорт, 1989.
6. Бабков, В.Д. Дорожные условия и безопасность движения : учеб. пособие для вузов / В.Д. Бабков. 3-е изд. – М.: Транспорт, 1982.
7. Барихин, А.В. Большой юридический энциклопедический словарь / А.В. Барихин. – М.: Книжный мир, 2005.
8. Безопасность дорожного движения – объект социально-экономического управления : учеб. пособие / В.И. Майоров (Екатеринбургская ВШ МВД России). – Челябинск : Транспорт, 1995.
9. Бессонов Б.Н. Философия: курс лекций. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2002. – 318 с.
10. Бим-Бад, Б.М. Педагогические течения в начале двадцатого века / Б.М. Бим-Бад. М.: Изд-во УРАО, 1998.
11. Битянова, М.Р. Антропологический подход в решении проблем успешности обучения ребенка в школе / М.Р. Битянова, О.И. Глазунова // Педагогическая психология. – 2005. – №1. – Электронный журнал «Психологическая наука и образование». – Интернет – ресурс: <http://www.psyedu.ru/about.php>
12. Блауберг, И.В. Философский принцип системности и системный подход / И.В. Блауберг, В.Н. Садовский, Э.Г. Юдин // Вопросы философии. – 1978. – № 8. – С. 39-56.
13. Большой толковый словарь русского языка: Ок. 60 000 слов / под ред. Д.Н. Ушакова. – М. : ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2004.
14. Боровер, Ю.С. Психофизиологические основы обеспечения безопасности движения / Ю.С. Боровер // В сб. инф. сообщ. ЦНИИЛ проблем БД: Проблемы безопасности движения. – М.: ВНИИ МВД СССР. 1970. – Вып. 3. – С. 3-12.
15. Боровский, М.В. Безопасность движения / М.В. Боровский. – Л.: Лениздат, 1973.
16. Бочаров, Е.В. Безопасность дорожного движения / Е.В. Бочаров [и др.]. – М.: Росагропромиздат, 1988.

17. Бродицкий, Ю.А. Можно ли ездить без аварий / Ю.А. Бродицкий. – Ташкент, 1989.
18. Бромлей Ю.В., Подольский Р.Г. Создано человечеством. – М.: Политиздат, 1984.
19. Бубнов, В.Г. Как оказать помощь при автодорожном происшествии: 9-11 классы / В.Г. Бубнов, Н.В. Бубнова. – М.: Издательство АСТ-ЛТД, 1997.
20. Вагонов, В.И. Самоучитель безопасной езды / В.И. Вагонов, А.А. Пит. – М.: Транспорт, 1991.
21. Вайсман, А.И. Здоровье водителей и безопасность дорожного движения / А.И. Вайсман. – М.: Транспорт, 1979.
22. Варламов, В.А. Что надо знать водителю о себе / В.А. Варламов. – М.: Транспорт, 1990.
23. Витаньи И. Общество, культура, социология: пер. с венг. – М.: Прогресс, 1984. – 288 с.
24. Волошин, Г.Я. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Г.Я. Волошин [и др.]. – М.: Транспорт, 1987.
25. Всероссийская практическая конференция по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (Москва, 8-9 декабря 1997 г.). Ч. I. Материалы пленарного заседания; Ч. II. Материалы секционных заседаний. – М.: Издательство «Трансконсалтинг», ННПФ, 1998.
26. Гибсон, Дж. Экологический подход к зрительному восприятию : пер с англ. / Дж. Гибсон; общ. ред. и вступ. ст. А.Д. Логвиненко. – М.: Прогресс, 1988.
27. Государственный Стандарт основного общего образования по основам безопасности жизнедеятельности (утвержден приказом Минобразования России от 05 марта 2004 г. № 1089) // Безопасность жизнедеятельности: Государственные образовательные стандарты. Библиографические источники. Наглядные пособия / авт.-сост. С.В. Петров. – М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2005. – С. 41-43.
28. Гражданский кодекс Российской Федерации. – М.: Проспект, 2008. – Ч. I–IV.
29. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка: Современное написание: в 4 т. – М.: ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2003.
30. Дети и безопасность дорожного движения в Республике Татарстан: монография / гр. авт. под науч. рук. Р.Н. Минниханова, И.А. Халиулина. – Казань : НМКЦ «Ният», 1995.
31. Дети и дорога. Ч. I. Дошкольник на улице: метод. комплект для воспитателей детских садов. – М.: ИНФОРМАТИК, 1994.
32. Дети и дорога. Ч. II. Младший школьник на улице: метод. комплект для учителей начальных классов учебных заведений. – М.: ИНФОРМАТИК, 1994.
33. Джароль, Б. Политология. Методы исследования : пер. с англ. / Б. Джароль [и др.]; предисл. А.К. Соколова. – М.: Изд-во «Весь Мир», 1997.

34. Добрушин, А.Д. Как беречь детей / А.Д. Добрушин. – Таллин : "Валгус", 1976.
35. Дубровина, И.В. Формирование личности в переходный (от подросткового к юношескому возрасту) период / И.В. Дубровина // Формирование личности в переходный период: от подросткового к юношескому возрасту / под ред. И.В.Дубровиной; Науч.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР.– М.: Педагогика, 1987.
36. Жулев, В.И. Водитель и безопасность дорожного движения / В.И. Жулев. – М.: Изд-во ДОСААФ СССР, 1984.
37. Жулев, В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев.– М.: Юрид. лит., 1989.
38. Загвязинский, В.И. Теория обучения: Современная интерпретация: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / В.И. Загвязинский. – М. : Издательский центр «Академия», 2001.
39. Занков, Л.В. Обучение и развитие (экспериментально-педагогическое исследование) / Л.В. Занков // Избр. пед. тр.– М. : Педагогика, 1990. – 424 с.
40. Золотов А.Н. Информация. Культура. Национальная безопасность // Жизнь и безопасность. – 1998. – № 2-3. – С. 89-97.
41. Иванов, В.Н. Как избежать ДТП: На закруглениях дорог, соблюдение безопасной дистанции / В.Н. Иванов. – М.: ООО «Издательство АСЕ», 2004.
42. Иларионов, В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для вузов / В.А. Иларионов. – М.: Транспорт, 1989.
43. Калиновский, П.П. Влияние квалификации водителя и технического состояния на безопасность движения / П.П. Калиновский [и др.]. – Л.: ЛДНТИ, 1985.
44. Клебельсберг, Д. Транспортная психология: пер. с нем. / Д. Клебельсберг; под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989.
45. Клишковштейн, Г.И. Организация дорожного движения / Г.И. Клишковштейн. – М.: Транспорт, 1982.
46. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Текст с изменениями и дополнениями на 1 октября 2008 г. – М. : ЭкСМО, 2008.
47. Концепция модернизации российского образования на период до 2010 года. Приложение к приказу Минобразования России от 11.02.2002, № 39.
48. Коршаков, И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И.К. Коршаков. – М.: Транспорт, 1988.
49. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения.– М.: Транспорт, 1987.
50. Кравцова, А.В. Участие средств массовой коммуникации в становлении личности безопасного типа поведения / А.В. Кравцова // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2006. – № 12. – С. 24-28.
51. Краткий педагогический словарь пропагандиста / сост. М.Н. Колмакова и В.С.Суров; под общ. ред.: М.И. Кондакова, А.С. Вишнякова. – М.: Политиздат, 1984. – 319 с.

52. Круглов, Б.С. Формирование ценностных ориентаций личности / Б.С. Круглов // Формирование личности в переходный период: от подросткового к юношескому возрасту / под ред. И.В.Дубровиной; Науч.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР. – М. : Педагогика, 1987. – С.7–26.
53. Кто виноват?: из хроники ДТП за 2007 год с участием детей//Основы безопасности жизнедеятельности. – 2008. – № 2. – С. 15-20.
54. Культурологический подход в теории и практике педагогического образования / под ред. проф. И.Ф.Исаева. – Белгород: Изд-во БГУ, 1999.
55. Куперман, А.И. Безопасное управление автомобилем / А.И. Куперман. – М.: Транспорт, 1989.
56. Кыверляг, В.А. Методы исследования в профессиональной педагогике / В.А. Кыверляг. – Таллинн: Вулгас, 1980.
57. Литвинов, Т.А. Пользуетесь ли вы ремнями безопасности? / Литвинов Т.А. [и др.]. – М.: Транспорт, 1983.
58. Лобанов, Е.М. Человеческий фактор в дорожном движении / Е.М. Лобанов // За безопасность движения (Минск), 1987. – № 2. – С.17-18.
59. Лопатин В.В., Лопатина Л.Е. Малый толковый словарь русского языка: Ок. 35000 слов. – М.: Рус. яз., 1990. – 704 с.
60. Лукьянов, В.И. Безопасность дорожного движения / В.И. Лукьянов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983.
61. Метрология / под общ. ред. В.П.Новицкого. – М., 1979. – № 2. – С. 4-12.
62. Мошкин, В. Культура безопасности как составная часть культуры / В. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2004. – № 1. – С. 44-48.
63. Мошкин, В. Мировоззренческая и нравственная подготовка к безопасной жизнедеятельности / В. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 9. – С. 11-15.
64. Мошкин, В. Мировоззренческая составляющая безопасности / В. Мошкин. Интернет – ресурс: http://www.bigpi.biysk.ru/oldsite/publishing/rozmusl_2000/09.html
65. Мошкин, В. Правила безопасного поведения / В. Мошкин, О Измайлова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2003. – № 8-6. – С. 46-51.
66. Мы живем среди людей: Кодекс поведения / авт.-сост. И.В. Дубровина. – М.: Политиздат, 1989.
67. Немов, Р.С. Психология : учебник для студ. высш. пед. учеб. заведений: в 6 кн. / Р.С. Немов. – 4-е изд. М.: Гумманит. изд. центр ВЛАДОС, 2002.– Кн. 2: Психология образования.
68. Ожегов С.И. Словарь русского языка: ок. 57.000 сл. / под ред. чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. – 20-е изд., стереотип. – М.: Рус. яз., 1988. – 750 с.
69. Орлова, Э.А. Культурная (социальная) антропология : учеб. пособие для вузов / Э.А. Орлова. – М.: Академический Проект, 2004

70. Орлова, Э.А. Введение в социальную и культурную антропологию / Э.А. Орлова. – М.: Изд-во МГИК, 1994. – С.18-20.
71. Осмоловская, И.М. О культурологическом подходе к формированию содержания образования / И.М. Осмоловская, И.В. Шалыгина. – Интернет-ресурс: http://www.lerner.edu3000.ru/cult_podhod.htm
72. Панчешникова, Л.М. О системном подходе в методических исследованиях / Л.М. Панчешникова // Советская педагогика, 1973. – № 4 . – С.71-80
73. Петров, С.В. Действия при дорожно-транспортных происшествиях / С.В. Петров. – М.: Изд-во НЦ ЭНАС, 2004.
74. Политехнический словарь / редколл.: А.Ю. Ишинский и др. – 3-е изд. перераб. – М.: Советская Энциклопедия, 1989. – 651 с.
75. Полищук В.И. Культурология: учеб. пособие. – М.: Гардарики, 1999. – 446 с.
76. Половникова, Н.А. Исследование процесса формирования познавательной деятельности школьников в обучении: дис. ... д-ра пед. наук / Н.А. Половникова. – Казань, 1976.
77. Правила дорожного движения Российской Федерации. Официальный текст. (С изменениями, вступившими в действие с 1 января 2006 г. на основании постановления Правительства РФ от 14.12.2005 № 767). – М.: «Издательский Дом Третий Рим», 2006.
78. Проблемы преподавания безопасности: материалы научного и учебно-методического семинара. – СПб.: Изд-во МАНЭБ, 2005.
79. Психологический словарь / под ред. В.В. Давыдова, А.В. Запорожца и др.; НИИ Общ. и Педагог. психологии АПН СССР. – М.: Педагогика, 1983.
80. Психология современного подростка / под ред. Д.И. Фельдштейна; Науч.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР. – М.: Педагогика, 1987.
81. Психолого-педагогические основы формирования личности. – М.: Высш. шк., 1991.
82. Роль человеческого фактора в анализе, реконструкции и предотвращении происшествий: Экспресс-информация ЦБНТИ Минтранса РСФСР. – Сер. 6 (зарубежный опыт). – М., 1988. – Вып. I.
83. Романов, А. Исследование причин дорожно-транспортных происшествий / А. Романов // Автомобильный транспорт. – 1985. – № 10.
84. Руководство МВД РФ о причинах аварийности // Автомир. – 2002. – № 38.
85. Русак, О.Н. Беседы о безопасности жизнедеятельности : учеб. пособие / О.Н. Русак, В.К. Зайцева. – СПб., 1994. – 96 с.
86. Рындак, В.Г. Методологические основы образования : учеб. пособие к спецкурсу / В.Г. Рындак. – Оренбург, 2000.
87. Савва, Л.И. Межличностные познания учителя в системе его профессиональной подготовки: монография / Л.И. Савва. – Магнитогорск: МаГУ, 2001.

88. Савва, Л.И. Ситуативно-моделирующая технология формирования транспортной культуры школьников / Л.И. Савва, А.М. Якупов // Проблемы человека в образовании: материалы региональной научно-практической конференции / под общ. ред. Л.И. Савва. – Магнитогорск: Магнитогорский государственный университет. – 2008. – С.62-69.
89. Савельев, А.Я. Технологии обучения и их роль в реформе высшего образования России / А.Я. Савельев // Высшее образование в России. – 1994. – № 2. – С. 29-37.
90. Сазонтьев, Н.Б. Игра как метод и проблема современной психологии // Игровое моделирование: Методология и практика. – Новосибирск : Наука, 1987. – С. 7-13.
91. Салов, Ю.И. Психолого-педагогическая антропология: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведения / Ю.И. Салов, Ю.С. Тюников. – М. : Изд-во ВЛАДОС-ПРЕСС, 2003.
92. Сапронов, В.В. О личности безопасного типа и компетентности в области / В.В. Сапронов // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2002. – № 3. – С.6-8.
93. Саранов, А.М. Системный подход в исследовании учебно-воспитательного процесса средней школы: дис. ... канд. пед. наук / А.М. Саранов. – Волгоград, 1984.
94. Селевко, Г.К. Современные образовательные технологии / Г.К. Селевко. – М.: Народное образование, 1998.
95. Сибирская, М.П. Педагогические технологии и повышение квалификации инженерно-педагогических работников / М.П. Сибирская. – СПб., 1997.
96. Скаткин, М.Н. Методология и методика педагогических исследований / М.Н. Скаткин. – М.: Педагогика, 1986.
97. Словарь иностранных слов. – 15-е изд., испр. – М.: Рус. яз., 1988.
98. Смирнов, Е.Н. Структура и временная организация игры // Игровое моделирование: Методология и практика. – Новосибирск : Наука, 1987. – С. 14-28.
99. Современный психологический словарь / под ред. Б.Г. Мещерякова, В.П. Зинченко. – СПб.: ПРАЙМ-ЕВРОЗНАК, 2006.
100. Современный словарь по педагогике / сост. Е.С. Рапацевич. – М. : Современное слово, 2001
101. Соколова, Г.А. Антропологический подход к образовательному процессу дошкольника и младшего школьника в среде с применением оригами / Г.А. Соколова // Сибирский учитель. – № 6 (36). – Интернет ресурс: http://www.websib.ru/~su/o_jurnale.htm
102. Ставров А.П., Вязовский А.Е. Развитие автомобильного транспорта России: учеб. пособие. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2004. – 104 с.
103. Талицкий, И.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте: справочник / И.И. Талицкий. – М. : Транспорт, 1988.

104. Танатова, Д.К. Антропологический подход в социологии : монография / Д.К. Танатова. – 2-е изд. – М.: Издательство: Издательский дом «Дашков и К», 2006. – Интернет-ресурс: <http://www.zone-x.ru/ShowTov.asp>
105. Течиева, В.З. Системный подход к организации и осуществлению учебного процесса: сущность, содержание, особенности структурирования: дис. ... канд. пед. наук / В.З. Течиева. – Владикавказ, 2001.
106. Типовые программы по изучению Правил дорожного движения различными социальными и возрастными группами населения и методические рекомендации по их реализации / ВНИИЦ по безопасности дорожного движения и ГУ ГАИ МВД СССР. – Челябинск, 1989.
107. Тошева, Л. Итоги тестирования учащихся по ПДД / Л. Тошева // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2004. – № 9. – С. 50-53.
108. Тошева, Л. Обучению ПДД – профессиональный уровень / Л. Тошева // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2004. – № 7. – С. 28-30.
109. Транспорт Страны Советов: итоги за 70 лет и перспективы развития / И.В.Белов и др. – М.: Транспорт, 1987. – 311 с.
110. Трудовой кодекс Российской Федерации. – 10-е изд. – М.: Ось-89, 2008.
111. Тюмасева, З.Н. Метатеория образования : монография / З.Н. Тюмасева, Б.Ф. Кваша. – СПб.: МАНЭБ, МИНПИ, ИЗиЭЧ, 2004.
112. Уголовный кодекс Российской Федерации : (по сост. на 15 августа 2008 года). – М. : Юрайт-Издат, 2008.
113. Уемов, А.И. Системный подход и общая теория систем / А.И. Уемов. – М.: Педагогика, 1990.
114. Усова, А.В. Формирование у школьников научных понятий в процессе обучения / А.В. Усова. – М.: Педагогика, 1986.
115. Учителям и родителям о психологии подростков / Г.Г. Аркелов [и др.]; под ред. Г.Г. Аркелова. – М.: Высш. шк., 1990.
116. Ушинский, К.Д. Человек как предмет воспитания: Опыт педагогической антропологии / К.Д. Ушинский // Педагогические сочинения : в 6 т. / сост. С.Ф. Егоров. – М.: Педагогика, 1990. – Т. 5.
117. Ушинский, К.Д. Человек как предмет воспитания: Опыт педагогической антропологии / К.Д. Ушинский // Педагогические сочинения : в 6 т. / сост. С.Ф. Егоров. – М.: Педагогика, 1990. – Т. 6.
118. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в России в 2006-2012 годах». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100.
119. Фельдштейн, Д.И. Проблемы возрастной и педагогической психологии / Д.И. Фельдштейн. М. : Межд.пед.акад., 1995.
120. Фернхем, А. Личность и социальное поведение / А. Фернхем, П. Хейвен. – СПб.: Питер, 2001.
121. Философия культуры. Становление и развитие. – СПб. : Издательство «Лань», 1998.– 448 с.

122. Философский энциклопедический словарь. – М. : Сов. энциклопедия, 1983.
123. Форштат, М.Л. О некоторых ошибках в печатных работах по ПДД / М.Л. Форштат // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2004. – № 1. – С.38-41.
124. Форштат, М.Л. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня / М.Л. Форштат // ОБЖ. Основы безопасности жизни. – 2006. – № 3. – С.38-42.
125. Черкасова, И.И. Педагогика: краткий курс : учеб. пособие / И.И. Черкасова, Т.А. Яркова. – Тобольск: Тобольский госпединститут им. Д.И. Менделеева, 2005. – Интернет-ресурс: http://tgpi.tob.ru/info/kaf/pedagog/uch_posobie/index.htm
126. Черкасова, О.В. Антропологический подход в воспитании – основа гуманистической педагогики / О.В. Черкасова // Вестник СамГУ: Педагогика, 2000 (3). – Интернет-ресурс: www.ssu.samara.ru/~vestnik/gum/2002web3/pedi/200231301.html
127. Черноушек, М. Психология жизненной среды / М. Черноушек. – М.: Мысль, 1989.
128. Шершнева, Л.И. Личность безопасного типа: Школа и формирование личности безопасного типа / Л.И. Шершнева // Информационный сборник Фонда национальной и международной безопасности (НИМБ) «Безопасность» . – 1994. – № 5 (21). – С. 8-13.
129. Щелканова, Т. Безопасное поведение в дорожно-транспортной среде: учет психофизиологических особенностей школьников / Т. Щелканова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 5. – С. 44-45.
130. Экология человека: словарь справочник / сост. Н.А. Агадгланян [и др.]. – М. : ММП «Экоцентр», Издательская фирма «КРУК», 1997. – 208 с.
131. Эльконин, Д. Б. К проблеме периодизации психического развития в детском возрасте / Д.Б. Эльконин // Психология личности / под ред. Ю.Б. Гиппенрейтер, А.А. Пузырея. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1982. – С. 172-181.
132. Якупов А. Транспортная культура и проблемы безопасности транспортных систем // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2001. – № 3. – С. 26-27.
133. Якупов А.М Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование ее природы // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1-2. – С. 140-154.
134. Якупов А.М. Транспортная культура и безопасность транспортных систем // Безопасность XXI века: материалы заоч. конф. – СПб.: Изд-во МАНЭБ, 2001. – Вып. 4. – 153 с.
135. Якупов А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования: монография. – Магнитогорск : МаГУ, 2007.
136. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения// Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 1. – С. 45-50.

137. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования: монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2008.

138. Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.

139. Якупов, А.М. Воспитание личности безопасного типа поведения в транспортной среде – основополагающее условие формирования транспортной культуры школьников / А.М. Якупов // Гуманизация образования в России : сб. науч. тр. регион. науч. интеракт. конф. – Магнитогорск : МаГУ. 2007. 269 с. – С.255-263.

140. Якупов, А.М. Культура, образование и проблема подготовки человека к участию в транспортных процессах / А.М. Якупов // Безопасность жизнедеятельности на пороге третьего тысячелетия: сб. материалов первой всерос. науч.-практ. конф. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2000. – С. 116-119.

141. Якупов, А.М. О новой парадигме профилактики детского дорожно-транспортного травматизма / А.М. Якупов // ОБЖ. Основы безопасности жизни.– 2008.– № 5. – С. 62-64.

142. Якупов, А.М. Организационно-педагогические условия подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении: дис. ... канд. пед. наук / А.М Якупов. – Магнитогорск, 1997.

143. Якупов, А.М. Основы безопасности движения пешеходов / А.М. Якупов, Б.А. Загребин. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.

144. Якупов, А.М. Основы безопасности движения пешеходов : учеб. пособие для педагогических вузов / А.М. Якупов, Б.А. Загребин. – Магнитогорск : АО «МДП», 1995.

145. Якупов, А.М. Подготовка к безопасному участию в дорожном движении – базовый элемент системы формирования транспортной культуры / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология.– 2005.– №1-2.– С. 359-374.

146. Якупов, А.М. Система непрерывного формирования транспортной культуры школьников / А.М. Якупов // Вестник ЮУрГУ, Сер.: Образование. Здравоохранение. Физкультура. – 2006. – Вып. 9. – № 16 (71). – С. 238-242.

147. Якупов, А.М. Современная парадигма предотвращения дорожно-транспортных происшествий по вине или неосторожности детей и подростков / А.М. Якупов. – Магнитогорск: Издательство «Магнитогорский Дом печати», 2008.

148. Якупов, А.М. Счет идет на доли секунды, или что дают ремни безопасности / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 2. – С.16-18.

149. Якупов, А.М. Транспортная культура и проблемы безопасности транспортных систем / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности.– 2001.– № 3. – С. 26-27.

150. Якупов, А.М. Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности.– 2007.– № 9. – С. 48-53.

151. Якупов, А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование ее природы / А.М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1-2. – С. 140-154.

152. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: монография. – Магнитогорск : МаГУ, 2008.

153. Якупов, А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 1. – С.45-50.

154. Якупов, А.М. Формирование у школьников специальных знаний, умений и навыков – залог безопасного участия в дорожном движении / А.М. Якупов // Жизнь и безопасность. – 1999. – № 2. – С.182-187.

155. Якупов. А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2008.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПРИМЕРНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛА «БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» для учащихся 5–9-х классов (формирование транспортной культуры школьников)

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
	Основное направление: <i>Безопасное участие школьника в дорожном движении</i>	Основное направление: <i>Правопослушное и культурное участие школьника в дорожном движении</i>	Основное направление: <i>Школьник как личность безопасного типа участия в дорожном движении</i>	Основное направление: <i>Законы и правила безопасности дорожного движения</i>	Основное направление: <i>Безопасная жизнедеятельность в транспортной среде</i>
	ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ	ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ	ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ	ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ	ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ТЕМ
1.1	– вспомнить и кратко повторить все, что изучалось ранее: – ПДД для пешеходов и пассажиров; – ПДД для велосипедистов; – основные правила безопасного участия во время движения по дороге и в транспорте	– вспомнить и повторить все, что изучалось в 5 классе: ПДД для пешеходов и пассажиров и велосипедистов; основные правила безопасного участия при движении по дороге и в транспорте; понятие «безопасное участие в дорожном процессе»	– вспомнить и повторить все то, что изучалось в 6 классе: ПДД для пешеходов и пассажиров и велосипедистов; основные правила безопасного участия на дороге и в транспорте; понятия «правопослушное» и «культурное поведение»	Вспомнить и повторить все то, что изучалось в 7 классе: общее содержание ПДД для всех участников движения; понятие «взаимодействие участников дорожного движения» ДД); – понятие «личность безопасного типа поведения в ДД».	Вспомнить и повторить все, что изучалось в 8 классе: основные требования ФЗ «О безопасности дорожного движения»; общее содержание ПДД для всех участников движения; законы безопасности ДД; ответственность за нарушение ПДД.
1.2	– общие понятия: «транспорт» и «транспортное средство», «дорожное движение» (ДД) (система Ч-Тс-Д и среда), «участники ДД» их обязанности и права	– понятия: «транспорт» и «транспортное средство», «дорожное движение» (система Ч-Тс-Д и среда), «участники ДД» и их безопасность (обеспечение безопасного взаимодействия участников ДД)	– понятия: «дорожное движение» (система Ч-Тс-Д и среда), «безопасный участник ДД»; – понятия: «взаимодействие Тс и Д, Ч и Тс, Чи Д» в различных погодных и др. условиях	– понятия: «дорожное движение» (система Ч-Тс-Д и среда), законы безопасности ДД (три закона БДД)	– понятия: «транспортная среда» и «безопасность жизнедеятельности в транспортной среде»

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
1.3	– понятия «безопасное поведение в ДД» и «безопасное участие в ДД», основное различие; – безопасное взаимодействие участников ДД;	– безопасное взаимодействие участников ДД; – понятия: «культура поведения», «культурное поведение», «правопослушное поведение»	– понятия: «личность», «ценности личности», «качества личности»; – ценности и качества личности и БДД	– понятия: «взаимодействие Тс и Д, Ч и Тс, Чи Д»; – «поведение» Тс на дороге (законы безопасности движения Тс)	– понятия: «взаимодействие Тс и Д, Ч и Тс, Чи Д»; «поведение» Тс на дороге (законы безопасности движения Тс) – решение задач по БДД
1.4	– составление ситуационного плана в районе школы и выявление безопасных маршрутов движения детей	–наблюдение за пешеходным движением, анализ выявленных нарушений	– наблюдение за движением Тс на перекрестке, анализ выявленных нарушений водителями Тс	– наблюдение за ходом изменений дорожных ситуаций на перекрестке и их комментарии	– прогнозирование развития дорожных ситуаций, анализ выявленных нарушений участниками ДД
2.1	– механизмы восприятия человеком дорожных ситуаций (общие понятия)	– понятия «активная безопасность» и «пассивная безопасность» автомобиля и их роль в обеспечении БДД	– понятие «личность безопасного типа участия в транспортной среде»	– последовательность воздействия сил инерции на водителей и пассажиров не пристегнутых ремнями безопасности и причины гибели людей	
2.2	– взаимодействие участников ДД (общее понятие и основные принципы);	– правопослушное участие школьника на дороге, улице и в Тс (требования ПДД и Правил перевозки пассажиров)	– причины гибели и ранений в автомобиле водителей и пассажиров не пристегнутых ремнями безопасности	– анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в районе (городе) проживания школьников	
2.3	– ремни безопасности, их назначение и необходимость, правила применения и пользования	– правила культурного участия школьника при движении по дороге, улице и в Тс	– механизм наезда Тс на пешехода: типичные ситуации, обстоятельства и действия водителя	– результаты наезда Тс на пешеходов – классификация наездов и частота травмирования отдельных частей тела человека при наезде	
2.4	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	
3.1	– понятия «видимость» и «обзорность» и их роль в обеспечении БДД участников ДД	– влияние скорости движения Тс на размеры поля концентрации внимания водителя и пассажира	– типичные обстоятельства опасных ситуаций на дороге по вине пешеходов	– результаты наезда Тс на пешеходов – локализация травм, полученных пешеходом в результате наезда Тс	

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
3.2	– «ловушки на дороге»: ситуация «обзор закрыт»	– причины возникновения ДТП по вине или неосторожности детей – анализ данных ГИБДД района (города) проживания школьников	– оценка опасности водителем и его действия при возникновении опасных ситуаций на дороге по вине пешехода	– правила безопасного участия в дорожном движении, в т.ч. выполнение ПДД	
3.3	– «ловушки на дороге»: ситуации «внимание отвлечено», «с друзьями», «с младшими детьми»	– возможности водителей предотвратить ДТП, причинами которых является опасное поведение пешехода	– понятие «транспортная среда»	– ФЗ «О безопасности дорожного движения»: – общие понятия, требования к участникам движения	
3.4	– «ловушки на дороге»: ситуации «пустынная улица» и «скорость и направление движения Тс»	– основные правила безопасного участия пешеходов в ДД, требования ПДД к ним и их необходимость в обеспечении БД участников ДД	– понятие «безопасность в транспортной среде»	– ПДД – правила для всех участников движения: «1. Общие положения» (термины и понятия, принятые в ПДД)	
4.1	– «ловушки на дороге»: ситуация «середина проезжей части»,	– основные правила безопасного участия велосипедистов (мопедистов и т.п.) в ДД, требования ПДД к ним и их необходимость в обеспечении БД участников ДД	– понятие «личность безопасного типа поведения в транспортной среде»	– ПДД – правила для всех участников движения: «2. Общие обязанности водителей», «24. дополнительные требования к движению велосипедистов...»	Занятие с участием сотрудника ФСБ – действия в случае захвата Тс и пассажиров преступниками (террористами и т.п.)
4.2	– ДТП по вине или неосторожности детей: изучение реальных ДТП с объяснением неправильных (опасных) поступков детей	– понятия «транспортная культура», «транспортная культура школьника» (компоненты «транспортной культуры» и «транспортной культуры школьника»)	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «4. Обязанности пешеходов», «5. Обязанности пассажиров»	– ПДД – правила для всех участников движения: «8. Начало движения, маневрирование», «19. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами»	– безопасность жизнедеятельности во время движения на железнодорожном транспорте (пожар, авария, катастрофа и т.п.)
4.3	– безопасное участие в дорожном движении (пешеход и пассажир)	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «4. Обязанности пешеходов», «5. Обязанности пассажиров»	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «6. Сигналы светофора и регулировщика»	– ПДД – правила для всех участников движения: «15. Движение через железнодорожные пути», «22. Перевозка людей»	– безопасность жизнедеятельности во время движения в самолете (пожар, аварийная посадка, катастрофа и т.п.)

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
4.4	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие
5.1	– безопасное участие в дорожном движении (велосипедист)	Тестовое занятие «4. Обязанности пешеходов», «5. Обязанности пассажиров»	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «Дорожные знаки»	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «Дорожные знаки»	– безопасность жизнедеятельности во время движения в речном транспортном средстве
5.2	– безопасное участие в дорожном движении (любители коньков на роликах и др. средств передвижения)	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «Дорожные знаки»	– решение задач, написание сочинений и т.п. по ПДД (по плану учителя)	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «6. Сигналы светофора и регулировщика»	– безопасность жизнедеятельности во время движения в морском транспортном средстве
5.3	– ответственность за нарушение ПДД: – общие понятия и виды; – ответственность детей, подростков и их родителей	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «6. Сигналы светофора и регулировщика»	– участие в общешкольных олимпиадах, конкурсах, соревнованиях по БДД	– ПДД – правила для всех участников движения: «13. Проезд перекрестков», «14. Пешеходные переходы и остановки общественного транспорта»	– безопасность жизнедеятельности во время движения в метрополитене (пожар, аварийная остановка, столкновение Тс и т.п.)
5.4	Внеклассное или внешкольное занятие (в ГИБДД или в автошколе, или экскурсия на автотранспортн. предприятие и т.п.)	Внеклассное или внешкольное занятие (в ГИБДД или в автошколе, или экскурсия на автотранспортное предприятие и т.п.)	Внеклассное или внешкольное занятие (в ГИБДД или в автошколе, или экскурсия на автотранспортн. предприятие и т.п.)	Внеклассное или внешкольное занятие (в ГИБДД или в автошколе, или экскурсия на автотранспортн. предприятие и т.п.)	Внеклассное или внешкольное занятие (в ГИБДД или в автошколе, или экскурсия на автотранспортное предприятие и т.п.)

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
6.1	– составление ситуационного плана в районе дома, в котором проживает школьник, и определение наименее опасных маршрутов движения до школы и обратно домой	– составление ситуационного плана в районе дома, в котором проживает школьник, и определение наименее опасных маршрутов движения до всех близлежащих остановок обществен. транспорта	– составление ситуационного плана в районе места частого пребывания (Дом творчества и т.п.), и определение наименее опасных маршрутов движения от всех близлежащих остановок обществен. транспорта	– составление ситуационного плана в заданном районе (части города или района) и определение наименее опасных маршрутов движения от всех близлежащих остановок обществен. транспорта	– составление ситуационного плана в заданном районе (части города или района) и определение наименее опасных маршрутов движения групп школьников от всех близлежащих остановок общественного транспорта до места назначения (по выбору)
6.2	Групповые занятия под руководством группы лицом из числа взрослых – наблюдение за пешеходным потоком в районе перекрестка и выявление видов нарушений пешеходами ПДД	Групповые занятия под руководством группы лицом из числа взрослых – наблюдение за пешеходным и пассажирским потоками в районе перекрестка с остановкой общественного транспорта и анализ нарушений ПДД пешеходами и пассажирами	Групповые занятия под руководством группы лицом из числа взрослых – наблюдение за потоком Тс в районе перекрестка и определение видов нарушений ПДД водителями Тс	Групповые занятия под руководством группы лицом из числа взрослых – наблюдение за потоком Тс в районе перекрестка и анализ нарушений водителями Тс ПДД	Групповые занятия под руководством группы лицом из числа взрослых – наблюдение ДД в районе перекрестка с остановками общественного транспорта и анализ нарушений ПДД участниками ДД
6.3	– влияние погодных условий на БДД (общие понятия)	– влияние погодных условий на БДД: изменения длины остановочного пути Тс от состояния проезжей части	– влияние погодных условий на БДД: правила безопасности движения участников ДД в различных условиях погоды	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– расчеты изменения длины остановочного пути Тс от состояния проезжей части и их графическое изображение
6.4	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие	Контрольное занятие
7.1	– влияние скорости движения Тс на БДД (общие понятия, остановочный и тормозной пути Тс.)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
7.2	– скорость движения пешехода, время его нахождения на проезжей части и БД пешехода	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)
7.3	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «6. Сигналы светофора и регулировщика»	– решение задач, написание сочинений и т.п. по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)	– решение задач по ПДД (по плану учителя)
7.4	Тестовое занятие – ПДД – правила для всех участников движения: «Дорожные знаки»	– участие в классных часах и играх, общешкольных олимпиадах, конкурсах, соревнованиях, по БДД	– участие в классных часах и играх, общешкольных олимпиадах, конкурсах, соревнованиях, по БДД	– участие в классных часах и играх, общешкольных олимпиадах, конкурсах, соревнованиях, по БДД	– написание и защита рефератов по темам БДД; – участие в выполнении НИР (с учетом возраста и образования учащегося)
8.1	– понятия «транспортная культура», «транспортная культура школьника» (общие положения)	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (по планам учителей начальных классов)	– участие в диспуте (в классном или общешкольном) «Школьник как личность безопасного типа участия в дорожном движении»	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (по планам учителей начальных классов)	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (по планам учителей начальных классов)
8.2	– участие в классных часах и играх, общешкольных олимпиадах, конкурсах, соревнованиях, по БДД	– участие в диспуте «Транспортная культура школьника и ее влияние на безопасность дорожного движения»	– основы медицинских знаний по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП и др. транспортных авариях	– основные правила и методы оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП и др. транспортных авариях	Оказание помощи учителям начальной школы в проведении мероприятий по БДД (по планам учителей)
8.3	– посещение и участие в районных и городских олимпиадах, конкурсах, соревнованиях по БДД	– посещение и участие в районных и городских олимпиадах, конкурсах, соревнованиях по БДД	– посещение и участие в районных и городских олимпиадах, конкурсах, соревнованиях по БДД	– посещение и участие в районных и городских олимпиадах, конкурсах, соревнованиях по БДД	Оказание помощи учителям начальной школы в проведении мероприятий по БДД

№ п/п	5-й класс	6-й класс	7-й класс	8-й класс	9-й класс
8.4	<i>Контрольное занятие</i>	<i>Контрольное занятие</i>	<i>Контрольное занятие</i>	<i>Контрольное занятие</i>	<i>Итоговое контрольное занятие по курсу БДД</i>
9.1 9.2 9.3	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (<i>по планам учителей начальных классов</i>)	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (<i>по планам учителей начальных классов</i>)	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (<i>по планам учителей начальных классов</i>)	Оказание помощи учителям начальной школы в подготовке и проведении мероприятий по БДД с учащимися 1-4 классов (<i>по планам учителей начальных классов</i>)	Занятий нет (<i>выпускной класс неполной средней школы</i>)
9.4	<i>Итоговое контрольное занятие по курсу БДД</i>	<i>Итоговое контрольное занятие по курсу БДД</i>	<i>Итоговое контрольное занятие по курсу БДД</i>	<i>Итоговое контрольное занятие по курсу БДД</i>	Занятий нет

Автор: _____ А.М. Якупов, канд. пед. наук, доцент Магнитогорского государственного университета
02.09.2006 г. Магнитогорск

Тематический план

**раздела «Безопасность на транспорте» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности»
для учащихся 10 и 11 классов МОУ «Магнитогорский городской лицей при Магнитогорском
государственном университете»**

№ п/п	Наименование разделов и тем	10-й класс			11-й класс		
		Продолжительность занятий, час			Продолжительность занятий, час		
		Лекции	Практ.	Всего	Лекции	Практ.	Всего
<u>1. Безопасность и защита человека в опасных и чрезвычайных ситуациях</u>							
1	<i>Опасные и чрезвычайные ситуации, возникающие в повседневной жизни и правила безопасного поведения.</i>						
1.2	Безопасность на транспорте.						
1.2.1	Транспортные системы, виды транспортных средств и типы транспортных устройств. Принципы обеспечения безопасности транспортных систем.	1	-	1	-	-	-
1.2.2	Социальное и народнохозяйственное значение безопасности на транспорте.	-	-	-	-	-	-
1.2.3	Безопасность дорожного движения (на примере автомобильного транспорта).						
1.2.3.1	Дорожно-транспортная система и ее функционирование в городах.	-	-	-	-	-	-
1.2.3.2	Дорожное движение и его организация.	-	-	-	0,5	-	0,5
1.2.3.3	Система «человек – транспортное средство – дорога и среда»: общее понятие.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.4	Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.5	Законы безопасности дорожного движения	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.6	Система «человек – транспортное средство – дорога и среда»: транспортные средства и дороги.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.7	Активная и пассивная безопасность транспортных средств.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.8	Система «человек – транспортное средство – дорога и среда»: участники движения.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.9	«Ловушки» на дорогах.	0,5	1	0,5	-	-	-
1.2.3.10	Медико-психологические аспекты безопасности дорожного движения.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.3.11	Правила дорожного движения.	1	-	1	0,5	1,5	2
1.2.3.12	Дорожно-транспортные происшествия и дорожно-транспортные преступления. Ответственность за нарушение в области дорожного движения.	0,5	-	0,5	0,5	-	0,5
1.2.3.13	Послеаварийная безопасность и организация первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.	1	1	2	0,5	0,5	1
1.2.4.1	Безопасность на железнодорожном транспорте.	0,5	-	0,5	-	-	-

1.2.4.2	Безопасность на воздушном транспорте.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.4.3	Безопасность на водном транспорте.	0,5	-	0,5	-	-	-
1.2.4.4	Безопасность на канатно-кресельном транспорте, фуникулере и т.п.	0,5	-	0,5	-	-	-
ВСЕГО:		9,5	2	11,5	2	2	4

Примечание: в процессе занятий по курсу ОБЖ в 10 и 11 классах предусмотрено обязательное посещение, школы милиции, подразделения ГАИ ГИБДД (практические занятия по темам), работа в «полевых» условиях – в районе перекрестков и при обследовании территории учебного заведения с целью составления ситуационного плана и определения наименее опасных маршрутов движения учащихся.

Тематический план разработал:

_____ А. М. Якупов, учитель ОБЖ,
кандидат педагогических наук
(в 2000-2001 учебный году)

СОДЕРЖАНИЕ

Раздела «Безопасность на транспорте» учебной программы школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» для 10 и 11 классов

№ п/п	Содержательные линии Темы занятий	Содержание тем занятий	
		10-й класс	11-й класс
I. Безопасность и защита человека в опасных и чрезвычайных ситуациях			
1	Опасные и чрезвычайные ситуации, возникающие в повседневной жизни и правила безопасного поведения		
1.2	Безопасность на транспорте		
1.2.1	Транспортные системы, виды транспортных средств и типы транспортирующих устройств. Принципы обеспечения безопасности транспортных систем.	<i>Лекционное занятие.</i> Транспортные системы: воздушный, наземный (автомобильный, железнодорожный, канатный, трубопроводный), надводный (морской, речной), подводный, подземный и др. Понятие транспортная культура.	<i>Лекционное занятие.</i> Принципы: системности, систематичности высокого класса, надежности и др.
1.2.2	Социальное и народнохозяйственное значение безопасности на транспорте.	_____	<i>Лекционное занятие.</i> Роль транспорта в обеспечении перевозок грузов и пассажиров. Социально-экономические предпосылки возникновения аварийности на транспорте. Проблемы безопасности на транспорте и пути их решения.
1.2.3	Безопасность дорожного движения (на примере автомобильного транспорта).		
1.2.3.2	Дорожное движение и его организация.	_____	<i>Лекционное занятие.</i> Дорожное движение и его качества. Компоненты дорожного движения и пути их обеспечения. Характеристики дорожного движения. Транспортный поток. Улично-дорожная сеть. Пешеходный поток. Пропускная способность дорог. Практическое занятие. Закрепление пройденного материала с выходом учащихся на местность (наблюдение за дорожно-транспортным процессом, обзор дорог; перекрестки и средства регулирования транспортными и пешеходными потоками и т.п.)
1.2.3.3	Система «человек-транспортное средство-дорога и среда»: общее понятие.	<i>Лекционное занятие.</i> Структура системы «Ч-Тс-Д», элементы системы Ч-Тс, Ч-Д, Тс-Д и их взаимодействие между собой и окружающей средой.	_____

1.2.3.4	Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия.	<p>Лекционное занятие. Причины: незнание, неумение, пренебрежение мерами безопасности, резкое изменение окружающей среды. Следствие: нарушение норм безопасности: ПДД, правил перевозки пассажиров, перевозки опасных грузов, ПТЭ и др. Результат: возникновение аварийной ситуации с переходом в ДТП.</p>	<hr/>
1.2.3.5	Законы безопасности дорожного движения	<p>Лекционное занятие. Первый закон: скорость порождает опасность – чем больше опасность, тем меньше должна быть скорость. Второй закон: чем меньше видимость и обзорность, тем меньше должна быть скорость. Третий закон: умей видеть дорожные ситуации, наблюдать за ними, прогнозировать их развитие, принимать адекватные решения и безопасно вести себя в процессе движения.</p>	<hr/>
1.2.3.6	Система «человек-транспортное средство-дорога и среда»: транспортные средства и дороги.	<p>Лекционное занятие. Понятие – транспортное средство. Остановочный и тормозной путь. Выбор безопасной скорости движения. Дороги и улицы: общие понятия, основные элементы автодорог. Роль дорожных условий в возникновении ДТП.</p>	<p>Лекционное занятие. Общее устройство автомобиля. Основы безопасности движения автомобиля. Силы, действующие на автомобиль. Увод колес. Боковое скольжение. Занос и опрокидывание. Продольное опрокидывание. Дороги и улицы: план и профиль автодороги (общие положения).</p> <p>Практическое занятие. Закрепление пройденного материала в классе автошколы (автогородок).</p>
1.2.3.7	Активная и пассивная безопасность транспортных средств.	<p>Лекционное занятие. Общие положения активной и пассивной безопасности транспортных средств. Ремни безопасности: назначение, устройство и правила применения.</p>	<hr/>
1.2.3.8	Система «человек-транспортное средство-дорога и среда»: участники движения.	<p>Лекционное занятие. Понятие – участники движения. Водители: пригодность к управлению, подготовка водителей и присвоение водительской квалификации. Пешеходы: правила движения, в т.ч. организованных колонн людей. Пассажиры: правила безопасности и ПДД при ожидании, посадке и пользовании транспортными средствами. Требования к велосипедистам, мопедистам и мотоциклистам.</p>	<hr/>

1.2.3.9 «Ловушки» на дорогах.	<p>Лекционное занятие. Опасные дорожные ситуации для пешеходов и водителей (типовые ситуации).</p>	
1.2.3.10 Медико-психологические аспекты безопасности дорожного движения.	<p>Практическое занятие. Моделирование опасных ситуаций на макетах с применением моделей транспортных средств.</p> <p>Лекционное занятие. Психофизиологические (возрастные) особенности восприятия дорожной обстановки водителями и пешеходами. Экологическое воздействие на участников движения (движение в условиях города, поселка, на загородной дороге). Влияние изменения погодных условий, времени года и суток на состояние участников движения.</p>	<p>Лекционное занятие. Психофизиологические особенности человека и их роль в обеспечении безопасности движения: пределы восприятия и т.п. Медицинские аспекты безопасности дорожного движения: самочувствие, здоровье участников движения. Влияние алкоголя, наркотиков, табака на состояние восприятия дорожной обстановки и обеспечение безопасности движения.</p>
1.2.3.11 Правила дорожного движения.	<p>Лекционное занятие. Общие положения. Основные понятия и термины. Обязанности пешеходов, пассажиров и велосипедистов. Регулирование дорожного движения. Технические средства регулирования (светофоры, дорожные знаки и др.). Перевозка людей и меры обеспечения безопасности движения.</p>	<p>Лекционное занятие. Правила движения транспортных средств: начало движения, изменение направления движения, расположение на проезжей части, скорость движения и дистанция, обгони встречный разъезд, остановка и стоянка.</p> <p>Практическое занятие (на макете). Проезд перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, железнодорожных переездов.</p>
1.2.3.12 Дорожно-транспортные происшествия и дорожно-транспортные преступления. Ответственность за нарушение в области дорожного движения.	<p>Лекционное занятие. Понятие ДТП и дорожно-транспортные преступления. Дисциплинарная, административная, уголовная и материальная ответственность за нарушения ПДД.</p>	
1.2.3.13 Послеаварийная безопасность и организация первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.	<p>Лекционное занятие. Действия участников движения при совершении ДТП: определение степени опасности для пострадавших в послеаварийный период, эвакуация и определение их состояния. Устранение послеаварийной опасности (пожар, течь горючей жидкости и масел из систем автомобиля, кислоты из аккумулятора, зажатие тела деталями транспортного средства); вызов спецслужб (медицинской помощи, ГАИ, противопожарной службы, водных и горных спаса-</p>	<p>Практическое занятие (в методическом учреждении). Назначение и функционирование жизнеобеспечивающих систем человека: кровеносная, лимфатическая, нервная, дыхательная, костно-мышечная система, органы пищеварения и выделения, др. внутренние органы. Особенности их функционирования при механических, химических и термических повреждениях. Реанимационные мероприятия. Понятие смерти. Травматический шок. Восстановление сердечной дея-</p>

телей, электроаварийных и дорожных служб.

Практическое занятие Оказание первой медицинской помощи пострадавшим.

тельности и дыхания. Раны и остановка кровотечения Переломы, вывихи и ожоги. Способы иммобилизации. Черепно-мозговые травмы. Травмы грудной клетки и живота. Инородные предметы. Другие поражения: электрическим током, отравление, утопление и др. Доставка пострадавших в лечебное учреждение.

1.2.4.1 Безопасность на железнодорожном транспорте.

Лекционное занятие.

Общие положения. Обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности.

Правила аварийной эвакуации.

1.2.4.2 Безопасность на воздушном транспорте.

Лекционное занятие.

Общие положения. Обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности.

Правила аварийной эвакуации.

1.2.4.3 Безопасность на водном транспорте.

Лекционное занятие.

Общие положения. Обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности.

Правила аварийной эвакуации.

1.2.4.4 Безопасность на канатно-кресельном транспорте, фуникулере и т.п.

Лекционное занятие.

Общие положения. Обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности.

Правила аварийной эвакуации.

Примечание: в процессе занятий по курсу ОБЖ в 10 и 11 классах предусмотрено обязательное посещение, школы милиции, подразделения ГАИ ГИБДД (практические занятия по темам).

Программу составил:

учитель ОБЖ Лицея при МаГУ

А. М. Якупов,
канд. пед. наук

ПРОГРАММА
ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ
с учащимися общеобразовательных школ (1-11 классы)
«Культура поведения школьника в транспортной среде»

Автор–составитель: учитель ОБЖ МОУ «Лицей при Магнитогорском государственном университете», кандидат педагогических наук **Александр Мубинович Якупов**

1. Пояснительная записка

1.1 Общие сведения.

Предлагаемая общешкольная программа воспитательной работы с учащимися 1-11-х классов «Культура поведения школьника в транспортной среде» (далее – Программа), составлена в рамках диссертационного исследования автора-составителя. Она носит опытно-экспериментальный характер и является рекомендательно-методической для общеобразовательных школ г. Магнитогорска, в первую очередь базовых (по проведению исследовательских работ), и не предусматривает финансирование проведения научно-исследовательских работ автора за счет органов образования г. Магнитогорска.

Программа разработана на основании данных отечественного и зарубежного опыта профилактики детского дорожного травматизма, а также с учетом проводимых исследований автором данной проблемы в период с 1990 по 2000 гг. и сложившейся педагогической практики по подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении в городе Магнитогорске, городах Челябинской и Тюменской областей за этот же период.

Программа построена на основе государственного стандарта основного общего образования в соответствии с программой школьного предмета «Основы безопасности жизнедеятельности» для учащихся 1-11-х классов.

Программа является дополнением к разделу «Безопасность дорожного движения» базовой и вариативной частям учебного курса «ОБЖ», конкретизирует содержание его предметных тем. В ней представлено примерное (условное) распределение часов на проведение воспитательной работы по освоению предложенных в ней тем.

Программа предназначена для практического применения в воспитательном процессе учащихся общеобразовательной средней школы и адресуется учителям и преподавателям-организаторам предмета «ОБЖ», а также учителям гуманитарных предметов, классным руководителям, преподавателям учреждений дополнительного образования с целью сохранения ими единого воспитательного пространства и преемственности в задачах между ступенями образования (обучения и воспитания), соблюдения общих подходов к формированию транспортной культуры школьников.

Программа является неотъемлемой частью системы из трех программ по формированию транспортной культуры школьников (1-11 классы): а) раздел «Безопасность на транспорте» учебного предмета «Основы безопасности жизнедеятельности» (далее – «ОБЖ»), б) рассматриваемая опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа с учащимися общеобразовательных школ «Культура поведения школьника в транспортной среде» (1-11-е классы) и в) опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» (автор-составитель тот же).

Программа взаимосвязана с выше перечисленными программами логикой их содержания и является взаимодополняющей им.

Предлагаемые темы в разделах Программы связаны между собой логикой их содержания, но это не ограничивает руководителей школ совместно с учителями, преподавателями и воспитателями самостоятельно компоновать последовательность построения рядов (порядка) тем при организации и проведении воспитательного процесса с учащимися, сохраняя при этом общий объем часов, включенных тем в Программу. Так же допускается слияние нескольких тем или их частей для проведения того или иного мероприятия.

Наиболее важными мероприятиями Программы в практической реализации положений Конституции РФ, требований Законов РФ «Об образовании», «О безопасности», «О безопасности дорожного

движения», предъявляемым к органам образования, является постоянное информирование педагогических коллективов и учащихся о состоянии аварийности на дорогах и уровне детского дорожно-транспортного травматизма, причинах и следствиях дорожно-транспортных происшествий с участием детей, пропаганда знаний о безопасном поведении детей на транспорте, культуры поведения в транспортной среде, безукоризненном выполнении школьниками требований законов и нормативных актов в области транспортных отношений, требований правил поведения и безопасности на всех видах транспорта, а также безопасных действиях в опасных для жизни и здоровья условиях транспортной среды.

В соответствии с вышеизложенным Программа направлена на повышение уровня общей культуры учащихся, включая их культуру поведения, правовое сознание и предупреждение опасного поведения школьников как участников дорожного движения. Она призвана обеспечить непрерывность воспитания учащихся культуре поведения в транспортной среде и, одновременно с этим, их подготовки к необходимым действиям в опасных для жизни и здоровья ситуациях в этой среде, т.е. подготовки к безопасной жизнедеятельности в ней и к безопасному участию в транспортных процессах. Одновременно с этим, Программа по своей сути и назначению направлена на морально-психологическую подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах в ней происходящих. Поэтому ее темы являются составной и неотъемлемой частью содержания педагогической системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников.

Программа предполагает широкое использование принципа межпредметных связей в процессе ее реализации.

Программа не задает жесткого объема содержания воспитания, но разделяет его по годам обучения, не связывая при этом конкретные педагогические направления, технологии и методики. В таком представлении ее содержание не ограничивает своей направленностью на формирование транспортной культуры школьников (культуры поведения в транспортной среде) творческую инициативу педагогов-авторов учебных программ по безопасности жизнедеятельности (раздел «Безопасность дорожного движения»), сохраняет широкие возможности в реализации собственных взглядов и идей учителей и педагогов образовательных учреждений на построение воспитательного процесса, выборе собственных образовательных траекторий, инновационных форм и методов как общего образовательного процесса по формированию транспортной культуры школьников, так и процесса воспитания у них культуры поведения в транспортной среде – в частности.

1.2 Цель и предмет Программы

Общей целью формирования культуры поведения в транспортной среде с направленностью на формирование готовности школьников к безопасному, правопослушному и культурному участию в транспортных процессах всех доступных видов транспорта (автомобильный – дорожное движение, железнодорожный, воздушный, водный, канатно-кресельный и фуникулеры, эскалаторы и др.) является формирование у учащихся устойчивых мотивов и потребностей в бережном отношении к своему здоровью, сохранении жизни, целостном развитии физических и психических качеств, творческом использовании знаний основ общей культуры поведения и права в обеспечении как личной безопасности в транспортной среде, так и окружающих их людей.

Предметом воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде является специфическая учебно-воспитательная деятельность, направленная на формирование у учащихся культуры поведения в транспортной среде на основе овладения ими как общекультурных знаний в целом, включая знания в области культуры поведения вообще, так и приобретение знаний и специальных умений и навыков культурного и безопасного поведения в этой среде – в частности.

1.3 Структура Программы

Программа включает следующие разделы:

1. Пояснительная записка (общие сведения; цель и предмет Программы; структура Программы; место Программы в плане учебно-воспитательной работы школы).

2. Общая характеристика и содержательная часть Программы (характеристики воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде; программно-содержательное обеспечение процесса воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде).

3. Основные требования к реализации Программы.

4. Контроль и ожидаемые результаты реализации Программы.

5. Рекомендуемая литература.

Основное содержание Программы (перечень тем) с примерным (условным) распределением учебных часов по разделам и темам приведены в приложении 1.

1.4 Место Программы в плане учебно-воспитательной работы школы

Программа рассчитана на 11 лет воспитания учащихся школы (с 1-го класса по 11-й включительно по ступеням – начальная (1-3 (4) классы, основное (5-6 классы – среднее звено и 7-9 классы – неполная средняя школа) и среднее – 10-11 классы) и входит неотъемлемой и органической частью в общешкольный план воспитательной работы со школьниками, а также в качестве дополнительных составляющих учебных планов:

а) при реализации раздела «Безопасность дорожного движения» школьного предмета «ОБЖ» на правах внеклассной (внеурочной) работы учителей и педагогов-организаторов «ОБЖ»,

б) во время работы учителей-предметников (гуманитарные предметы) при совпадении изучаемых тем с предлагаемыми темами данной программы (по принципу межпредметных связей);

в) в процессе реализации общешкольных воспитательных программ путем изучения тем культурологической направленности Программы в свободное от учебного времени, предназначенного для проведения классных часов, общешкольных и внешкольных мероприятий, связанных с подготовкой школьников к безопасному участию в транспортных процессах и формированию у них транспортной культуры (структурирование и дополнительное насыщение изучаемого материала, использование разнообразных форм организации воспитательного процесса, внедрение современных методов и педагогических технологий обучения, воспитания и целенаправленного развития).

2. Общая характеристика и содержательная часть Программы

2.1 Характеристики воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде

В процессе освоения данной программы (в тесной взаимосвязи с двумя указанными выше, входящими в систему трех программ) предполагается психолого-педагогическое целенаправленное воздействие на школьников по зарождению и развитию у них потребности быть безопасным участником дорожного движения. Одновременно с этим формируются правосознание и общекультурные поведенческие знания, умения и навыки и вырабатываются у учащихся устойчивые стереотипы законопослушного поведения в транспортной среде в единстве многообразия собственных физических, психических и духовно-нравственных качеств.

В соответствии со структурой воспитательной деятельности педагогического коллектива (совместно с родителями учащихся) раздел «Безопасность дорожного движения» учебного предмета «ОБЖ» приобретает более конкретную направленность – это формирование готовности школьников к правопослушному и культурному поведению и безопасному участию в дорожном движении. Вместе с этим, Программа способствует более четко структурировать раздел «Безопасность дорожного движения» предмета «ОБЖ» по трём основным разделам: знания, умения (способы безопасного поведения или безопасной деятельности), навыки (совершенствование), что соответствует основным структурным компонентам деятельности: информационному, мотивационно-процессуальному, операциональному.

В Программе правопослушная и безопасная поведенческая деятельность представлена двумя содержательными линиями: традиционной – культурологической, и специфической, направленной на совершенствование знаний, умений и навыков, обуславливающих и способствующих правопослушному и безопасному поведению в условиях динамичной, с непрерывно изменяющимися ситуациями в транспортной среде и ее процессах, происходящих в ней (например, дорожное движение).

Первая содержательная линия – традиционная (культурологическая) характеризуется направленностью на повышение уровня внутренней культуры учащихся, формированием потребности быть воспитанным, культурным и безопасным участником дорожного движения в целях повышения уровня как личной безопасности в транспортной среде, так и окружающих их людей. Это напрямую должно воздействовать на состояние и профилактику детского транспортного травматизма и снижение уровня последнего.

Вторая содержательная линия – специфическая – с направленностью на формирование готовности школьников к безопасному, правопослушному и культурному участию в транспортной среде. Она характеризуется направленностью на обеспечение оптимального и достаточного уровня подготовленности учащихся не создавать опасные ситуации во время движения по дороге, улице или в транспортном средстве. А в случае попадания в аварийные ситуации, которые, часто переходя в транспортные происшествия или аварии (например, дорожно-транспортное происшествие) могут угрожать их жизни и здоровью, умело и с меньшим ущербом для себя и окружающих выходить из них.

Практический раздел программы предполагает практическую отработку правопослушных и культурных действий в соответствии с темами теоретического раздела «Безопасность дорожного движения» по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности».

Кроме того, Программа предоставляет возможность широкого поля реализации воспитательно-го аспекта в процессе освоения школьниками программных тем как в области психологии поведения, так и в областях правовой культуры, транспортной культуры, культуры поведения, а так же в области основ безопасности жизнедеятельности. Программа предусматривает участие в ее реализации кроме учителей и преподавателей-организаторов «ОБЖ» других субъектов социально-педагогической среды: учителя по гуманитарным школьным предметам, физической культуре, преподавателей учреждений дополнительного образования, психологов и социальных педагогов, родителей, сотрудников ГИБДД, специалистов в области безопасности на транспорте, медицинских работников и др.

Программа включает 4 следующих условных разделов с подразделами:

1. Классно-урочная (базовая) часть – при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения» предмета «ОБЖ» и совпадающих тем гуманитарных предметов.
2. Классно-урочная (вариативная часть) – при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения» предмета «ОБЖ» и совпадающих тем гуманитарных предметов.
3. Классная (дополнительная часть) – классные часы, внутриклассные мероприятия с учащимися класса.
4. Внеклассные и внешкольные мероприятия, с направленностью воспитания транспортной культуры школьников: правосознания и культуры поведения в транспортной среде; подготовки к безопасному участию в дорожном движении; подготовки к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

2.2 Программно-содержательное обеспечение процесса воспитания культуры поведения школьников в транспортной среде

Программно-содержательное обеспечение процесса воспитания правопослушного и культурного участия школьников в транспортной среде ориентировано на решение следующих задач:

- создание положительного психоэмоционального фона процесса воспитания с целью повышения мотивации подростков в личностном и физическом самосовершенствовании в отношении обеспечения как личной безопасности, так и окружающих его людей;
- изучение школьниками теоретических сведений в сфере безопасности жизнедеятельности и особенностей безопасной деятельности в транспортной среде и опасных ситуациях определённого вида, возникающих в ней;
- обеспечение становления деятельностного, когнитивного, двигательного, специально-прикладного компонентов готовности подростков к действиям в опасных ситуациях, возникающих в транспортной среде, обуславливающих готовность к действиям в аварийных ситуациях (транспортные происшествия, аварии и катастрофы на транспорте).

2.2.1 Содержание разделов «Классно-урочная» (базовая часть)» и «Классно-урочная (вариативная часть)».

Содержания этих разделов определяются при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения» предмета «ОБЖ» учителем или преподавателем-организатором ОБЖ и совместно с ними учителями гуманитарных предметов при совпадении изучаемых школьниками тем этих предметов с темами разделов 3 и 4 Программы.

Таким образом, предлагаемые темы в 3 и 4 разделах Программы для освоения их учащимися основ культуры поведения, носят не только теоретический, но и, в большей мере, прикладной характер, что положительно влияет на формирование личности школьников, как воспитанных, культурных и правопослушных граждан.

Основной организационно-педагогический принцип в организации работы по реализации Программы – это принцип межпредметных связей

С целью повышения качества процесса воспитания школьников и обеспечения системного взаимодействия субъектов социально-педагогической среды в рамках формирования у учащихся правопослушного и культурного поведения в транспортной среде и их готовности к действиям в опасных ситуациях, часто возникающих в ней, предусматриваются следующие основные направления:

1. Теоретико-методические основы воспитания культуры поведения в транспортной среде на уроках «ОБЖ» (раздел «безопасность дорожного движения»), по гуманитарным предметам и уроках физической культуры (культурное поведение школьника).

Направленность – формирование устойчивой системы знаний в сфере транспортной культуры, культуры поведения, правовой культуры, безопасности жизнедеятельности, безопасного поведения и безопасного участия в транспортных процессах, осознание роли безопасной деятельности в становлении специфических качеств и свойств личности, способствующих формированию готовности противостоять опасностям в транспортной среде по следующим разделам:

- расширение кругозора школьников в области культуры в целом и культуры поведения – в частности, включая культуры поведения в транспортной среде;
- рассмотрение учащимися в культурологическом аспекте общих закономерностей возникновения и развития культуры поведения и правовой культуры;
- формирование морально-нравственного, правового и транспортно-безопасного мировоззрения;
- роль и значение культуры поведения в обеспечении личной безопасности в транспортных процессах (например, в дорожном движении) и безопасности окружающих других участников этих процессов;
- роль и значение культуры поведения в транспортной среде в обеспечении безопасности и защиты человека в опасных и чрезвычайных ситуациях на транспорте (происшествие, авария, катастрофа);
- роль и значение культуры поведения в транспортной среде в обеспечении безопасной жизни и деятельности в условиях этой среды.

2. Теоретический материал для работы с родителями

Направленность – достижение взаимодействия, систематичности и согласованности в психолого-педагогических воздействиях педагогического коллектива школы и родителей школьников, содействие созданию благоприятного климата в семье с целью формирования нравственных качеств, становление знаний у родителей учащихся в сфере транспортной культуры, культуры поведения, правовой культуры и безопасности жизнедеятельности в транспортной среде.

Основное содержание: сведения о статистике происшествий на транспорте с участием детей; причины попадания детей в дорожно-транспортные происшествия (ДТП); основы профилактической и работы родителей с детьми и их роль в становлении существенных характеристик готовности детей к безопасному участию в дорожном процессе и действиям в чрезвычайных ситуациях на транспорте; возрастные психологические особенности учащихся; нравственное воспитание в семье; межличностные взаимоотношения детей со сверстниками, младшими и старшими по возрасту людьми.

Организационно-методические указания: каждую четверть выступления на общешкольных родительских собраниях учителя или преподавателя-организатора «ОБЖ» о состоянии аварийности на транспорте с участием детей, в том числе по их вине; уровне детского транспортного травматизма (ДТТ); об особенностях ДТП с участием детей с разъяснением причинно-следственных связей возникновения этих ДТП и правил их предотвращения; о сущности общей культуры поведения и правопослушного, культурного поведения детей в транспортной среде; о формах, методах и средствах воспитания культуры поведения детей в семье в целях обеспечения их личной безопасности при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах.

2.2.2 Содержание разделов «Классная (дополнительная) часть» и «Внеклассные и внешкольные мероприятия».

Направленность – воспитание транспортной культуры школьников: формирование правосознания и культуры поведения в транспортной среде; подготовка к безопасному участию в дорожном движении; подготовка к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде; формирование качеств личности, составляющих основу отношений личности к окружающим, к себе – коллективизма, взаимовыручки, чувства солидарности и товарищества, надёжности, терпимости, доброжелательности, самообладания, решительности, совестливости; формирование умений ориентироваться в транспортных ситуациях, быстро принимать верные решение и действовать безопасно; профилактика травматизма.

Основное содержание: изучение основ культурологии, правовой культуры, культуры поведения: природы поведения (генетический и психофизиологический аспекты), основ психологии личности и межличностных отношений, сущности содержания понятий «характер» и его составляющих компонентов – моральные качества человека и волевые черты характера; основ этики, морали и нравственности; освоение понятий «культурное поведение», «поведение культурного человека» и «культурное участие в транспортных процессах» и уяснения их роли и значимости в обеспечении как личной безопасности в транспортной среде, так и окружающих его людей.

Осознание необходимости в сосредоточенности и повышенном внимании во время движения по дороге, улице и в транспортном средстве, которые прямо воздействует (и формирует) такие специфические качества личности, необходимые в условиях дорожного движения и чрезвычайных ситуациях на транспорте, как самостоятельность, терпеливость, сосредоточенность, добросовестность, дисциплинированность, смелость; приобретение навыков видеть, наблюдать, анализировать ситуации в транспортной среде, прогнозировать варианты их возможного развития, предвидеть опасности в процессе движения и принимать безошибочные и безопасные решения, действовать безопасно как для себя, так и для окружающих.

Формировать внутреннюю культуру школьника: чувство собственного достоинства, чувство такта, скромность, вежливость, аккуратность, правопослушность, гуманное отношение к людям; чуткость, внимательность и уважение к окружающим – участникам транспортных процессов (например, участников дорожного движения).

Формировать специальные навыки безопасного участия в транспортной среде: переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства; спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве; переключения на самоконтроль; прогнозирования и предвидения опасности; наблюдения.

Зарождать и развивать специальные потребности: быть безопасным участником транспортных процессов, правопослушания, самообразования и самовоспитания, играющие ведущие роли в обеспечении личной безопасности в транспортной среде и безопасности окружающих людей, в предупреждении и предотвращении транспортного травматизма.

Организационно-методические указания: широкое использование классных часов, классных мероприятий с учащимися и их родителями; с целью формирования правопослушного и безопасного поведения в транспортной среде проводить встречи со специалистами по безопасности различных видов транспорта, тематические экскурсии (культура поведения и безопасность на транспорте) на транспортные предприятия, подразделения ГИБДД, милиции на транспорте (железнодорожном и воздушном) и транспортной инспекции; организовать написание сочинений на темы по транспортной культуре и проводить конкурсы на лучшее сочинение, рисунок, а также всевозможные соревнования, командные интеллектуальные игры, олимпиады; привлекать школьников старших классов к проведению тематических мероприятий в младших классах; содействовать школьникам в их участии в общешкольных, общерайонных и городских мероприятиях (по темам Программы), в работе отрядов ЮИД и их агитбригадах.

Во время освоения тем Программы использовать наглядные и технические средства (плакаты, видеофильмы, мультимедийные компьютерные программы и т.п.) а также моделирование ситуаций риска с поиском решений правильного и безопасного поведения в них, способствующих эффективному формированию специфических качеств личности детей; систематически применять методики психической саморегуляции и самоконтроля; вести целенаправленное формирование группового взаимодействия, лидерских качеств.

Совершенствовать знания Федеральных законов «О безопасности дорожного движения», «О безопасности» и др., правовых норм и правил: «Правила дорожного движения», правила безопасности пассажиров и пешеходов, пользующихся различными видами транспорта, обязанности и права пассажиров, правила перевозки детей, группового движения детей по дорогам, улицам и в транспортных средствах, ответственность за нарушения в транспортной сфере и т.д.

Повышать уровень морально-психологической и волевой подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении, эмоциональной устойчивости и принципиальности, умения мыслить и принимать решения в нестандартных ситуациях.

2.2.3 Специальные умения, навыки и способы деятельности

Программа предусматривает формирование у школьников специальных умений и навыков, универсальных способов культурного поведения и безопасного участия в транспортных процессах и ключевых компетенций в области безопасности на транспорте и безопасной жизнедеятельности в транспортной среде. В этом направлении приоритетными для воспитательной работы являются:

В познавательной деятельности:

- применение методов наблюдения и моделирования;
- комбинирование известных алгоритмов деятельности (выбор видов безопасного поведения и поступков) в ситуациях, не предполагающих стандартного их применения;
- исследование причинно-следственного механизма возникновения транспортных происшествий, аварий и катастроф;

В информационно-коммуникативной деятельности:

- умение вступать в речевое общение, участвовать в диалоге;
- умение использовать знаковые системы (схемы, таблицы и т. п.);
- умение составлять планы маршрутов безопасного движения к намеченной цели (месту прибытия);

В рефлексивной деятельности:

- самостоятельная организация как личной безопасной деятельности в транспортной среде, так и окружающих его людей;
- владение навыками контроля и самоконтроля, оценки собственной деятельности и культурного поведения в транспортной среде и происходящих в ней процессах;
- соблюдение морально-нравственных норм поведения, правил безопасного образа жизни в транспортной среде и происходящих в ней процессах;
- владение умениями совместной деятельности в транспортной среде.

В практической деятельности: формирование следующие базовых (основных) навыков:

- навык переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства;
- навык спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве;
- навык переключения на самоконтроль;
- навык прогнозирования и предвидения опасности;
- навык наблюдения.

С целью эффективной реализации Программы рекомендуется применять все известные педагогической практике принципы образования (обучения и воспитания). Однако мы обращаем особое внимание на применение таких принципов, как развивающего и воспитывающего образования; научности и связи теории с практикой; систематичности, непрерывности и системности; сознательности и активности учащихся в освоении тем; наглядности; доступности; прочности; сочетания индивидуальных и коллективных форм воспитания, положительной мотивации и благоприятного эмоционального климата в среде учащихся в процессе их воспитания, а также принципов: формирование теоретической и практической базы знаний, умений, навыков – углубленное изучение – совершенствование.

3. Основные требования к реализации Программы

Реализация разделов программы в процессе воспитания культуры поведения в транспортной среде предусматривает выполнение следующих требований:

– приобщение детей и подростков через культурологическое воспитание к ценностям безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, общей культуре личности, правопослушному, культурному и безопасному участию в такой среде;

– формирование специфических качеств личности учащихся, отражающих их готовность к безопасным действиям, исключающих появление опасных ситуаций в транспортной среде по неверным, опрометчивым, пренебрежительным или преступным действиям и поступкам (проступкам), а также умелых, самостоятельных и решительных действий в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте (происшествие, авария, катастрофа);

– комплексное использование всего потенциала транспортной культуры, а также всех возможных условий и способов формирования готовности школьников к предотвращению появления опасных ситуаций на транспорте из-за неправильных их действий или поступков, а так же готовности к безопасным действиям по сохранению как собственной жизни и здоровья, так и окружающих (по мере своих сил и возможностей) в условиях наступления чрезвычайных ситуаций – транспортного происшествия, аварии или катастрофы.

При выборе форм организации воспитания культуры поведения в транспортной среде, наиболее эффективных на наш взгляд в решении поставленной задачи, учитывалась их массовость, пракτικότητα, направленность.

4. Контроль и ожидаемые результаты реализации Программы

Программа предполагает проведение контрольных срезов, выполнение тестовых заданий, отражающих динамику теоретической подготовленности детей в области безопасности жизнедеятельности в транспортной среде (правопослушного и культурного поведения), а также проведение мероприятий-практикумов для оценки сформированности специфических умений и навыков у школьников, обуславливающих культурное поведение и безопасное участие в транспортных процессах и опасных – предаварийных и аварийных – ситуациях.

Методика прохождения Программы полностью соответствует требованию специального образования. Реализация этих требований направлена на формирование личностно-ориентированного, деятельностного и практико-ориентированного подходов и задается по трем базовым уровням сформированности у школьников культуры поведения в транспортной среде: «Знать», «Уметь» и «Применять приобретённые знания и умения в практической деятельности и повседневной жизни».

Реализация программы позволит:

– привить учащимся знания, умения, навыки в области безопасности жизни и деятельности в транспортной среде и транспортных процессах, происходящих в ней;

– сформировать у детей научно обоснованную систему понятий основ общей культуры человека, транспортной культуры, правовой культуры и культуры поведения; выработать необходимые умения и навыки правопослушного и безопасного участия в транспортных процессах в их повседневной жизни, а так же в случае возникновения различных опасных и чрезвычайных ситуаций на транспорте.

Включение дополнительных знаний расширяет интегративные возможности базового курса «ОБЖ», что существенно поможет школьникам использовать полученные теоретические знания в своей практической деятельности, разовьет их способности ориентироваться в окружающей социотехнической (транспортной) среде. Кроме того, включение дополнительного материала из таких областей как философия (мораль и нравственность), психология (поведение), культурология (общая культура, транспортная культура, правовая культура, культура поведения) и др. для освоения раздела «Безопасность дорожного движения» основного курса «ОБЖ» будет способствовать развитию у школьников логических умений сравнивать, определять главное и использовать полученные знания в повседневной жизни.

Особое значение приобретет усвоение школьниками определённых понятий из области психологии, общей культуры, транспортной культуры, культуры поведения. Это в определенной мере будет способствовать удовлетворению растущим у них интересам к знаниям и умениям правильно и безопасно действовать не только в опасных ситуациях, но и самостоятельно решать социальные и бытовые проблемы, особенно в сложных жизненных ситуациях.

Вместе с этим, Программа позволяет школьникам, начиная с 5-6 класса, самостоятельно продолжить освоение культуры поведения вообще и с направленностью на безопасность жизнедеятельности в транспортной среде – в частности.

Таким образом, Программа формирования культуры поведения школьника в транспортной среде является звеном не только дополняющим определённые темы по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности», но и обеспечивающим получение учащимися глубоких, систематических и системных знаний, умений и навыков, обуславливающих и способствующих их подготовке к безопасному поведению в условиях сложной, динамичной транспортной среды, а так же при возникновении происшествий, аварий и катастроф на транспорте (чрезвычайных ситуаций) или угрозе их возникновения.

Приложение 1. Программно-содержательное обеспечение процесса воспитания у школьников культуры поведения в транспортной среде (на 4-х страницах)

5. Список рекомендуемая литературы:

1. Конституция Российской Федерации, Федеральные законы РФ «Об образовании», «О безопасности дорожного движения», «О безопасности» и др. / Безопасность жизнедеятельности. Сборник нормативных документов по подготовке учащейся молодёжи в области защиты от чрезвычайных ситуаций. – М.: Издательство ДиК, М.: Издательство АСТ – ЛТД, 1998. – 704 с.
2. Учебники по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности» для 1-11 классов. Авторы: Литвинов Е. Н., Смирнов А. Т., Фролов М. П., Вихорева Т. С., Погорелова Е., Латчук В. Н., Петров С. В., Богоявленский И. и др. – М.: Издательство АСТ, 1997-1998.
3. Абрамова Г.С. Возрастная психология.– Екатеринбург: Деловая книга, 1999.– 624 с.
4. Бочаров Е.В. и др. Безопасность дорожного движения. – М.: Росагропромиздат, 1988.
5. Блум Ф., Лайзерсон А.И. др. Мозг, разум и поведение: Пер. с англ. М.: – Мир, 1988.– 248с.
6. Дети и дорога. Часть II. Младший школьник на улице. Методический комплект для учителей начальных классов учебных заведений.– М.: ИНФОРМАТИК, 1994.– 72 с.
7. Добрушин А.Д. Как беречь детей.– Таллин: «Валгус», 1976.
8. Дубинин Н.П. и др. Генетика, поведение, ответственность: О природе антиобщественных поступков и путях их предупреждения / Н.П.Дубинин, И.И.Карпец, В.Н.Кудрявцев.– 2-е изд., переработ. и доп.–М.: Политиздат, 1989.– 351 с.
9. Дубинин Н.П. Что такое человек.– М.: Мысль, 1983.– 334 с.
10. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий.– М.: Юрид.лит., 1989.– 224 с.
11. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1987.
12. Культурология. Состав. и отв. ред. Радугин А.А.Москва «Центр» 1997, – С. 304.
13. Культурология: XX век: Словарь. – С.Пб.: Университетская книга, 1997. – с.484-485.
14. Клебельсберг Д. Транспортная психология. Пер. с нем. / Под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.
15. Кузин В.С. Психология. / Под ред. Б.Ф.Ломова. Учебник. 2-е изд., перер. и доп. М.: Высшая школа, 1982. – 256с.
16. Лукьянов В.И. Безопасность дорожного движения. – 2-е изд., перер. И доп. – М.: Транспорт, 1983. – 262 с.
17. Мы живем среди людей: **Кодекс поведения** / Авт.-сост. И.В. Дубровина. – Политиздат, 1989. – 383 с.
18. Полищук В.И. Культурология: Учебное пособие. – М.: Гардарики, 1999. – 446 с.
19. Психология развивающейся личности./Под ред. А.В.Петровского; Научн.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР. – М.: Педагогика, 1987. – 240 с.
20. Психология. Словарь/Под общ. ред. А.В.Петровского, М.Г.Ярошевского. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Политиздат, 1990. – 494 с.
21. Правила дорожного движения Российской Федерации. (Введены в действие с 1 июля 1994 г.) Утверждены Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 в редакции Постановлений Правительства РФ от 08.01.1996 №3, от 31.10.198 № 1272, от 21.04.2000 № 370,)
22. Робер М.-А., Тельман Ф. Психология индивида и группы: Перс фр./ Предисл. А.В.Толстых. – М.: Прогресс, 1988. – 256 с.
23. Роль семьи в воспитании у детей навыков правильного поведения на улице (Методические рекомендации в помощь учителям, воспитателям для проведения бесед с родителями) / Упр. ГАИ УВД и ОНО Челяб. обл. – Челябинск, 1985. – 8 с.
24. Словарь по этике / Под ред. И.С. Кона. – 4-е изд. – М.: Политиздат, 1981ю – 430 с.
25. Слуцкий В.И. Элементарная педагогика или как управлять поведением человека: Кн. для учителя. – М.: Просвещение, 1992.

26. Типовые программы по изучению Правил дорожного движения различными социальными и возрастными группами населения и методические рекомендации по их реализации. ВНИИЦ по безопасности дорожного движения и ГУ ГАИ МВД СССР. – Челябинск, 1989
27. Философия: Учебник / Под ред. В.Д.Губина, Т.Ю.Сидориной, В.П.Филатова. – М.: Русское слово, 1996. – 432 с.
28. Философия культуры, Становление и развитие. – СПб.: Издательство «Лань», 1998. – 448 с.
29. Якупов А.М. Безопасное участие в дорожном движении: психолого-педагогические основы подготовки детей // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 3. – С. 33-36.
30. Якупов А.М. Формирование у школьников специальных знаний, умений и навыков – залог безопасного участия в дорожном движении // Жизнь и безопасность, 1999. – № 2. – С.182-187.
31. Якупов А.М. Безопасное участие в дорожном движении: психолого-педагогические основы подготовки детей // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 3. – С. 33-36.
32. Якупов А.М. Подготовка младших школьников: принципы, методы и формы // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – №7. – С.22-24.
33. Якупов А.М. Безопасное поведение на дороге и улице: формирование у детей необходимых навыков // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 5, С.35-41.
34. Якупов А.М. Психолого-педагогические аспекты формирования транспортной культуры населения // Жизнь и безопасность, 1999. – № 1. – С.175-181.
35. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 1. – С.45–50.
36. Якупов А.М. Уроки безопасности дорожного движения в начальной школе. 1 класс: Улица полна неожиданностей. Пособие для учителя. Магнитогорск: АО «МД», 1996. – 104 с.
37. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: 1-3 класс Методическое пособие для учителя. – М.: ООО «Издательство АСТ-ЛТД», 1997. (с приложением иллюстративного материала).
38. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 1. – С.45–50.
39. Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.– 136 с.
40. Якупов А.М., Загребин Б.А., Подольский А.И. Сборник задач по основам безопасности дорожного движения: 4 – 9 классы. – М.: ООО «Издательство АСТ-ЛТД», 1997. – 32 с.

Автор–составитель:

учитель ОБЖ

МОУ «Лицей при МаГУ»,

канд. педагогических наук

А.М. Якупов.

10 сентября 2000 года

Обновлена в 2007 году

Приложение к Программе 1
Программно-содержательное обеспечение процесса
воспитания у школьников культуры поведения в транспортной среде

№ п/п	Формы организации и разделы программы	Условное количество часов (занятия, домашние работы, конкурсы, участие в НОУ, мероприятия и т.п.)										
		Класс										
		1	2	3	(4)	5	6	7	8	9	10	11
1	Классно-урочная (базовая часть) по «ОБЖ» и др. предметам	Объем часов определен программами курса «ОБЖ» и гуманитарных предметов, предусматривающих изучение психологии и поведения человека										
1.1	Теоретическая подготовка	В процессе уроков по программе ОБЖ и гуманитарных предметов										
1.2	Практическая подготовка	В процессе уроков по программе ОБЖ и гуманитарных предметов										
2	Классно-урочная (вариативная часть) по «ОБЖ» и др. предметам	При совпадении тем они изучаются на уроках курса «ОБЖ» и других предметов по принципу «межпредметные связи», выполняются самостоятельные и домашние работы, пишутся диктанты, сочинения, рефераты, рисунки и т.п.										
2.1	Правила поведения на улице, дороге и в транспортных средствах	2	2	2	(2)	2	-	-	-	-	-	-
2.2	Понятия «поведение» и «участие» и их роль в безопасности движения	1	1	1	(1)	1	1	1	-	-	-	-
2.3	«Природа» поведения человека (генетический и психофизиологические аспекты)	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1
2.4	Понятие «характер», его особенности и связь с безопасным поведением	-	-	-	-	1	1	1	1	2	2	2
2.5	Моральные качества человека	1	1	1	(1)	1	2	2	2	1	1	1
2.6	Понятие «воля», волевые черты характера и безопасность человека	1	1	1	(1)	2	2	2	2	1	1	1
2.7	Поведение и характер и их значение в обеспечении безопасности движе-	1	1	1	(1)	2	2	2	2	1	1	1

	ния											
2.8	Понятия «внутренняя культура», «воспитанность» и «вежливость»	1	1	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
		1	2	3	(4)	5	6	7	8	9	10	11
2.9	Культура поведения и ее роль в обеспечении безопасности на всех видах транспорта, включая автомобильный (дорожное движение)	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1
2.10	Понятие «культурное участие» и безопасность в дорожном движении	1	1	1	(1)	2	2	2	1	1	1	1
2.11	Понятия «вербальное поведение» и «принципиальность»	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-
2.12	Понятие «реальное поведение» и безопасность в дорожном движении	-	-	1	-	2	1	1	-	-	-	-
2.13	Понятия «мораль», «нравственность», «этика» и «тактичное поведение»	1	1	1	(1)	2	2	2	2	2	1	1
2.14	«Понятия «совесть», «честность» «честь», «достоинство», «уважение»	-	-	1	(1)	2	2	2	2	2	1	1
2.15	Понятия «эгоизм», «хамство», «цинизм» и безопасность в дорожном движении	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
2.16	Понятия «потребность», «желание» «мера», «возможность», «умения», «навыки», «привычки», «поступки» и их роль в обеспечении безопасности	1	1	2	(2)	1	2	2	1	1	1	1
2.17	Понятия «быть или казаться», «имидж», «доброжелательность», «внимательность», «гуманность»	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
	Понятия «скромность», «деликат-											

2.18	ность», «самолюбие», «себялюбие», «ложь», «самообман», «зазнайство», «высо- комерие», «пренебрежение», «презре- ние к людям», «лень», «грубость», «трусость»,	1	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
		1	2	3	(4)	5	6	7	8	9	10	11
2.19	Понятия «самообладание», «уверен- ность в себе», «выдержка» «дисци- плинированность», «оптимизм» «ре- шительность», «смелость»	1	1	1	(1)	2	2	2	1	1	1	1
2.20	Понятия «разрешено», «запрещено», «хочу», «можно и нельзя», «обязанно- сти и права» и безопасность в транс- портной среде	2	2	2	(2)	2	2	2	1	1	1	1
	В С Е Г О на учебный год:	16	18	20	(20)	30	30	30	23	21	19	19
3.	Классная (дополнительная часть)	Классные часы, диспуты, семинары, мероприятия с учащимися класса, доклады по линии НОУ, конкурсы и т.п.										
3.1	Эмоции и чувства и их влияние на безопасность дорожного движения	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.2	Чуткость и грубость и их влияние на безопасность дорожного движения	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.3	Аккуратность и небрежность и их значение в обеспечении безопасности дорожного движения человека	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.3	Беспечность и безответственность – две «сестры» некультурного и опас- ного поведения при движении по до- роге, улице и в транспорте	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1

3.4	Самокритичность и зазнайство, требовательность к себе и заносчивость и их влияние на безопасность дорожного движения	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.5	Выполнение норм и правил культурного участия и безопасности – обязанность участника движения	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
		1	2	3	(4)	5	6	7	8	9	10	11
3.6	Понятия «пооступок», «проступок», «правонарушение», «преступление» в обеспечении безопасности движения	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.7	Пренебрежение нормами и правилами безопасности и их невыполнение – выражение бескультурья и неуважения к окружающим	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.8	Гуманность и доброжелательность – проявление воспитанности человека	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.9	Совесть – внутренний «судья» поступков и проступков человека	1	1	1	(1)	1	1	1	1	1	1	1
3.10	Мотивация: мотивы, потребности, интересы, стремления, влечения, установки, идеалы	-	-	1	(1)	1	2	2	2	2	1	1
	В С Е Г О на учебный год:	10	10	11	(11)	11	12	12	12	12	12	12
4	Внеклассные и внешкольные мероприятия	Направленность на воспитание транспортной культуры школьников: правосознания и культуры поведения в транспортной среде, подготовке к безопасному участию в дорожном движении и к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.										
4.1	Участие школьников в мероприятиях, вырабатывающих и закрепляющих навыки: (всего часов):	10	10	10	(10)	10	10	10	10	10	10	10

	1) переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства;	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
	2) спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
	3) переключения на самоконтроль;	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
	4) прогнозирования и предвидения опасности	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
		1	2	3	(4)	5	6	7	8	9	10	11
	5) наблюдения:	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
4.2	Участие школьников в мероприятиях, закрепляющих знания и вырабатывающие навыки правоупотребления и культурного поведения(всего часов):	4	4	4	(4)	4	4	4	4	4	4	4
	1) выполнения ПДД	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
	2) выполнения обязанностей пассажиров всех видов транспорта	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
4.3	Участие школьников в НОУ по темам Программы	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2
4.4	Участие школьников в спортивно технических соревнования «Волшебное колесо» и др.	2	2	2	(2)	2	2	2	2	2	2	2
4.5	Участие школьников в работе ЮИД, соревнованиях агитбригад ЮИД и т.п.	По общешкольному плану работы отряда и агитбригады «Юный инспектор движения» школы, района и города										
	В С Е Г О на учебный год:	16	16	16	(16)	16	16	16	18	18	18	18
	И Т О Г О по Программе:	44	44	47	(47)	57	58	58	53	51	49	46

Прим. автора: В тексте приложения внесены поправки и изменения в 2007 году.

ПРОГРАММА

**«Формирование школьника личностью безопасного типа участия
в транспортной среде»**

(воспитательная работа с учащимися общеобразовательных школ 5-11-х классов)

Автор–составитель: учитель ОБЖ МОУ «Лицей при Магнитогорском государственном университете», кандидат педагогических наук **ЯКУПОВ Александр Мубинович.**

СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ:.....Стр.

1 Общие положения Программы.....	1
2. Назначение Программы	2
3. Цель и предмет Программы.....	2
4. Место Программы в плане учебно-воспитательной работы школы.....	2
5. Общие подходы и принципы построения Программы	3
6. Общая характеристика и содержательная часть Программы.....	4
6.1 Основные характеристики школьника, как личности безопасного типа участия в транспортной среде	4
6.2 Основные характеристики Программы	5
6.3 Программно-содержательное обеспечение процесса формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде.....	6
6.3.1 Содержания разделов «Классно-урочная» (базовая часть)» и «Классно-урочная (вариативная часть)».....	6
6.3.2 Содержание разделов «Классная (дополнительная) часть» и «Внеклассные и внешкольные мероприятия»	8
6.3.3 Специальные умения, навыки и способы деятельности школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде	9
7. Требования к уровню сформированности школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде	10
8. Основные требования к реализации Программы	11
9. Контроль и ожидаемые результаты реализации Программы.....	12
10. Список рекомендуемой литературы.....	13

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Общие положения Программы.

Предлагаемая общешкольная программа воспитательной работы с учащимися 5 – 11-х классов «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» (далее – Программа), составлена в рамках диссертационного исследования автора-составителя. Она носит опытно-экспериментальный характер и является рекомендательно-методической для общеобразовательных школ г. Магнитогорска, в первую очередь базовых (по проведению исследовательских работ), и не предусматривает финансирования проведения научно-исследовательских работ автора за счет органов образования г. Магнитогорска. Может быть использована автором в базовых школах городов Челябинска, Тюмени, Оренбурга, Кургана и Абзелиловского района республики Башкирии по согласованию с руководителями органов образования и школ.

Программа разработана на основании данных отечественного и зарубежного опыта формирования личности ребенка в процессе его образования (обучения, воспитания и развития), профилактики детского дорожного травматизма, а также с учетом проводимых исследований автором данной проблемы в период с 1990 по 2000 гг., сложившейся педагогической практики по подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении в школах города Магнитогорска, городах Челябинской, Тюменской, Курганской и др. областей за тот же период.

Программа построена на основе государственного стандарта основного общего образования в соответствии с программой школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» (далее – «ОБЖ») для учащихся 5 – 11-х классов.

Программа является дополнением к разделу «Безопасность дорожного движения» базовой и вариативной частям учебного курса «ОБЖ», конкретизирует содержание его предметных тем. В ней

представлено примерное (условное) распределение часов на проведение воспитательной работы по освоению предложенных в ней тем.

Примечание: основные термины и понятия, которые использованы в Программе, приведены в приложении 2 к ней.

2. Назначение Программы

Программа предназначена для практического применения в воспитательном процессе учащихся общеобразовательной средней школы (5-11-е классы) и адресуется учителям и преподавателям-организаторам предмета «ОБЖ», а также учителям физической культуры, естественных и гуманитарных предметов, классным руководителям, преподавателям и воспитателям учреждений дополнительного образования с целью сохранения ими единого воспитательного пространства и преемственности в задачах между ступенями образования (обучения и воспитания) и развития детей, соблюдения общих подходов к формированию транспортной культуры школьников.

3. Цель и предмет Программы

Общей целью Программы является формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде, т.е. формирование у него готовности к безопасному участию в транспортных процессах всех доступных для него видов транспорта (автомобильный – дорожное движение, железнодорожный, воздушный, водный, канатно-кресельный и фуникулеры, эскалаторы и др.) и к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде на основе:

а) устойчивых мотивов и потребностей в сохранении жизни, бережном отношении к своему здоровью;

б) целостном развитии личных физических и психических качеств, необходимых для обеспечения как личной безопасности в этой среде, так и окружающих людей;

в) творческом использовании знаний основ транспортно-безопасной жизнедеятельности, транспортной культуры и специальных умений и навыков правопослушного, культурного и безопасного поведения в этой разновидности социотехнической среды – транспортной.

Предметом Программы является процесс формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде как специфическая учебно-воспитательная деятельность, направленная на формирование у учащегося «транспортно-безопасного» мировоззрения, правопослушного, культурного и безопасного участия в этой среде на основе:

а) овладения им специальных знаний в таких областях, как психология личности, психология поведения, психология безопасности, транспортная психология и безопасность на транспорте;

б) полученных медицинских знаний и приобретенных специальных умений и навыков, необходимых для обеспечения личной безопасности и окружающих их людей в указанной среде, сохранения как собственной жизни и здоровья, так и других участников транспортных процессов, включая автомобильное движение.

4. Место Программы в плане учебно-воспитательной работы школы

Программа рассчитана на 7 лет воспитания учащегося школы с 5-го класса по 11-й включительно по ступеням – основное (5-6 классы – среднее звено и 7-9 классы – неполная средняя школа) и среднее – 10-11 классы и входит неотъемлемой и органической частью общешкольного плана воспитательной работы со школьниками, а также в качестве дополнительных составляющих учебных планов:

а) при реализации раздела «Безопасность дорожного движения» школьного курса «ОБЖ» на правах внеклассной (внеурочной) работы учителей и педагогов-организаторов «ОБЖ»;

б) во время работы учителей по естественным и гуманитарным предметам при совпадении изучаемых тем с предлагаемыми темами данной программы (по принципу межпредметных связей);

в) в процессе реализации общешкольных воспитательных программ путем изучения тем морально-нравственной, этической, культурологической и специальной психологической направленности Программы в свободное от учебного времени, предназначенного для проведения классных часов, общешкольных и внешкольных мероприятий, связанных с подготовкой школьников к безопасному участию в транспортных процессах и формированию у них транспортной культуры (структурирование и дополнительное насыщение изучаемого материала, использование разнообразных форм орга-

низации воспитательного процесса, внедрение современных методов и педагогических технологий обучения, воспитания и целенаправленного развития).

Основное содержание Программы (перечень тем) с примерным (условным) распределением учебных часов по разделам и темам приведено в **приложении 1**.

Программа не задает жесткого объема содержания воспитания, но разделяет его по годам обучения, не связывая при этом конкретные педагогические направления, технологии и методики. В таком представлении ее содержание не ограничивает своей направленностью на формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде творческую инициативу педагогов-авторов учебных программ по «ОБЖ» (раздел «Безопасность дорожного движения»), сохраняет широкие возможности в реализации собственных взглядов и идей учителей и педагогов-организаторов «ОБЖ» образовательных учреждений, учителей физической культуры, естественных и гуманитарных наук, педагогов и воспитателей учреждений дополнительного образования на построение воспитательного процесса, выборе собственных образовательных траекторий, инновационных форм и методов как общего воспитательного процесса по формированию школьника личностью безопасного типа поведения вообще и в транспортной среде – в частности. В свою очередь все это оказывает благотворительное влияние и на процесс воспитания у него культуры поведения в транспортной среде (безопасную жизнедеятельность и безопасное участие в транспортных процессах, правопослушное, культурное и безопасное поведение в ней).

5. Общие подходы и принципы построения Программы

Программа входит в систему, состоящую из трех программ по формированию транспортной культуры школьников (1-11 классы): а) программа раздела «Безопасность на транспорте» школьного курса «ОБЖ», б) опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа с учащимися общеобразовательных школ «Культура поведения школьника в транспортной среде» (1-11-е классы) и в) предлагаемая опытно-экспериментальная общешкольная воспитательная программа «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» для работы с учащимися 5-6, 7-9, 10-11-х классов – (автор-составитель тот же) и является неотъемлемой частью этой системы.

Условное разделение классов параллелей (5-6-е классы – среднее звено, 7-9-е классы – основная школа и 10-11-е классы – средняя школа) вызвано объективными факторами: возрастными психофизиологическими и сензитивными периодами развития ребенка.

Программа взаимосвязана с вышеперечисленными программами логикой их содержания, взаимодополняющими друг друга.

Программа построена с учетом современных достижений в области психологии (общая психология, возрастная психология, психология личности, психология поведения, транспортная психология и др.), педагогики (системный, антропологический, личностно-ориентированный и личностно-деятельностный подходы в образовании и др.) и безопасной жизнедеятельности человека (безопасность на транспорте и экстремальных (чрезвычайных) ситуациях природного, техногенного и социального происхождения, включая криминальный характер).

Программа предполагает организацию и осуществление воспитательного процесса в школе в контексте общего образовательного процесса формирования личности школьника, так как понятие «личность безопасного типа участия в транспортной среде», являющееся специфическим компонентом понятия «личность безопасного типа поведения», есть органическая и неотделимая специфическая часть общего понятия «личность».

Предлагаемые темы в разделах Программы связаны между собой логикой их содержания, что является ориентиром для руководителей школ, учителей и преподавателей-организаторов «ОБЖ», учителей физической культуры, естественных и гуманитарных предметов, классовых руководителей, преподавателей и воспитателей системы дополнительного образования, медицинских работников при организации и осуществлении воспитательного процесса с учащимися, проведении мероприятий, направленных на формирование личности учащегося. Вместе с тем они могут самостоятельно компоновать последовательность построения рядов (порядка) тем при организации и проведении мероприятий воспитывающего характера, сохраняя при этом как логику построения Программы, так и общий объем часов тем, включенных в нее. Так же допускается слияние нескольких тем или их частей для проведения того или иного мероприятия при выполнении вышеприведенных условий.

Наиболее важными требованиями Программы в практической ее реализации в свете положений Конституции РФ, требований Законов РФ «Об образовании», «О безопасности», «О защите населе-

ния и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «О безопасности дорожного движения», «О пожарной безопасности», предъявляемым к органам образования, являются:

а) постоянное информирование педагогических коллективов и учащихся о состоянии аварийности на дорогах и уровне детского дорожно-транспортного травматизма; причинах и следствиях дорожно-транспортных происшествий с участием детей;

б) пропаганда знаний о безопасном поведении детей на транспорте;

в) возрастной и транспортной психологии, психологии и культуры поведения в транспортной среде;

г) необходимости в безукоризненном соблюдении и выполнении школьниками требований законов и нормативных актов в области транспортных отношений, правил поведения и безопасности на всех видах транспорта, а также безопасных действий в опасных для жизни и здоровья условиях транспортной среды.

В соответствии с вышеизложенным Программа направлена на формирование мировоззрения в «транспортно-безопасной» области, повышение уровня общей культуры учащегося, включая его культуру поведения, правовое сознание и правовую компетентность, предупреждение опасного поведения школьника как участника транспортных процессов (в т.ч. автодорожного движения) путем формирования его личностью безопасного типа участия в транспортной среде. Она призвана обеспечить непрерывность формирования как ценностных ориентаций, так и специфических личностных качеств личности учащегося, определяющих его готовность к осуществлению необходимых действий, исключающих появление опасных ситуаций по его вине при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах, а так же безопасным действиям в опасных для жизни и здоровья ситуациях в транспортной среде, т.е. подготовку к безопасной жизнедеятельности в ней. Одновременно с этим, Программа по своей сути и назначению направлена на повышение у школьника как готовности к противостоянию трудностям и лишениям, возникающим в транспортной среде, так и уровня послушного, культурного и безопасного участия в ней, которые достигаются, прежде всего, его морально-психологической и физической подготовкой к безопасной жизнедеятельности в этой среде и процессах, происходящих в ней. Поэтому темы Программы являются составной и неотъемлемой частью содержания общей педагогической системы непрерывного формирования транспортной культуры школьников, ядром которой является школьник как личность безопасного типа участия в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Программа, опираясь на такие педагогические подходы, как системный, антропологический, культурологический, личностно-ориентированный, личностно-деятельностный и др. предполагает в процессе ее реализации широкое использование принципов образования: систематичности, непрерывности и системности, последовательности, и др., и, что особенно важно, принципа межпредметных связей.

6. Общая характеристика и содержательная часть Программы

6.1 Основная характеристика школьника, как личности безопасного типа поведения в транспортной среде

Школьник как личность безопасного типа участия в транспортной среде характеризуется следующим:

а) уровнем усвоения знаний содержания терминов и понятий «транспортная среда», «безопасность в транспортной среде», «транспортная культура», «транспортная культура школьника», «личность» и ее структура, характеристики личности, «личность безопасного типа поведения», «личность безопасного типа поведения в транспортной среде», «безопасный участник транспортного процесса».

б) уровнем освоенности теоретических и специальных знаний о транспортной среде и осознанием ее реального существования в окружающем человека пространстве, «живущей», изменяющейся и развивающейся по своим собственным законам и правилам, и самостоятельных безопасных действий учащегося в соответствии с этими законами и правилами «поведения» этой среды;

в) уровнем освоенности специальных знаний, приобретением на их основе специальных умений, закрепленных в устойчивые навыки и привычки, готовностью к организации и самостоятельному обеспечению как личной безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, так и всех тех, кто окружает его, а также готовностью к безопасному участию в транспортных процессах, не нанося при этом ущерба ни себе, ни другим участникам этого процесса.

г) сформированностью высокого уровня правосознания, дисциплинированности и выдержки, уважения ко всем участникам транспортных процессов, а также осознанием морально-этических и нравственных норм поведения в транспортной среде и процессах, происходящих в ней;

д) уровнем готовности к самостоятельным безопасным действиям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте или с применением (участием) транспортных средств:

– техногенного характера (транспортные аварии, происшествия или катастрофы; возгорание или пожар в транспортном средстве; утопление транспортного средства; удушение или отравление ядовитыми газами в транспортном средстве и т.д.);

– природного характера (находясь в транспортном средстве в период наводнения или в период затянувшихся дождевых осадков с размывом дорог, или во время снежных заносов, урагана или смерча, землетрясения, извержения вулканов, схода снежных лавин или селевых потоков; лесного, торфяного или степного пожара, попадания в районы засухи или пустынь; потеря ориентиров в лесу и на открытой местности и т.д.);

– социального характера (толпа, паника, давка, массовые беспорядки и т.п.), в том числе криминального: разбойное нападение на водителя и пассажиров транспортного средства; попытка захвата их в заложники; совершение террористического акта в транспортном средстве или в непосредственной близости к нему (в ближайшей зоне нахождения) и другие насильственные противоправные меры в отношении лиц, находящихся в транспортном средстве и т.п.;

е) уровнем готовности и практической умелости выполнять самостоятельно правильные (квалифицированные) действия по оказанию первой (доврачебной) медицинской помощи как себе лично, так и окружающим, нуждающимся в такой помощи;

ж) уровнем специальной подготовки и умелых действий по оказанию квалифицированной и бескорыстной помощи медперсоналу, спасателям и др. лицам, обеспечивающим экстренную эвакуацию пострадавших и других участников транспортного процесса, в случае наступления экстремальных (чрезвычайных) ситуаций природного, техногенного, социального, в том числе криминального, характера в транспортной среде или в транспортном средстве и др.

6.2 Основные характеристики Программы

В процессе освоения данной программы (в тесной взаимосвязи с двумя указанными выше, входящими в систему трех программ) предполагается психолого-педагогическое целенаправленное воздействие на школьника по зарождению и развитию у него потребности быть личностью безопасного типа участия в транспортной среде, например, в среде, сформированной автомобильным транспортом быть безопасным участником автодорожного движения. Одновременно с этим формируются личностные качества учащегося: дисциплинированность, «профессионализм» участника движения (пешеход, пассажир, велосипедист), правосознание и общекультурные поведенческие знания, умения и навыки, а также вырабатываются у школьника устойчивые стереотипы законопослушного поведения в транспортной среде в единстве многообразия собственных физических, психических и духовно-нравственных качеств.

В соответствии со структурой воспитательной деятельности педагогического коллектива (совместно с родителями учащегося) раздел «Безопасность дорожного движения» школьного курса «ОБЖ» приобретает более конкретную направленность – это формирование готовности школьников к квалифицированным действиям не только в процессе устойчиво-равновесного состояния транспортной среды и транспортных процессов, происходящих в них, но и в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих на транспорте (техногенного, природного или социального происхождения, в том числе криминального). В этой связи Программа способствует более четкому структурированию раздела «Безопасность дорожного движения» курса «ОБЖ» по трём основным психолого-педагогическим разделам: знания, умения (способы безопасного поведения или безопасной деятельности), навыки (совершенствование этих способов), что соответствует основным структурным компонентам деятельности: информационному, мотивационно-процессуальному, операциональному.

В Программе квалифицированная безопасная и правопослушная поведенческая деятельность школьника представлена одной содержательной линией – **специфической**, направленной на формирование учащегося личностью безопасного типа участия в транспортной среде, в том числе как безопасного участника транспортных процессов, осуществляемых всеми видами транспорта, включая дорожное движение.

Она характеризуется направленностью на обеспечение оптимального и достаточного уровня подготовленности учащегося не создавать опасные ситуации во время движения по дороге, улице или

в транспортном средстве. А в случае попадания в аварийные ситуации, которые, часто переходят в транспортные происшествия или аварии (например, дорожно-транспортное происшествие) и могут угрожать его жизни и здоровью, умело и с меньшим ущербом для себя и окружающих выходить из них. Все это напрямую содействует положительной тенденции улучшения состояния безопасности в самой транспортной среде и, как следствие, снижению уровня детского транспортного травматизма, включая дорожно-транспортного.

Практический раздел программы предполагает практическую отработку специальных действий с целью закрепления специальных навыков, необходимых школьнику как личности безопасного типа участия в транспортной среде в соответствии с темами теоретического раздела «Безопасность дорожного движения» школьного курса «ОБЖ».

Кроме того, Программа предоставляет возможность широкого поля реализации воспитательно-го аспекта в процессе освоения школьником программных тем как в области психологии поведения и в области безопасности жизнедеятельности в транспортной среде, так и в областях: медицины, правовой культуры, транспортной культуры, культуры поведения и т.д.

Программа предусматривает участие в ее реализации кроме учителей и преподавателей-организаторов «ОБЖ» других субъектов социально-педагогической среды: учителей физической культуры, психологов, учителей по естественным и гуманитарным школьным предметам, преподавателей и воспитателей учреждений дополнительного образования, социальных педагогов, родителей, сотрудников органов внутренних дел, ГИБДД, МЧС, специалистов в области безопасности на транспорте, медицинских работников и др.

Программа включает 4 следующих условных раздела с подразделами:

1. Классно-урочная (базовая) часть – при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения курса «ОБЖ» и совпадающих тем естественных и гуманитарных предметов.

2. Классно-урочная (вариативная часть) – при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения курса «ОБЖ» и совпадающих тем естественных и гуманитарных предметов.

3. Классная (дополнительная часть) – классные часы, классные мероприятия с учащимися класса.

4. Внеклассные и внешкольные мероприятия, с целевой направленностью на формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде; подготовки его к безопасному участию в автодорожном движении, транспортных процессах, осуществляемых другими видами транспорта и к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, медицинской подготовке.

Содержание программы для учащихся 5-9-х классов является логическим продолжением общей сквозной и непрерывной педагогической системы формирования транспортной культуры школьников, начало которой положено в 1-3 (4)-х классах. Учитывая уровень психофизиологического развития учащихся, программой предусмотрено разделение ее содержания на две части (для учащихся 5-6 и 7-9 классов соответственно). Но обе эти части есть не что иное, как взаимосвязанные и логикой включенных в нее тем, и логикой последовательности их изучения по принципу «от простого – к сложному». Обязательным условием ее реализации является установление действительных (реальных) и устойчивых долговременных межпредметных связей с такими учебными предметами, как физика, математика, литература, психология, физическая культура, основ: права, экологических и медицинских знаний, культурологии, морали и нравственности, этики и др. с обязательной опорой на предмет «Основы безопасности жизнедеятельности».

Содержание программы для учащихся 10-11-х классов также является логическим продолжением (после ее прохождения в 5-9-х классах) вышеназванной сквозной и непрерывной педагогической системы.

6.3 Программно-содержательное обеспечение процесса формирования школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде

Программно-содержательное обеспечение процесса формирования школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде ориентировано на решение следующих задач:

– создание положительного психоэмоционального фона процесса воспитания с целью повышения мотивации подростка в личностном и физическом самосовершенствовании в отношении обеспечения как личной безопасности, так и безопасности окружающих его людей;

– изучение школьником теоретических сведений в сфере безопасности жизнедеятельности и особенностей безопасной деятельности в транспортной среде и опасных ситуациях определённого вида, возникающих в ней;

– обеспечение становления деятельностного, когнитивного, двигательного, специально-прикладного компонентов готовности подростка к действиям в опасных ситуациях, возникающих в транспортной среде, обуславливающих и способствующих готовности к действиям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте (транспортные происшествия, аварии или катастрофы).

6.3.1 Содержания разделов «Классно-урочная» (базовая часть) и «Классно-урочная» (вариативная часть)».

Содержание этих разделов определяется при изучении тем раздела «Безопасность дорожного движения» курса «ОБЖ» учителем или преподавателем-организатором ОБЖ совместно с учителями физической культуры, естественных и гуманитарных предметов, медицинским работником.

Предлагаемые темы в 3 и 4 разделах Программы носят не только теоретический, но и, в большей мере, прикладной характер, что положительно влияет на формирование учащегося как личности в целом, так и личностью безопасного типа участия в транспортной среде – в частности.

Основным организационно-педагогическим принципом в организации работы по реализации Программы является принцип межпредметных связей.

С целью повышения качества процесса воспитания учащихся и обеспечения системного взаимодействия субъектов социально-педагогической среды в рамках формирования школьников личностями безопасного типа участия в транспортной среде и их готовности к действиям в опасных ситуациях, часто возникающих в ней, предусматриваются следующие основные направления:

3. Теоретико-методические основы формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде на уроках курса «ОБЖ» (раздел «безопасность дорожного движения»), по естественным и гуманитарным предметам и уроках физической культуры (физическая готовность школьника).

Направленность – формирование у школьника устойчивой системы знаний в сфере психологии личности, психологии поведения, правовой и транспортной культуры, безопасности жизнедеятельности, безопасного поведения, осознание им роли безопасной деятельности в становлении специфических качеств и свойств личности, способствующих формированию готовности противостоять возникающим опасностям, трудностям и лишениям в транспортной среде по следующим разделам:

– расширение кругозора учащегося в области психологии в целом и психологии поведения – в частности, включая психологию поведения в транспортных процессах и в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих в транспортной среде;

– рассмотрение учащимся в культурологическом и социально-психологическом аспектах общих закономерностей: а) становления человека личностью в процессе его образования (обучения, воспитания и развития), в) психологии поведения (генетический и психологический аспект) и психологии поведения в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте, б) возникновения и формирования (у него – у человека) культурного поведения и правовой компетенции;

– формирование у школьника морально-нравственного, правового и транспортно-безопасного мировоззрения;

– повышение роли и значения культуры поведения, правовой компетентности и «транспортного профессионализма» школьника, его физической подготовленности в обеспечении личной безопасности в транспортных процессах (например, в дорожном движении) и транспортных средствах, а также безопасности окружающих других участников этих процессов;

– компетентность и «профессионализм» учащегося в безопасном участии в транспортной среде, его физическая подготовленность в обеспечении безопасности и защиты человека в опасных и чрезвычайных ситуациях на транспорте (происшествие, авария или катастрофа);

– морально-психологическая и физическая готовность школьника противостоять трудностям и лишениям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих в транспортной среде, в т.ч. в транспортных средствах, (транспортные происшествия, аварии или катастрофы), вызванные различными причинами (техногенными, природными, социальными, включая криминогенные и др.) и выхода из них с наименьшими потерями как для собственной жизни и здоровья, так и для окружающих его других людей, попавших в эти ситуации.

4. Теоретический материал для работы с родителями

Направленность – достижение взаимодействия, систематичности и согласованности в психолого-педагогических воздействиях педагогического коллектива школы и родителей учащегося с целью содействия созданию благоприятного климата в семье по формированию школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде, воспитания у него нравственных качеств, проведения с ним морально-психологической и физической подготовки к безопасному участию в транспортных процессах и безопасным действиям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте, а также овладения родителями специальными знаниями в области безопасности на транспорте, психологии поведения детей в сфере обеспечения безопасности в транспортной среде и безопасного участия в ней, правовой компетентности и правопослушного поведения, организации и обеспечения безопасности жизнедеятельности детей в транспортной среде.

Основное содержание: сведения о статистике происшествий на транспорте с участием детей; причины попадания детей в дорожно-транспортные происшествия (ДТП); основы профилактической работы родителей с детьми и их роль в становлении сущностных характеристик готовности детей к безопасному участию в дорожном процессе и действиям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте; возрастные психологические особенности учащихся и их безопасное поведение в транспортной среде и транспортных процессах, происходящих в ней; морально-нравственное и эстетическое воспитание в семье; межличностные взаимоотношения детей со сверстниками, младшими и старшими по возрасту людьми.

Организационно-методические указания: каждую четверть выступления на общешкольных родительских собраниях

а) учителя или преподаватели-организаторы «ОБЖ» о состоянии аварийности на транспорте с участием детей, в том числе по их вине; уровне детского транспортного травматизма (ДТТ); об особенностях ДТП с участием детей с разъяснением причинно-следственных связей возникновения этих ДТП и правил их предотвращения; о готовности школьника к безопасным действиям в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих в транспортной среде и транспортных средствах:

б) учителей естественных и гуманитарных наук о сущности культуры поведения и правопослушного, культурного и безопасного участия детей в транспортной среде; о формах, методах и средствах формирования в семье учащегося личностью безопасного типа участия в транспортной среде в целях обеспечения как его личной безопасности при движении по дорогам, улицам и в транспортных средствах, так и окружающих его людей;

в) учителей физической культуры о состоянии готовности школьников к безопасным действиям (аспект физической подготовленности учащихся) в транспортных процессах (например, в дорожном движении) и готовности противостоять трудностям и лишениям, возникающим в случаях появления экстремальных (чрезвычайных) ситуаций на транспорте или в транспортных средствах с различными по своей природе происхождением (техногенного, природного или социального характера, в т.ч. криминогенного), находящихся в различных условиях и достигших своего максимального уровня (степени) опасности;

г) медицинских работников о готовности школьников к оказанию квалифицированной первой (доврачебной) помощи себе и другим пострадавшим в транспортных происшествиях, авариях или катастрофах и правильным действиям в послеаварийный период по спасению как собственной жизни и здоровья, так и жизни и здоровья других участников этих происшествий, аварий или катастроф, в том числе и в первую очередь пострадавшим в них.

6.3.2 Содержание разделов «Классная (дополнительная) часть» и «Внеклассные и внешкольные мероприятия».

Направленность – формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде: формирование правовой компетентности и безопасного участия в транспортной среде; подготовка к безопасному участию в дорожном движении; подготовка к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде; формирование качеств личности, составляющих основу отношений личности к окружающим, к себе – коллективизма, взаимовыручки, чувства солидарности и товарищества, надёжности, терпимости, доброжелательности, самообладания, решительности, смелости, совестливости; формирование умений ориентироваться в транспортных ситуациях, в том числе экстремальных (чрезвычайных), быстро принимать верные решения и действовать уверенно, самостоятельно, быстро и безопасно; профилактика травматизма.

Основное содержание.

Главные цели основного содержания:

– осознание школьником необходимости в сосредоточенности и повышенном внимании во время движения по дороге, улице и в транспортном средстве, которые прямо воздействуют (и формируют) такие специфические качества личности, необходимые в условиях дорожного движения и чрезвычайных ситуациях на транспорте, как самостоятельность, сосредоточенность, добросовестность, дисциплинированность, выносливость, терпеливость, решительность и смелость; приобретение навыков видеть, наблюдать, анализировать ситуации в транспортной среде, прогнозировать варианты их возможного развития, предвидеть опасности в процессе движения и принимать безошибочные и безопасные решения, действовать безопасно как для себя, так и для окружающих;

– формирование внутренней культуры школьника: чувство собственного достоинства, чувство такта, скромность, вежливость, аккуратность, правопослушность, гуманное отношение к людям; чуткость, внимательность и уважение к окружающим – участникам транспортных процессов (например, участников дорожного движения).;

– формирование у школьника специальных навыков безопасного участия в транспортной среде: переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства; спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве; переключения на самоконтроль; прогнозирования и предвидения опасности; наблюдения; компетентных и «профессиональных» безопасных действий в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих на транспорте и в транспортных средствах по сохранению как личной жизни и здоровья, так и пострадавших в них других людей;

– содействие учащемуся в зарождению и развитию у него специальных потребностей: правопослушание, самообразование и самовоспитание, физическое совершенство, быть безопасным участником транспортных процессов, играющих ведущие роли в обеспечении личной безопасности в транспортной среде и безопасности окружающих людей, в предупреждении и предотвращении транспортного травматизма.

Пути реализация целей основного содержания – изучение:

а) основ безопасности жизнедеятельности, включая безопасность жизнедеятельности в транспортной среде, транспортных процессах происходящих в них и в опасных ситуациях, возникающих в этих процессах, а также в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте – транспортные происшествия, аварии или катастрофы и в транспортных средствах, вызванных различной природой проявления опасности (техногенного, природного или социального характера, в т.ч. криминального);

б) культуры поведения: природы поведения (генетический и психофизиологический аспекты), основ психологии личности и межличностных отношений, сущности содержания понятий «характер» и его составляющих компонентов – моральные качества человека и волевые черты характера;

г) основ морали и нравственности;

д) освоение понятий «безопасное участие» и «поведение человека в экстремальных ситуациях» и уяснения их роли и значимости в обеспечении личной безопасности в транспортной среде и окружающих.

Организационно-методические указания: широкое использование классных часов, классных мероприятий с учащимися и их родителями с целью формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде; проводить встречи со специалистами по безопасности различных видов транспорта, медицинскими работниками, сотрудниками милиции, ГИБДД, МЧС; тематические экскурсии (культура поведения и безопасность на транспорте) на транспортные предприятия, подразделения милиции, ГИБДД, милиции на транспорте (железнодорожном и воздушном) и транспортной инспекции, МЧС; организовать написание сочинений на темы о роли личности безопасного типа участия в транспортной среде по обеспечению ее безопасного участия в транспортных процессах и ее безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и проведение конкурсов на лучшее сочинение, рисунок и т.п., а также всевозможные соревнования, командные интеллектуальные игры, олимпиады; привлекать школьников старших классов к проведению тематических мероприятий в младших классах; содействовать школьникам в их участии в общешкольных, общерайонных и городских мероприятиях (по темам Программы), в работе отрядов ЮИД и их агитбригадах.

Во время освоения тем Программы использовать наглядные и технические средства (плакаты, видеофильмы, мультимедийные компьютерные программы и т.п.) а также моделирование ситуаций риска с поиском решений правильного и безопасного поведения в них, способствующих эффектив-

ному формированию специфических качеств личности ребенка; систематически применять методики психической саморегуляции и самоконтроля, воспитания волевых качеств личности; вести целенаправленное формирование группового взаимодействия, лидерских качеств.

Совершенствовать знания Федеральных законов «О безопасности», «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «О безопасности дорожного движения», «О пожарной безопасности» и др., правовых норм и правил: «Правила дорожного движения», «Правила пожарной безопасности», правила безопасности пассажиров и пешеходов, пользующихся различными видами транспорта, правила безопасности на воде, обязанности и права пассажиров, правила перевозки детей, группового движения детей по дорогам, улицам и в транспортных средствах и т.д., а также умения и навыки применения средств и способов обеспечения безопасности человека в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на транспорте и в транспортных средствах, безопасных действий в них.

Повышать уровень морально-психологической, волевой и физической подготовки школьника к безопасному участию в дорожном движении, транспортных процессах, осуществляемые другими доступными им видами транспорта, его эмоциональной устойчивости и принципиальности, умения логически мыслить, принимать безошибочные решения и действовать квалифицированно и бескорыстно в нестандартных ситуациях, в том числе опасных и экстремальных (чрезвычайных) в транспортной сфере.

6.3.3 Специальные умения, навыки и способы деятельности школьника как личности безопасного типа поведения в транспортной среде.

Программа предусматривает формирование у школьника специальных умений и навыков, универсальных способов безопасного поведения и безопасного участия в транспортных процессах и ключевых компетенций, закрепленных навыков и привычек в области обеспечения личной безопасности на транспорте, а также безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, включая опасные ситуации и транспортные происшествия, аварии или катастрофы. В этом направлении приоритетными для воспитательной работы являются:

В познавательной деятельности:

- применение методов наблюдения и моделирования;
- комбинирование известных алгоритмов деятельности (выбор видов безопасного поведения и поступков) в ситуациях не предполагающих стандартного их применения;
- исследование причинно-следственного механизма возникновения транспортных происшествий, аварий и катастроф;

В информационно-коммуникативной деятельности:

- умение вступать в речевое общение, участвовать в диалоге;
- умение использовать знаковые системы (схемы, таблицы и т. п.);
- умение составлять планы маршрутов безопасного движения к намеченной цели (месту прибытия);

В рефлексивной деятельности:

- самостоятельная организация личной безопасной деятельности в транспортной среде;
- владение навыками контроля и самоконтроля, оценки собственной деятельности и культурного поведения в транспортной среде и происходящих в ней процессах;
- соблюдение морально-нравственных норм поведения, правил безопасного образа жизни в транспортной среде и происходящих в ней процессах;
- владение умениями совместной деятельности в транспортной среде.

В практической деятельности: формирование следующие базовых (основных) навыков:

- переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства;
- спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве;
- переключения на самоконтроль;
- наблюдения;
- прогнозирования и предвидения опасности;
- правильных и безопасных действий в послеаварийный период на транспорте;
- навыки самостоятельного безопасного поведения в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих на транспорте и (или) в транспортных средствах, имеющих различную природу происхождения (техногенную, природную, социальную, в т.ч. криминогенную);

- навыки оказания квалифицированной медицинской помощи себе и другим участникам транспортных процессов, пострадавших в транспортных происшествиях авариях или катастрофах;
- навыки оказания неотложной помощи себе и пострадавшим в транспортных происшествиях, авариях или катастрофах по сохранению жизни и здоровья;

С целью эффективной реализации Программы рекомендуется применять все известные в педагогической практике принципы образования (обучения, воспитания и развития). Однако мы обращаем особое внимание на применение таких принципов, как развивающего и воспитывающего образования; научности и связи теории с практикой; последовательности, систематичности, непрерывности и системности; сознательности и активности учащихся в освоении тем; наглядности; доступности; прочности; сочетания индивидуальных и коллективных форм воспитания, положительной мотивации и благоприятного эмоционального климата в среде учащихся в процессе их воспитания, а также принципа: формирование теоретической и практической базы знаний, умений, навыков – углубленное изучение – совершенствование.

7. Требование к уровню сформированности школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде

В результате выполнения Программы в полном объеме «Формирование школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде» ученик должен уметь и в совершенстве владеть следующими знаниями, умениями и навыками, а также выполнять определенные обязанности.

Знать:

- сущность транспортировки, транспортирующих процессов, транспортных процессов и транспорта как в целом, так и его видов;
- причинно-следственный механизм возникновения происшествий, аварий и катастроф на транспорте и в транспортных средствах; законы безопасности движения, а также «Правила дорожного движения», «Правила пожарной безопасности», правила безопасного поведения на всех существующих видах транспорта, на воде и при пожаре в транспортном средстве;
- содержания понятий «личность», «личность безопасного типа», содержание морально-этических качеств личности (убеждения, чуткость, внимательность, ответственность, инициативность, помощь другим, скромность, требовательность к себе, чувство собственного достоинства, честь, совесть, мораль, нравственность, этика поведения и др.);
- содержания понятий «характер» и «воля» и волевых черт характера как умения и привычки сознательно регулировать свое поведение и свою деятельность в соответствии с определенными принципами (оптимизм, честность, гуманность, доброжелательность, целеустремленность, самообладание, выдержка, дисциплинированность, решительность, мужество, смелость и др.)

Уметь:

- оценивать окружающую среду и обстановку на предмет ее транспортной опасности;
- прогнозировать и предвидеть условия возникновения аварийных и опасных транспортных ситуаций;
- предотвращать по мере сил и возможностей возникновение аварийных и опасных транспортных ситуаций и своевременно информировать спецслужбы (ФСБ, милицию, МЧС, ГИБДД, транспортную инспекцию, прокуратуру) о возможности возникновения этих ситуаций;
- в случае обнаружения условий возникновения аварийных и опасных транспортных ситуаций принять адекватные меры и квалифицированно действовать по полному устранению этих условий (в меру своих сил и возможностей) и своевременно информировать о них спецслужбы;
- при возникновении аварийных и опасных транспортных ситуаций принять необходимые меры и квалифицированно действовать по прекращению их развития до полной ликвидации и устранения условий появления этой ситуации (в меру своих сил и возможностей) и своевременно информировать о них спецслужбы;
- при возникновении транспортной аварии (катастрофы) безопасно и адекватно ее развитию и результатам принимать решения и активно действовать в меру своих сил и возможностей по ликвидации ее последствий и оказанию первой медицинской помощи пострадавшим;
- в совершенстве владеть средствами связи и коммуникации, другими средствами и установленными порядком и правилами своевременного и грамотного извещения спецслужб (ФСБ, милиции, МЧС, ГИБДД, транспортной инспекции, прокуратуры) о выявленных случаях зарождения

«транспортноопасной» ситуации или о случившемся происшествии (аварии или катастрофе) на транспорте;

- квалифицированно и бескорыстно оказывать помощь службам спасения, медицинскому персоналу и гражданам, пострадавшим в аварии (катастрофе), по сохранению их жизни и здоровья;
- квалифицированно и самостоятельно оказывать доврачебную помощь пострадавшим при возникновении транспортного происшествия или транспортной аварии (катастрофы);
- квалифицированно вести обучение граждан законам и правилам безопасности на транспорте, правилам безопасного поведения при возникновении аварийных ситуаций или аварий (катастроф) и методам оказания помощи пострадавшим;
- квалифицированно вести пропаганду безопасной жизни и деятельности в условиях транспортной среды и агитацию за выполнение законов безопасности движения, «Правил дорожного движения», правил безопасного поведения на всех существующих видах транспорта, «Правил пожарной безопасности» и правил безопасности на воде;

Обязан:

- неукоснительно и квалифицированно выполнять законы безопасности движения, «Правила дорожного движения», «Правила пожарной безопасности», правила безопасного поведения и обязанности пассажиров на всех существующих видах транспорта, а также в воде и, в меру своих сил и возможностей, требовать их выполнения от окружающих;
- быть всегда дисциплинированным, выдержанным при любых складывающихся обстоятельствах и ситуациях, не терять чувство собственного достоинства и уверенности в себе (не паниковать!);
- оставаться в любых ситуациях вежливым и внимательным ко всем участникам транспортных процессов: к пешеходам, пассажирам, водителям, обслуживающему персоналу всех транспортных систем, при этом особое внимание уделять детям, людям пожилого возраста и женщинам.
- извещать спецслужб (ФСБ, милицию, МЧС, ГИБДД, транспортную инспекцию, прокуратуру) о выявленных случаях зарождения «транспортноопасной» ситуации или о произошедшем происшествии (аварии или катастрофе) на транспорте;
- оказывать помощь службам спасения, медицинскому персоналу и гражданам, пострадавшим в аварии (катастрофе), по сохранению их жизни и здоровья; оказывать доврачебную помощь пострадавшим при возникновении транспортного происшествия или транспортной аварии (катастрофы).

8. Основные требования к реализации Программы

Реализация разделов Программы в процессе формирования школьников личностями безопасного типа участия в транспортной среде предусматривает выполнение следующих требований:

- обеспечение непрерывности, систематичности и последовательности реализации Программы в школе на всем протяжении обучения школьников (с 1-го по 11-го класс включительно);
- обязательное участие в реализации программы всего педагогического коллектива школы, родителей учащихся и других субъектов непрерывного воспитательного процесса (родителей, педагогов и воспитателей учреждений дополнительного образования, медработников, сотрудников милиции, ГИБДД, МЧС, специалистов в области безопасности на транспорте и др.);
- приобщение детей и подростков через культурологическое воспитание к ценностям безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, общей культуре личности, правопослушному, культурному и безопасному поведению в такой среде;
- обязательная организация и обеспечение самоподготовки школьника к формированию у себя специфических качеств личности, отражающих его готовность к безопасному участию, исключающих появление опасных ситуаций в транспортной среде по его неверным, опрометчивым, пренебрежительным или преступным действиям и поступкам (проступкам), а также умелых, самостоятельных и решительных безопасных действий в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте (происшествие, авария или катастрофа);
- комплексное использование всего потенциала педагогического коллектива общеобразовательного учреждения и социально-педагогической среды учащихся, а также всех возможных условий и способов формирования готовности школьников к предотвращению появления опасных ситуаций на транспорте из-за неправильных их действий или поступков, а так же готовности к безопасным действиям по сохранению как собственной жизни и здоровья, так и окружающих (по мере своих

сил и возможностей) в условиях наступления чрезвычайных ситуаций – транспортные происшествия, аварии или катастрофы.

– учитывая интегрированное содержание Программы (опора на несколько наук) при выборе форм, методов и технологий организации воспитательного процесса по формированию школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде, сосредоточить внимание на применении современных и эффективных педагогических форм, методов и технологий в работе с детьми разного возраста, и при этом учитывать как индивидуальные, так и групповые, массовые формы работы, их целевую и прикладную направленность, практичность, надёжность.

9. Контроль и ожидаемые результаты реализации Программы

Программа предполагает проведение контрольных срезов, выполнение тестовых заданий, отражающих динамику теоретической подготовленности детей в области безопасности жизнедеятельности в транспортной среде – правопослушного, культурного и безопасного участия в условиях стабильного (равновесного) ее состояния, а также в период и после свершения транспортно происшествия, аварии или катастрофы.

Наряду с этим Программа предусматривает проведение мероприятий-практикумов для оценки сформированности специфических умений и навыков у школьников, обуславливающих безопасное участие, квалифицированные и безопасные действия в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях возникающих на транспорте и в транспортных средствах, и безопасное участие в транспортных процессах и опасных – предаварийных и аварийных – ситуациях и в послеаварийный период.

Методика прохождения Программы полностью соответствует требованиям специального образования. Реализация этих требований направлена на формирование личностно-ориентированного, деятельностного и практико-ориентированного подходов и задается по трем базовым уровням сформированности у школьника безопасного поведения в транспортной среде: «Знать», «Уметь» и «Применять приобретённые знания и умения в практической деятельности и повседневной жизни».

Реализация программы позволит:

- сформировать школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде;
- привить учащимся знания, умения, навыки в области безопасности жизни и деятельности в транспортной среде и транспортных процессах, происходящих в ней;
- сформировать у школьника научно обоснованную систему понятий основ транспортной культуры и транспортной культуры учащегося, правовой культуры и правовой компетенции в сфере транспорта и культуры поведения в ней; выработать необходимые умения и навыки правопослушного и безопасного участия в транспортных процессах в их повседневной жизни, а так же выполнение необходимых квалифицированных безопасных действий в случае возникновения различных опасных и чрезвычайных ситуаций на транспорте как в момент их проявления, так и в послеаварийный период.

Включение дополнительных знаний расширяет интегративные возможности базового курса «ОБЖ», что существенно поможет школьнику использовать полученные теоретические знания в своей практической деятельности, разовьет его способности ориентироваться в окружающей социотехнической (транспортной) среде. Кроме того, включение дополнительного материала из таких областей как философия (мораль и нравственность), психология (поведение), культурология (общая культура, транспортная культура, правовая культура, культура поведения), безопасность в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях (транспортные происшествия, аварии или катастрофы) различной природы их появления (техногенной, природной, социальной, криминогенной) и др. для освоения раздела «Безопасность дорожного движения» основного курса «ОБЖ» будет способствовать развитию у школьника логических умений сравнивать, определять главное и использовать полученные знания, умения и навыки в повседневной жизни.

Особое значение приобретет усвоение школьником определённых понятий из области психологии, общей культуры, транспорта и транспортной культуры, культуры поведения, безопасности. Это в определенной мере будет способствовать удовлетворению растущим у него интересам к знаниям, умениям и навыкам правильно и безопасно действовать не только в опасных ситуациях, но и в самостоятельном решении социальных и бытовых проблем, особенно в сложных жизненных ситуациях.

Вместе с этим, Программа позволяет школьнику, начиная с 5-6 класса, продолжить самосовершенствование в освоении теории и практики безопасной жизни и деятельности в транспортной среде.

Таким образом, Программа формирования школьника личностью безопасного типа участия в транспортной среде является важным звеном не только дополняющим определённые темы по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности», но и обеспечивающим получение учащимися глубоких, систематических и системных знаний, умений и навыков, обуславливающих и способствующих его подготовке к безопасному участию в условиях сложной, динамичной и высоко энерговооруженной транспортной среды, а так же при возникновении происшествий, аварий и катастроф на транспорте (чрезвычайных ситуаций) или угрозе их возникновения.

Приложение 1. Программно-содержательное обеспечение процесса воспитания у школьников культуры поведения в транспортной среде (на 4-х страницах).

10. Список рекомендуемой литературы:

1. Конституция Российской Федерации, Федеральные законы РФ «Об образовании», «О безопасности дорожного движения», «О безопасности» и др. / Безопасность жизнедеятельности. Сборник нормативных документов по подготовке учащейся молодежи в области защиты от чрезвычайных ситуаций. – М.: Издательство ДиК, М.: Издательство АСТ – ЛТД, 1998. – 704 с.
2. Учебники по предмету «Основы безопасности жизнедеятельности» для 1-11 классов. Авторы: Литвинов Е. Н., Смирнов А. Т., Фролов М. П., Вихорева Т. С., Погорелова Е., Латчук В. Н., Петров С. В., Богоявленский И. и др. – М.: Издательство АСТ, 1997-1998.
3. Абрамова Г.С. Возрастная психология.– Екатеринбург: Деловая книга, 1999.– 624 с.
4. Асмолов А.Г. Психология личности: Учебник.– М.: Изд-во МГУ, 1990.– 367 с.
5. Бабков В.Д. Дорожные условия и безопасность движения: Учебное пособие для вузов. 3-е издание, перер. – М.: Транспорт, 1982. – 288 с.
6. Бочаров Е.В. и др. Безопасность дорожного движения. – М.: Росагропромиздат, 1988.
7. Блум Ф., Лайзерсон А.И. др. Мозг, разум и поведение: Пер. с англ. М.: – Мир, 1988.– 248с.
8. Бубнов В.Г., Бубнова Н.В. Основы медицинских знаний. Спаси и сохрани: Учебное пособие для учащихся 9-11 классов общеобраз. учр. и препод.-орг. курса «ОБЖ». – М.: ООО «Фирма «Издательство АСТ», 1999. – 400 с.
9. Гамезо М.В., Домашенко И.А. Атлас по психологии: Информ.-метод. материалы курсу "Общ. психология": Учеб. пособие для студентов пед. ин-тов. – М.: Просвещение, 1986. – 272 с.
10. Гапеев В.И., Пищик Ф.П., Егоренко В.И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте. – Мн.: Польша, 1996.
11. Гримак Л.П. Резервы человеческой психики: Введение в психологию активности. – М.: Политиздат, 1987. – 286 с.
12. Джонсон Д. А. Советы авиапассажирам. – М.: Транспорт, 1989
13. Добрушин А.Д. Как беречь детей.– Таллин: «Валгус», 1976.
14. Дубинин Н.П. и др. Генетика, поведение, ответственность: О природе антиобщественных поступков и путях их предупреждения / Н.П.Дубинин, И.И.Карпец, В.Н.Кудрявцев.– 2-е изд., переработ. и доп.–М.: Политиздат, 1989.– 351 с.
15. Дубинин Н.П. Что такое человек.– М.: Мысль, 1983.– 334 с.
16. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий.– М.: Юрид.лит., 1989.– 224 с.
17. Клебельсберг Д. Транспортная психология. Пер. с нем. / Под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.
18. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. – М.: Транспорт, 1988.
19. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1987.
20. Кон И.С. Психология ранней юности: Кн. для учителя. – М.: Просвещение, 1989. – 255 с.
21. Костенок П.И. Функционально-личностные педагогические основы физического развития школьников: Монография. – Челябинск: Изд-во Челяб. пед. ун-та, 1988. – 172 с.
22. Круглов Б.С. Формирование ценностных ориентаций личности. В кн. Формирование личности в переходный период: от подросткового к юношескому возрасту / Под ред. И.В.Дубровиной; Науч.-исслед. ин-т общей и педагогической психологииАкад. пед. наук СССР. – М.: Педагогика, 1987. – С.7-26.
23. Кузин В.С. Психология. / Под ред. Б.Ф.Ломова. Учебник. 2-е изд., перер. и доп. М.: Высшая школа, 1982. – 256с
24. Культурология: XX век: Словарь. – С.Пб.: Университетская книга, 1997. – с.484-485.
25. Кукин П. Безопасность человека и его деятельность. // Основы безопасности жизнедеятельности (МЧС), 1997. – N 1. – С.41-44.
26. Лукьянов В.И. Безопасность дорожного движения. – 2-е изд., перер. И доп. – М.: Транспорт, 1983. – 262 с.
27. Муздыбаев К. Психология ответственности: Монография.– М.: Наука, 1988.– 240 с.
28. Мы живем среди людей: **Кодекс поведения** / Авт.-сост. И.В. Дубровина. – Политиздат, 1989. – 383 с.

29. Петров Н.Н. Человек в экстремальных ситуациях: Учеб. пособие для учащихся 5-11 классов. – Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1996. – 352 с.
30. Подласый И.П. Педагогика: Учеб. для студентов высших пед. учеб. заведений. – М.: Просвещение: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1996. – 432 с.: ил.
31. Психология развивающейся личности./Под ред. А.В.Петровского; Научн.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР. – М.: Педагогика, 1987. – 240 с.
32. Психология современного подростка./ Под ред.. Д.И.Фельдштейна; Науч.-исслед. ин-т общей и педагогической психологии Акад. пед. наук СССР. – М.: Педагогика, 1987. –240 с.
33. Психология. Словарь/Под общ. ред. А.В.Петровского, М.Г.Ярошевского. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Политиздат, 1990. – 494 с.
34. Правила дорожного движения Российской Федерации. (Введены в действие с 1 июля 1994 г.) Утверждены Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 в редакции Постановлений Правительства РФ от 08.01.1996 №3, от 31.10.1998 № 1272, от 21.04.2000 № 370,)
35. Репин Ю.В., Шабунин Р.А., Середа В.А. Основы безопасности человека в экстремальных ситуациях. – Алматы: «Демеу», 1994. – 157 с.
36. Робер М.-А., Тельман Ф. Психология индивида и группы: Перс фр./ Предисл. А.В.Толстых. – М.: Прогресс, 1988. – 256 с.
37. Роль семьи в воспитании у детей навыков правильного поведения на улице (Методические рекомендации в помощь учителям, воспитателям для проведения бесед с родителями) / Упр. ГАИ УВД и ОНО Челяб. обл. – Челябинск, 1985. – 8 с.
38. Словарь по этике / Под ред. И.С. Кона. – 4-е изд. – М.: Политиздат, 1981ю – 430 с.
39. Слуцкий В.И. Элементарная педагогика или как управлять поведением человека: Кн. для учителя. – М.: Просвещение, 1992.
40. Типовые программы по изучению Правил дорожного движения различными социальными и возрастными группами населения и методические рекомендации по их реализации. ВНИИЦ по безопасности дорожного движения и ГУ ГАИ МВД СССР. – Челябинск, 1989.
41. Цвилюк Г.Е. Версия для пешеходов. Учебное пособие для 9-11 классов. – М.: ООО «Издательство АСТ-ЛТД», 1997. – 16 с.
42. Шершнева Л.И. Курс ОБЖ в концепции национальной безопасности России // ОБЖ.Основы безопасности жизни, 1996. – № 3. – С.4.
43. Якупов А.М. Безопасное участие в дорожном движении: психолого-педагогические основы подготовки детей // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999.– № 3. – С. 33-36.
44. Якупов А.М. Формирование у школьников специальных знаний, умений и навыков – залог безопасного участия в дорожном движении // Жизнь и безопасность, 1999.– № 2.– С.182-187.
45. Якупов А.М. Безопасное участие в дорожном движении: психолого-педагогические основы подготовки детей // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 3. – С. 33-36.
46. Якупов А.М. Безопасное поведение на дороге и улице: формирование у детей необходимых навыков // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 5, С.35-41.
47. 32. Якупов А.М. Психолого-педагогические аспекты формирования транспортной культуры населения // Жизнь и безопасность, 1999. – № 1. – С.175-181.
48. Якупов А.М. Формирование транспортной культуры – главное в обеспечении безопасности дорожного движения // Основы безопасности жизнедеятельности, 1999. – № 1. – С.45-50.
49. Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. – Магнитогорск: АО «МДП», 1995.– 136 с.
50. Якупов А.М., Загребин Б.А., Подольский А.И. Сборник задач по основам безопасности дорожного движения: 4 – 9 классы. – М.: ООО «Издательство АСТ-ЛТД», 1997. – 32 с.

Автор–составитель:

учитель ОБЖ
 МОУ «Лицей при МаГУ»,
 канд. педагогических наук _____ **А.М. Якупов.**

10 сентября 2000 года *Обновлена в 2007 году.*

**Программно-содержательное обеспечение процесса
формирования школьника личностью
безопасного типа участия в транспортной среде**

№ п/п	Формы организации и разделы программы	Условное количество часов (занятия, домашние работы конкурсы, участие, в НОУ, мероприятия и т.п.)						
		Класс						
		5	6	7	8	9	10	11
1	Класно-урочная (базовая часть) по «ОБЖ» и др. предметам	Объем часов определен про- граммами курса «ОБЖ», фи- зической культуры и других предметов, предусматриваю- щих формирование личности школьника						
1.1	Теоретическая подготовка	В процессе уроков по про- грамме ОБЖ и других предме- тов						
1.2	Практическая подготовка	В процессе уроков по про- грамме ОБЖ и других предме- тов						
2	Класно-урочная (вариативная часть) по «ОБЖ» и др. предметам	При совпадении тем они изу- чаются на уроках курса «ОБЖ» и других предметов по принципу «межпредметные связи», выполняются самосто- ятельные и домашние работы, пишутся диктанты, сочине- ния, рефераты, рисунки и т.п.						
2.1	Правила поведения на улице, дороге и в транспортных средствах	1	1	1	1	1	1	1
2.2	Безопасное участие и его роль в обеспече- нии безопасности на всех видах транспорта, включая автомобильный (дорожное дви- жение)	1	1	1	1	1	1	1
2.3	Понятия «транспортная среда» и «безопас- ность в транспортной среде	1	1	1	1	1	1	1
2.4	Безопасные действия в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях на разных видах транспорта и различных транспортных средствах	20	20	20	20	20	20	20
	В С Е Г О на учебный год							
	Транспортное происшествие без постра- давших	2	2	2	2	2	2	2
	Авария на транспорте с пострадавшими	2	2	2	2	2	2	2

	Транспортная катастрофа	2	2	2	2	2	2	2
	Захват заложников в транспортных средствах	2	2	2	2	2	2	2
	Пожар в транспортном средстве (все виды)	2	2	2	2	2	2	2
	Попадание транспортного средства в водоем	2	2	2	2	2	2	2
		5	6	7	8	9	10	11
	Попадание в транспортном средстве в наводнение, снежный занос, ураган и смерч	2	2	2	2	2	2	2
	Попадание в транспортном средстве в зону землетрясения, извержения вулкана, лесной, торфяной или степной пожар	2	2	2	2	2	2	2
	Остановка транспортного средства из-за его поломки в лесу, степи, пустыне и т.п.	2	2	2	2	2	2	2
	Экстремальные ситуации криминального характера на транспорте	2	2	2	2	2	2	2
2.5	Необходимые действия в период приближения опасности (происшествия, аварии или катастрофы, наступления криминальной ситуации, стихии в природе, техногенных аварий и т.п.) на различных видах транспорта и их транспортных средствах с целью сохранения жизни и здоровья	2	2	2	2	2	2	2
2.6	Квалифицированные и безопасные действия по оказанию помощи спасающим (граждане, сотрудники милиции, ГИБДД, МЧС, медики)	2	2	2	2	2	2	2
2.7	Квалифицированные и безопасные действия по оказанию первой (доврачебной) помощи себе и пострадавшим в транспортных происшествиях, авариях или катастрофах	2	2	2	2	2	2	2
2.8	Действия в случае подготовки террористических актов и криминальных ситуаций на транспорте или с его использованием	1	1	1	1	1	1	1
	В С Е Г О на учебный год:	30	30	30	30	30	30	30
3.	Классная (дополнительная часть)	Классные часы, диспуты, семинары, мероприятия с учащимися класса, доклады по линии НОУ, конкурсы, соревнования и т.п.						
3.1	Общие понятие «личность» и «поведение» и их роль в безопасности движения	1	1	1	1	1	1	1
3.2	Структура личности, ее компоненты и их характеристики	1	1	1	1	1	1	1
3.3	Понятие «личность безопасного типа уча-							

	ствия в транспортной среде»	2	2	2	2	2	1	1
3.4	Выполнение норм и правил безопасного поведения в транспортной среде – обязанность участника движения	2	2	2	2	2	2	2
	В С Е Г О на учебный год:	6	6	6	6	6	6	6
4.	Внеклассные и внешкольные мероприятия	Направленность на воспитание школьников личностями безопасного типа участия в транспортной среде в периоды ее						
		5	6	7	8	9	10	11
		устойчивого (равновесного) состояния, при нарушении этого состояния (происшествия аварии или катастрофы на транспорте различного происхождения – техногенного, природного, социального, в т.ч. криминального)						
4.1	Выполнение норм и правил безопасного поведения и безопасности – «золотое» убеждение и норма жизни личности безопасного типа участия в транспортной среде	2	2	2	2	2	2	2
4.2	Участие школьников в мероприятиях, вырабатывающих и закрепляющих навыки: (всего часов):	16	16	16	16	16	12	12
	1) переключения внимания на дорогу, улицу и транспортные средства;	2	2	2	2	2	1	1
	2) спокойного, достаточно уверенного поведения при движении по дороге, улице и в транспортном средстве	2	2	2	2	2	1	1
	3) переключения на самоконтроль;	2	2	2	2	2	1	1
	4) наблюдения:	2	2	2	2	2	1	1
	5) прогнозирования и предвидения опасности	2	2	2	2	2	2	2
	6) компетентных и «профессиональных» безопасных действий в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях, возникающих на транспорте по сохранению как личной жизни и здоровья, так и пострадавших в них других людей	2	2	2	2	2	2	2
	7) то же, в транспортных средствах	2	2	2	2	2	2	2
	8) компетентные и «профессиональные» действия по оказанию первой медицинской помощи себе и пострадавшим в результате							

	происшествий, аварий или катастроф на транспорте	2	2	2	2	2	2	2
4.3	Участие школьников в НОУ по темам Программы (сообщения и доклады на конференциях и т.п.)	-	-	-	1	1	2	2
4.4	Участие школьников в спортивно технических соревнования «Сам себе спасатель» и др. (указаны часы на теоретическую подготовку)	6	6	6	6	4	4	4
В С Е Г О на учебный год:		28	28	28	29	27	24	24
И Т О Г О по Программе:		64	64	64	65	63	60	60

Автор–составитель:

учитель ОБЖ

МОУ «Лицей при МаГУ»,

канд. педагогических наук _____ **А.М. Якупов.**

10 сентября 2000 года

Прим. автора: В тексте приложения внесены поправки и изменения в 2007 году.

ПРОГРАММА
(ОПЫТНО-ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ)
спецсеминара учителей общеобразовательных школ,
педагогов и воспитателей внешкольных детских учреждений
по разделу «**Транспортная культура и безопасность на транспорте**»
школьного курса «**Основы безопасности жизнедеятельности**»

Всего часов: 30,
в т.ч. лекции – 23,
практические занятия – 7.

№ п/п	Наименование темы	Продолжительность занятий, час		
		всего	лекции	практические занятия
1	2	3	4	5
1.	Социальное и экономическое значение безопасности на транспорте	1	1	-
2	Основы теории безопасности на транспорте (на примере автомобильного транспорта и его дорожного движения):	1	1	-
2.1	Основные термины и понятия в области транспортных отношений	1	1	-
2.2	Система: «человек – транспортное средство – дорога и среда» («Ч-Тс-Д-С»)	1	1	-
2.3	Система «Ч-Тс-Д-С»: транспортные средства и дороги.	3	2	1
2.4	Система «Ч-Тс-Д и С»: участники дорожного движения	1	1	-
2.5	Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия (ДТП)	1	1	-
2.6	Законы безопасности движения Тс (из механики) и законы безопасности дорожного движения (БДД)	2	2	-
3	Психофизиологические и медико-биологические аспекты БДД	2	2	-
4	Послеаварийная безопасность и организация первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП	3	2	1
5	Правовое регулирование в области транспортных отношений	4	2	2
6	Происшествия и преступления на транспорте и ответственность за нарушение законодательства в транспортной сфере	1	1	-
7	Организация профилактики детского транспортного травматизма	4	3	1
8	Формирование транспортной культуры школьников	6	4	2
	ИТОГО:	30	23	7

Содержание программы спецсеминара

ТЕМА № 1

Социальное и экономическое значение безопасности на транспорте

Занятие 1.

- 1.1 Роль транспорта в обеспечении перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров.
- 1.2 Социокультурные и экономические предпосылки возникновения аварийности на транспорте.
- 1.3 Проблемы безопасности на транспорте и пути их решения.

ТЕМА № 2

Основы теории безопасности на транспорте

(на примере автомобильного транспорта и его дорожного движения)

Занятие 2.1 Основные термины и понятия в области транспортных отношений

- 2.1.1 Понятия: «транспортировка», «транспортный процесс», «транспорт» «транспортная среда», «опасность» и «безопасность», «безопасность в транспортной среде».
- 2.1.2 Виды транспорта и особенности обеспечения безопасности человека.

Занятие 2.2 Система «человек – транспортное средство – дорога и среда» («Ч-Тс-Д-С»)

- 2.2.1 Дорожно-транспортный процесс как социотехническая система: ее подсистемы, компоненты и элементы, структура. Разновидность транспортных средства, дорог и инженерных дорожных сооружений.
- 2.2.2 Основные противоречия системы «Ч-Тс-Д и С» и пути их разрешения.
- 2.2.3 Функционирование системы «Ч-Тс-Д и С» в городских условиях.

Занятие 2.3 Система «Ч-Тс-Д и С»: транспортные средства и дороги

- 2.3.1 Понятие «транспортное средство», «дорога», «улица», «транспортный поток», «пешеходный поток».
- 2.3.2 Основные элементы автодороги, ее план и профиль. Загородные дороги и улично-дорожная сеть в населенных пунктах. Элементы улиц. Пропускная способность дорог и инженерных дорожных сооружений. Роль дорожных условий в возникновении ДТП.
- 2.3.3 Организация дорожного движения – как способ обеспечения безопасности движения.
- 2.3.4 Остановочный и тормозной путь автомобиля и их зависимость от состояния водителя, транспортного средства и проезжей части дороги.
- 2.3.5 Активная и пассивная безопасность Тс.
- 2.3.6 Ремни «безопасности», их назначение и роль в сохранении жизни и здоровья водителей и пассажиров Тс.

Практическое занятие (на местности): изучение организации движения на перекрестках и площадях, улицах и проездах.

Занятие 2.4 Система «Ч-Тс-Д-С»: участники дорожного движения.

- 2.4.1 Понятие «участник движения». Водитель, пешеход, пассажир и их роль в обеспечении БДД.
- 2.4.2 Взаимодействие участников дорожного движения и их безопасность.
- 2.4.3 Понятия «видимость» и «обзорность» дороги и их роль в обеспечении безопасности участников движения. «Ловушки» на дорогах – типичные опасные ситуации для школьника-пешехода.

2.4.4 Понятие «человеческий фактор» и его роль в обеспечении безопасности дорожного движения (БДД).

Занятие 2.5 Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

2.5.1 Причинно-следственный механизм возникновения ДТП.

2.5.2 Системный подход к решению проблемы снижения аварийности на транспорте на основе раскрытого причинно-следственного механизма возникновения ДТП.

Занятие 2.6 Законы безопасности движения ТС и законы безопасности дорожного движения (БДД).

2.6.1 Силы действующие на автомобиль во время движения, торможения и стоянки на участках дорог с различным планом и профилем, состоянием проезжей части и шин автомобиля.

2.6.2 «Поведение» автомобиля в различных условиях движения (в плане и профиле дороги; погодные условия) – боковое и продольное опрокидывание, занос и юз, гидроскольжение на мокрой дороге («водяной клин») и др.

2.6.3 Законы безопасности движения транспортных средств по дороге.

2.6.4 Законы БДД: 1) «скорость порождает опасность...», 2) «правило «темного подвала», 3) «чувствуй дорогу!».

ТЕМА № 3

Психофизиологические и медико-биологические аспекты БДД

Занятие 7.

3.1 Половые и возрастные медико-биологические особенности участников дорожного движения и их влияние на обеспечение БДД.

3.2 Влияние состояния здоровья и самочувствие человека на БДД.

3.3 Психофизиологические способности человека и их роль в обеспечении БДД: получение, обработка информации о дорожных ситуациях и пределы восприятия этой информации во время движения, влияние биоритмов человека и др.

3.4 Влияние скорости движения, дорожных и погодных условий на восприятие дорожных ситуаций людьми разного возраста.

3.5 Особенности восприятия дорожных ситуаций детьми младшего и среднего школьного возраста.

ТЕМА № 4

Послеаварийная безопасность и организация первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Занятие 8.

4.1. Как действовать при угрозе возникновения ДТП:

а) внезапно возникшее препятствие на пути следования вашего автомобиля;
б) угроза столкновения: встречная машина едет по вашей стороне (или ее «бросает» вправо-влево);
в) съехав в кювет или при переворачивании автомобиля.

4.2 Если избежать лобового столкновения невозможно. Необходимые действия:

а) когда неизбежен удар спереди; б) когда неизбежен удар сзади; в) когда неизбежен удар сбоку.

Занятие 9.

4.3 Действия при дорожно-транспортных происшествиях (при ДТП). Столкновение. Защита при столкновении и в случаях: а) когда автомобиль переворачивается; б) если автомобиль упал в воду; в) при пожаре в автомобиле.

4.7 Что может представлять опасность на месте ДТП.

4.8 Как действовать сразу после ДТП: а) если вы – свидетель ДТП, б) если вы участник ДТП, в) действия, определенные «Правилами дорожного движения» (ПДД).

Занятие 10 – практическое: оказание первой (доврачебной) медицинской помощи пострадавшим в транспортных происшествиях, авариях, катастрофах

Примечание: проводится совместно с медицинскими работниками (врачами, фельдшерами).

ТЕМА № 5

Правовое регулирование в области транспортных отношений

Занятие 11.

5.1 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

5.2 Правила дорожного движения (ПДД): общие положения, дорожные знаки и разметка дорог, обязанности пешехода, пассажира и велосипедиста, групповое движение детей по дорогам и улицам и перевозка их в транспортных средствах общего пользования.

5.3 Правила безопасного поведения на транспорте: железнодорожный, водный, воздушный, канатно-кресельные дороги, фуникулеры и др.

ТЕМА № 6

Происшествия и преступления на транспорте и ответственность за нарушение законодательства в транспортной области

Занятие 12.

6.1 Понятия происшествие и преступление на транспорте.

6.2 Виды ответственности за нарушение законодательства в транспортной области:

а) нарушения ПДД, б) нарушения на транспорте: железнодорожный, водный, воздушный, канатно-кресельные дороги, фуникулеры и др.

б) ответственность за нарушения в транспортной сфере, определенная законодателем (Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовный Кодекс Российской Федерации, Гражданский Кодекс Российской Федерации и др.)

ТЕМА № 7

Организация профилактики детского транспортного травматизма

Занятие 13.

7.1 Детский дорожно-транспортный травматизм (ДДТТ). Причины и следствия возникновения ДТП с участием детей.

7.2 Системный подход к решению вопросов профилактики ДДТТ: а) подготовка детей к безопасному участию в транспортных процессах, б) создание безопасных условий движения детей в школу и домой.

7.3 Роль школы, семьи, внешкольных детских учреждений, коллективов транспортных предприятий, автошкол в профилактике ДДТТ.

Занятие 14.

7.4. Формы и методы педагогических коллективов по профилактике ДДТТ и формирование у детей и подростков правосознания: учебные занятия в классе, внеклассная и внешкольная работа; совместная деятельность с родителями педагогами и воспитателями внешкольных детских учреждений, специалистами в области безопасности на транспорте; выяв-

ление причин и условий, способствующих возникновению ДТП с участием детей по дороге в школу и обратно домой, в детские внешкольные учреждения, спортивные секции и клубы, в места массового пребывания детей (стадион, театр, цирк и т.п.) и принятие мер по устранению этих причин; организация пропаганды и агитации за безопасное участие в транспортных процессах, высокую культуру поведения в транспортной среде и дисциплинированность при движении по улицам, дорогам и в транспорте.

Занятие 15 – практическое: изучение опыта работы по профилактике ДДТТ базовой школы района (города) по подготовке детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и формирования у них транспортной культуры.

ТЕМА № 8

Формирование транспортной культуры школьников

Занятие 16.

8.1 Понятие «транспортная культура». Компоненты транспортной культуры и их существенные характеристики: а) готовность к безопасному участию в транспортных процессах (дорожном движении). б) личность безопасного поведения в транспортной среде, в) готовность к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

8.2 Формирования личности безопасного типа участия в транспортной среде. Понятие «безопасное участие в транспортной среде». Типичные нарушения детьми БДД. Анализ причин опасного поведения детей при движении по дорогам, улицам и в транспорте, классификация основных ошибок, допускающихся детьми в условиях движения, и применение ситуационного метода обучению детей безопасному поведению

Занятие 17.

8.3 Формирование готовности ребенка к безопасному участию в транспортных процессах (дорожном движении): а) формирование у детей навыков безопасного поведения на транспорте (на автомобильной дороге) – переключения на самоконтроль; видение и наблюдение дорожных ситуаций и прогнозирование хода их возможного развития; предвидение опасности; б) формирование у детей спокойного, достаточно уверенного поведения в транспортном процессе (умение спокойно ориентироваться в дорожно-транспортной ситуации и принимать безопасные решения).

8.4 Формирование готовности ребенка к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Примечание: параграф 8.4 Программы является завершающим. Поэтому, его содержание аккумулирует главные положения предыдущих. Но в нем основной упор делается на то, чтобы подготовить ребенка (начиная с раннего подросткового возраста) к самостоятельной безопасной жизни и деятельности в условиях динамичной, опасной и развивающейся транспортной среды, а также выработать умение не входить в опасные ситуации. В случаях попадания в них – он должен уметь выйти из них с наименьшими потерями для себя и окружающих, мог последним оказать необходимую помощь по сохранению их жизни и здоровья.

Данная программа составлена с учетом ее апробации в базовой школе № 20 города Магнитогорска. Она может быть использована во всех школах города Магнитогорска, а также в других городах: Челябинске, Тюмени, Оренбурге и Кургане, включая базовые школы, в которых ведутся работы по исследованию проблемы формирования транспортной культуры школьников (опытно-экспериментальной часть).

Составил:

22 февраля 1999 года

Начальник отдела ЭТОКСС УВД

г.Магнитогорска,

подполковник милиции,

канд. пед. наук, академик МАНЭБ

_____ А.М. Якупов

Прим. автора: В тексте Программы внесены поправки и изменения в 2007 году.

ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ ТЕСТ

В процессе проведения исследования, автором были составлены несколько диагностических тестов. Здесь лишь приводится пример одного такого текста, который использовался для определения знаний школьников в области транспортных отношений. Стоит отметить, что учитель, организующий и ведущий работу с учащимися по формированию у них транспортной культуры, без особого труда самостоятельно может составлять аналогичные тесты по разным направлениям, например, знания школьников в области транспортной культуры учащихся, или, например, в области правопослушного и культурного поведения в транспортной среде, или в области безопасного участия ребенка в дорожном движении и т.д. и т.п.

**Диагностический тест для определения знаний школьников
в области транспортных отношений.**

1. *Выберите правильный вариант ответа.* Знание требований «Правил дорожного движения», касаются

- 1) водителей;
- 2) пешеходов;
- 2) пассажиров;
- 3) пешеходов и пассажиров»
- 4 всех участников дорожного движения.

2. *Сформулируйте три правила движения пешеходов с учетом требований сигналов светофоров*

- 1)
- 2)
- 3)

3. Существуют ли правила посадки и высадки пассажиров в транспортные средства общего пользования:

- 1) да;
- 2) нет.

4. Выберите верный ответ. Суть закона «Правило темного помещения»:

- 1) Чем выше опасность, тем меньше должна быть скорость;
- 2) Если не видишь дорогу и ситуации на ней, то незамедлительно снижай скорость движения вплоть до полной своей остановки.

5. Укажите три недостающих типа дорожных ситуаций, в которые чаще всего дети попадают в дорожных происшествиях, и правила безопасного поведения в них:

- 1) обзор закрыт; 4)
- 2) внимание отвлечено; 5)
- 3) пустынная улица; 6)

6. Напишите, какие основные правила безопасного поведения необходимо выполнять пешеходу:

- а) при выходе из дома;
- б) при движении по тротуару;
- в) готовясь перейти дорогу;
- г) при переходе проезжей части;
- д) при ожидании транспортных средств общего пользования;
- е) при посадке и выходе из транспортных средств общего пользования.

7. Обозначьте, есть ли отличия в правилах безопасного поведения при поездке в транспортных средствах общего и индивидуального пользования:

- 1) да; 2) нет.

8. Ответьте на вопрос: что по размеру всегда больше тормозной путь автомобиля или остановочный? Объясните, почему вы выбрали именно этот ответ и докажите его верность.

9. Напишите от чего будет зависеть длина остановочного пути автомобиля, если он при всех условиях движется с одинаковой скоростью.

10. Объясните по чему путь через проезжую, переходящего пешехода наискосок опаснее, чем путь пешехода, переходящего перпендикулярно осевой линии дороги.

12. не моложе каких лет разрешается управляет велосипедом без подвесного двигателя?

- 1) 12 лет; 2) 14 лет; 3) 16 лет.

13. Должен ли быть включен свет в фонаре (фаре) велосипеда при движении в условиях недостаточной видимости?

- 1) да; 2) нет.

14. Можно ли двигаться на велосипеде по обочине дороги?

- 1) нельзя; 2) можно; 3) можно, если это не создает помех пешеходам.

15. Можно ли выезжать на перекресток при мигающем зеленом сигнале светофора?

- 1) можно; 2) нельзя.

**Система работы
МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 20» города Магнитогорска
по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма**

(справка – отчет об участии в опытно-экспериментальной работе
по формированию транспортной культуры школьников)

С 1991 по 2007 гг. школа № 20 была опытно-экспериментальной площадкой Магнитогорского государственного университета (МаГУ) по проведению научно-исследовательской работы Якуповым А.М. по теме «Формирование транспортной культуры школьников».

1-й этап был посвящен созданию системы непрерывной подготовки учащихся общеобразовательных школ к безопасному участию в дорожном движении (1991-1999гг.), второй – формированию транспортной культуры школьников (2000-2007 гг.).

На первом этапе исследовался вопрос «Организационно-педагогические условия по подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении».

За время проведения исследования начальная школа была обеспечена в полном объеме необходимыми учебно-методическими пособиями: все учащиеся 1-3-х классов бесплатно на протяжении семи лет получали альбомы-раскраски «Рисунки-упражнения по правилам движения» для работы на уроках и дома (автор А.М. Якупов), а учителя – комплекты методических указаний и пакеты с иллюстративным материалом для 1, 2, и 3-го класса отдельно, которые успешно использовались на уроках по «Безопасности дорожного движения». В библиотеку школы поступили учебные пособия «Уроки безопасности дорожного движения в начальной школе: Учебно-методические материалов для учителей 1-3 классов (автор А.М. Якупов), а также «Основы безопасности движения пешеходов» (для учителей и старшеклассников, автор А.М. Якупов в соавторстве), «Сборник задач по основам безопасности дорожного движения для учащихся 5-9 классов» (автор А.М. Якупов в соавторстве), которые также широко использовались на занятиях в старших классах по принципу межпредметных связей, при подготовке к различным конкурсам и соревнованиям по безопасности дорожного движения по линии ГИБДД и Управления образования г. Магнитогорска (в ранний период – ГорОНО).

На базе школы отработывались педагогические технологии, формы и методы подготовки учащихся начальной школы, а затем и старших классов к безопасному участию в дорожном движении и формированию у них транспортной культуры.

Проведенная системная работа с учащимися на протяжении этих лет дала положительный результат: в период проводимого педагогического эксперимента с 1991 2005 включительно по вине учащихся школы № 20 дорожно-транспортных происшествий не было.

С 1996 школа является базовой по профилактике здорового образа жизни и работает в экспериментальном режиме.

Основным тематическим направлением в деятельности школы является *«Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма и формирование у школьников транспортной культуры»*.

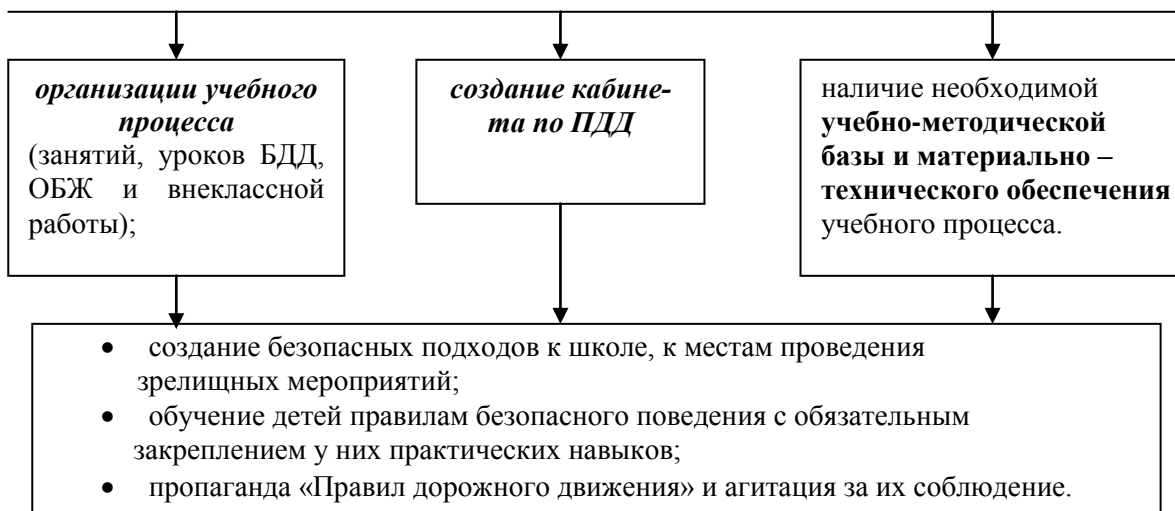
На базе школы ежегодно проходит методическая учеба учителей (инспекторов ПДД, кураторов волонтерского движения), завучей, директоров школ; проводятся городские и областные семинары, круглые столы, родительские собрания, встречи с врачами специалистами центра медицинского просвещения и детской поликлиники № 6.

Цель воспитания: сохранение жизни и здоровья детей, приучение их к установленному порядку в сфере дорожного движения, развитие системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ).

Основное направление воспитания учащихся применительно к сфере дорожного движения – это **формирование транспортной культуры у школьников**, приобретение, развитие и совершенствование системы специальных знаний, умений, навыков самостоятельной безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах в ней происходящих (в первую очередь – безопасное участие в дорожном движении); верных взглядов и убеждений, стойких качеств личности, устойчивых привычек правопослушного и безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте; развитие внимательности и наблюдательности на дорогах и в транспорте; воспитание дисциплинированности, внимательного, чуткого и заботливого отношения к другим участникам движения; специальная и мо-

рально-психологическая подготовка по оказанию первой помощи пострадавшим в авариях и в транспортных катастрофах. Все это осуществлялось при проведении комплекса мероприятий по воспитанию шильников как личностей безопасного типа поведения в транспортной среде, а также формирование у них культурного и правопослушного поведения в ней.

Организация обучения основам безопасного дорожного движения требует от школы создания соответствующих условий:



Первое направление – работа с учащимися школы.

Цель: сохранение жизни и здоровья детей, приучение их к установленному порядку в сфере дорожного движения. Развитие системы профилактики ДДТТ.

Самой актуальной формой работы по профилактике и предупреждению ДДТТ среди учащихся является **отряд ЮИД** и созданная на его основе **агитбригада**. Агитбригада – это «живая газета» на сцене. Основные ее задачи:

1. Привлечь внимание к проблеме ДДТТ самих школьников.
2. Научить их понимать и разбираться в ПДД.
3. Пробудить желание сознательно и четко выполнять ПДД.

За время работы отряда и участие в выступлениях агитбригады ребята многому научились:

- владеют техникой езды на велосипеде,
- умело разбираются в ПДД,
- умеют оказать первую медицинскую помощь,
- знают основы страхования,
- эрудированны в вопросах истории.

С помощью агитбригады доступным, ярким, понятным языком дается информация о работе служб ГИБДД, об обстановке в городе, страницах истории, цифрах, фактах, событиях, происшествиях. За всем этим стоит ежедневная кропотливая работа, цель которой – не получение призов и грамот, а то, какие положительные результаты дает эта работа в охране жизни, здоровья, безопасности ребят на дорогах и улицах города.

Второе направление деятельности – **организация работы с педагогическим коллективом** (методические объединения и педагогические советы) по повышению их профессиональной компетентности в аспекте профилактики детского дорожно-транспортно травматизма (ДДТТ).

Цель: создание благоприятных условий для профессиональной деятельности педагогов по улучшению качества воспитательной работы в плане профилактики детского травматизма.

Теоретическая и методическая помощь подготовки классных руководителей осуществлялась нами в разных формах: индивидуальные и групповые консультации, семинары, творческие мастерские, методические объединения классных руководителей и т.д.

Только в течение учебного года прошло 3 заседания методического объединения – совещаний классных руководителей по темам профилактики ДДТТ:

Месяц	Наименование темы	Ответственный
Сентябрь	Инструктивно – методические рекомендации: «О методах проведения занятий по ПДД с учащимися и родителями». Проведение тематической недели.	Лунина С.А. зам. директора по воспитательной работе
Декабрь	«Деятельность школы по обеспечению безопасной жизнедеятельности школьников. Состояние профилактической работы».	Лунина С.А. Зам. директора по ВР
Март	«Диагностика уровня сформированности знаний, умений, навыков безопасного участия при движении на улицах и дорогах».	Лунина С.А. зам. директора по ВР Иванова И.В.

Третье направление – работа с родителями.

Цель: помочь современной семье в выполнении функций воспитания, способствующих предупреждению ДДТТ.

Воспитательная работа по профилактике ДДТТ строится по трем блокам:



Рис. 1 Схема воспитательной работы по профилактике ДДТТ МОУ «СОШ № 20»

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ:

1. Приказом директора назначен инспектор ПДД, создан отряд ЮИД, совет по профилактике и проведению оперативных мероприятий по выявлению нарушителей ПДД.
2. Разработан план работы школы и отряда ЮИД по вопросам профилактики ДДТТ, уголок ЮИД.
3. Разработан план руководства и контроля данного вопроса.

4. Разработана программа по ПДД «Дорожная безопасность».
5. Составлены схемы проведения и содержания инструктажей по ПДД.
6. Составлено тематическое планирование по выполнению программы ОБЖ и ПДД.
7. Разработаны положения о проведении тематической недели безопасности, конкурса «Безопасное колесо», смотра-конкурса на лучшую организацию работы в школе по профилактике ПДД.
8. Создан методический банк разработок уроков и внеклассных мероприятий, творческих дел, родительских собраний. Педагоги овладевают новыми методиками групповой деятельности, воспитывающих игр, используют полученные знания при работе с коллективом учащихся.
9. В практику работы школьного самоуправления вошли встречи – беседы учащихся с инспекторами ГИБДД в рамках **профориентации** учащихся и обсуждения вопросов профилактики ДДТТ, вопросов жизнедеятельности и развития школы.
10. Победы в районных, городских, зональных смотрах – конкурсах агитбригад и отрядов ЮИД, в конкурсах «Безопасное колесо».
11. 2 место в областном слете ЮИД 2003 г. и 4 место в областном слете ЮИД 2004 г.
12. 1 место в областном смотре агитбригад 2003, 2004 гг.
13. Обобщение опыта работы по профилактике ДДТТ на российском уровне, на страницах журнала ОБЖ.

Школьная детская организация ДОМ – это Дружеское **Объединение** Молодежи – школьников, учителей и родителей (это ДУХ + Оптимизм + Мечта) имеет свою эмблему, гимн и флаг, символизирующий цвета светофора, как базовой школы по профилактике ДДТТ:

Красный – жар сердец

Желтый – теплота душ;

Зеленый – чистота отношений.

Все мероприятия являются средством пропаганды положительных результатов творчески работающих учителей, учащихся и родителей по вопросам профилактики ДДТТ. Этой цели служат выступления учителей и детей школы на городских семинарах, педагогических чтениях с последующими публикациями в сборниках управления образования, городских центров творчества.

Заместителем директора по воспитательной работе дан проблемно-ориентированный анализ состояния работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в школе: за четверть, за год, где говорится о положительной стабильности в показателях детского травматизма. За пять последних лет в школе один пострадавший (ученица начальной школы Шинкаренко Я., недавно перешедшая учиться в данную школу из другого района) и два нарушителя ПДД (ученики среднего звена Комкин А. и Карасев Д.). По каждому из них были разработаны дополнительные мероприятия и подана полная информация в отдел ГИБДД УВД г. Магнитогорска. Был сделан анализ ситуаций, в которых ребенок совершает ошибки в оценке обстановки на дороге и на его основе составлены и реализуются индивидуальные планы работы с детьми.

Психологом школы был сделан анализ психофизиологических особенностей поведения детей на дорогах города и выявлены основные причины несчастных случаев и аварий с детьми. Как показывают статистические данные отдела ГИБДД УВД г. Магнитогорска и рейды патрулирования школьного отряда ЮИД на перекрестках города, школьники получают травмы и увечья чаще всего в силу:

– возрастных и психофизиологических особенностей поведения,

– из-за неподготовленности к самостоятельному участию в дорожном движении

Травмы имеют выраженный сезонный характер (в каникулы и после них), и возрастают во второй половине дня.

Ошибки поведения в дорожной среде объясняются тем, что их мотивационная сфера отстает от развития интеллектуальной. Мотивы не осознаются, а воля еще не сформирована. В результате ребенок внезапно выскакивает на дорогу перед близко идущим транспортом,

неправильно выбирает место для перехода улиц, бывает неосторожным при посадке и высадке из общественного транспорта. Врожденный инстинкт: от опасности надо убегать, зачастую дает обратный эффект.

Основные ошибки несоблюдения ПДД учащимися (по итогам рейдов отряда ЮИД):

- не умеют прогнозировать дорожную обстановку.
- переходят проезжую часть дороги в не установленном для перехода месте.
- неожиданно выходят из-за транспортных средств, сооружений, ограничивающих видимость на дороге.
- неподчинение сигналам светофора и регулировщика;
- нежелание выполнять безопасные действия, недисциплинированность.
- неосознанное подражание другим, нарушающим безопасность движения.
- потеря бдительности.

Самым аварийным временем суток для детей является вторая половина дня – с 12.00 до 20.00 часов и утренние часы с 7.00 до 10.00. В это время дети направляются из школы, в школу и практически предоставлены самим себе. Это время посещения дополнительных учреждений и спортивных секций.

Выявив положительные результаты и проблемы, мы корректируем план работы, и ставим перед собой новые задачи на будущий учебный год.

Существующая система в проведении оздоровительных, профилактических и реабилитационных мероприятий, направленных на профилактику детского травматизма, даёт свои положительные результаты, а вскрытые причины составляют поле для дальнейшей деятельности.

Одним из параметров качеств личности в определении уровня воспитанности учащегося является – «Здоровье», который включает и степень травмированности детей в ДТП.

Качества личности Параметры	Уровни воспитанности (количество уч-ся в %)			
	высокий	хороший	средний	низкий
Я и моё здоровье				
Готовность к самостоятельному участию в дорожном движении.	14,55	35,35	48,2	1,9

В процессе учебных и внеурочных занятий учителя школы постоянно работают над формированием общей культуры поведения учащихся на дорогах и улицах города воспитанием у них нетерпимости к антиобщественным поступкам всех участников дорожного движения.

На уроках литературы нравственно деградированной личности под влиянием алкоголя чиновнику Мармеладову (Ф.М. Достоевский «Преступление и наказание») и «гонцам» за «белой смертью» (Ч. Айтматов «Плаха») противопоставляется образец человечности и мудрости Авдия Калистратова.

На уроках биологии изучаются темы «Опора движения», «Возрастные и психофизиологические особенности поведения подростка в ДТП», останавливаются на ошибках в поведении в дорожных ситуациях.

На уроках химии изучаются химические реакции, протекающие внутри организма водителя и пешехода при употреблении спиртных напитков, наркотических и токсичных веществ, и что вызывает ослабление внимания и реакции всех участников движения.

Инспектор ИДН Винокурова О.В. рассказывает об ответственности подростков за совершаемые по их вине дорожные происшествия на конкретных примерах по городу. Инспектор по ПДД организует встречи с работниками ГИБДД, специалистами различных служб и проводит работу по профилактике ДДТТ, дает рекомендации, организует лекторий для детей, учителей и родителей.

Классные руководители при планировании своей работы опираются на психолого-педагогическое изучение личности учащегося, его склонностей и интересов, его воспитанности и дисциплинированности, состояния здоровья и физического развития, степени утомляемости и особенностей характера, запросов и общественной активности.

Практикуется составление характеристик родителями и учениками – одноклассниками.

Проводится большая работа по изучению микроклимата в семьях. Организуются встречи с родителями в стенах школы – родительские пятницы. В системе проводятся классные часы.

СИСТЕМА РАБОТЫ ШКОЛЫ № 20 ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДДТТ

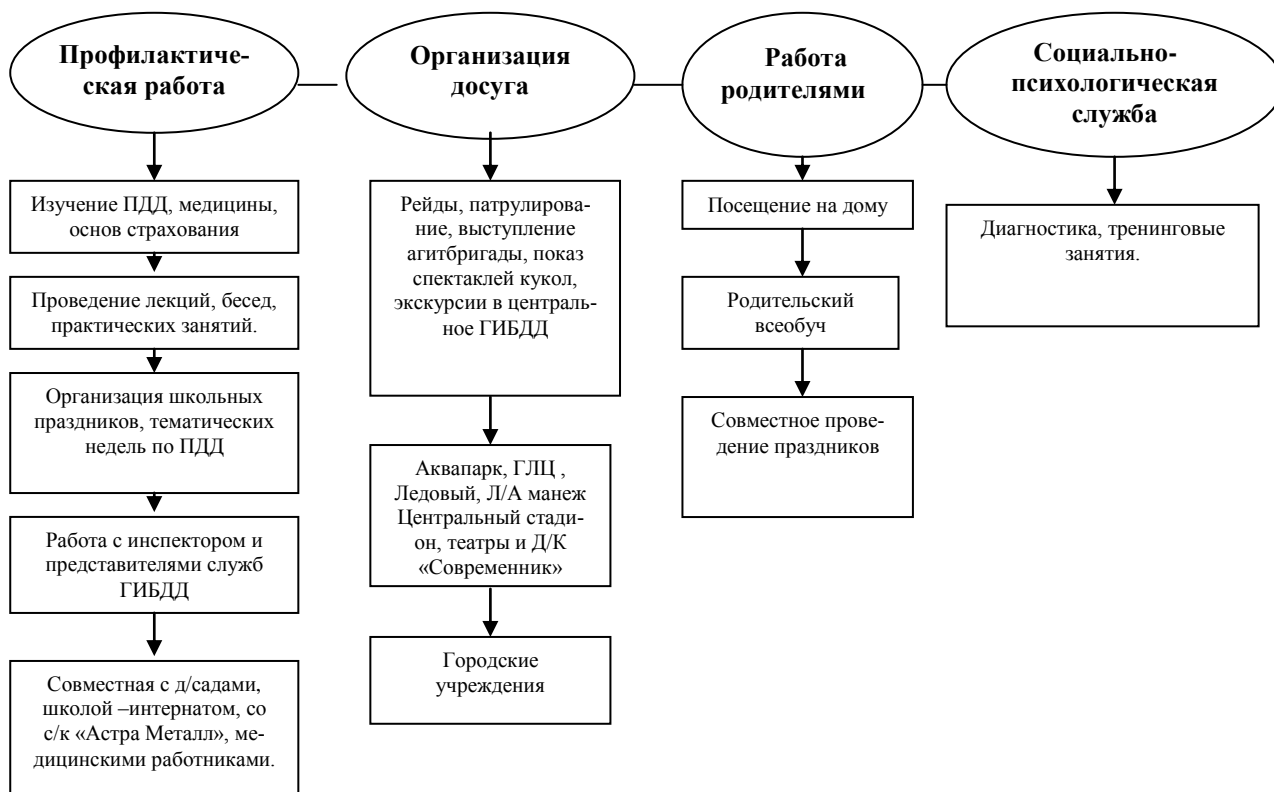


Рис. 2. Принципиальная схема работы МОУ «СОШ № 20» по профилактике ДДТТ и формированию у учащихся транспортной культуры

В период с 2000 года по 2007 включительно в МОУ «СОШ № 20» в рамках исследования проблемы «Формирование транспортной культуры школьников» (исследователь – доцент Магнитогорского государственного университета А.М. Якупов) проводился формирующий этап педагогического эксперимента (тема: «**Формирование транспортной культуры школьников**»), в основе которого были системный, антропологический и культурологический подходы и вновь введенные педагогические принципы: преемственности и всеучастности, социальной ответственности и надежности.

В процессе исследования установлено, что «**транспортная культура школьника**», являясь педагогической категорией, представляет собой неотъемлемую составляющую транспортной культуры (уровень транспортной культуры), которая **выступает** частью общей культуры учащегося, **определяет** его системные и безопасные взаимоотношения с объектами и субъектами транспортной среды и процессов, происходящих в ней, **выражает** специфическую форму жизнедеятельности в этой среде и ее результаты по удовлетворению своих целевых витальных и духовных потребностей в осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена, **обеспечивает** максимальный уровень как личной безопасности, так и безопасности окружающих его других участников транспортных процессов, не нанося при этом вреда окружающей среде и ее обитателям.

Транспортная культура школьника как система (ее структура представлена на рис. 3) выступает подсистемой транспортной культуры и включает в себя четыре следующих взаимозависимых, взаимообусловленных и взаимодействующих компонента:

1) **ценности и качества школьника как личности безопасного типа** участия в транспортной среде (системообразующий компонент);

2) **самостоятельное безопасное участие школьника в транспортных процессах;**

3) **самостоятельная безопасная жизнедеятельность учащегося в транспортной среде;**

4) **правопослушное и культурное участие школьника** в транспортной среде.

В период проведения данного этапа эксперимента испытывался комплекс следующих **организационно-педагогических условий**, обеспечивающих эффективность формирования транспортной культуры школьников:

1) применение развивающих и проблемных ситуаций, направленных на специальную подготовку школьников к безопасному участию в транспортных процессах;

2) формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде;

3) интеграция деятельности субъектов процессов в создании образовательной среды, обеспечивающей специальную подготовку школьников к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

В этот же период в педагогический процесс была внедрена трехуровневая **проблемно-ситуационная технология формирования транспортной культуры школьников** – технология, представляющая собой систему, состоящую из трех взаимодействующих, взаимозависимых, взаимообусловленных и дополняющих друг друга подсистем: а) **моделирующую технологию**, б) **технологию, формирующую безопасное участие** и в) **ситуационно-тренировочную технологию**.

В течение всего формирующего эксперимента использовался комплекс обучающих и воспитывающих программ, направленный на формирование транспортной культуры школьников и включающий в себя такие компоненты, как Программа «Безопасность на транспорте» общешкольного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» для учащихся 1-11-х классов; авторская Программа общешкольной воспитательной работы «Культура поведения школьника в транспортной среде» (с разделами для учащихся начальной школы, среднего звена и старшеклассников) и авторская Программа «Формирование школьника как личности безопасного типа участия в транспортной среде» для 5-11 классов. В период проведения исследования первая из указанных программ (раздел курса ОБЖЖ) была существенно скорректирована исследователем, исходя из реалий сегодняшнего дня, а две последние были разработаны исследователем проблемы при участии коллектива школы. Все три программы были апробированы в школе, и все они показали свою эффективность. Эти программы имеют большую практическую значимость исследования.

Вывод по этапу формирующего эксперимента: полученные данные формирующего эксперимента с применением статистических коэффициентов подтвердили, что *только реализация комплекса предложенных организационно-педагогических условий способствует эффективному повышению у школьников младшего, среднего и старшего возраста уровня сформированности транспортной культуры.*

Зам. директора по ВР МОУ «СОШ №20»
по воспитательной работе

Исследователь:
доцент МаГУ, канд.пед.нак

_____ С.А. Лунина

_____ А.М. Якупов

«СОГЛАСОВАНО»

Директор МОУ «МОШ № 20» _____ О.Г.Егорова

« _____ » _____ 2008 г.

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЛИЦ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ
НА НАЗЕМНОМ, ВОЗДУШНОМ, ВОДНОМ И ДРУГИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**
(выписки из Кодексов Российской Федерации)

В данном приложении приведены выписки статей из «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», «Уголовного кодекса Российской Федерации» и «Гражданского кодекса Российской Федерации». Представленный материал, несомненно, окажет практическую помощь учителю или воспитателю, любому другому субъекту образовательного процесса при его подготовке и в проведении занятий с учащимися по формированию у них транспортной культуры.

Выписки статей из указанных Кодексов понадобятся не только при изучении темы «Ответственность за нарушение правил безопасности на наземном, воздушном, морском, речном и других видах транспорта» (параграф 2.4 второй главы настоящего пособия.). Они необходимы при изучении каждой темы предусмотренной учебными планами и планами мероприятий по подготовке учащихся к правопослушному, культурному и безопасному участию в транспортных процессах, формировании их как личностей безопасного типа участия в транспортной среде и в подготовке детей к самостоятельной безопасной жизнедеятельности в этой среде.

Очевидно, что само формирование транспортной культуры школьников немислимо без формирования у них правопослушного участия в транспортной среде и процессах, происходящих в ней. Поэтому, рекомендуется на каждом уроке, занятии, специальном мероприятии и т.д., посвященном этому формированию, уделять особое внимание не только тому, как и что должен делать ученик, чтобы не нарушались им правила безопасности в транспортной среде и процессах, в которых школьник принимает участие, но и рассказать, объяснять обучаемым какая же наступит ответственность в случае нарушения этих правил.

В приложении приводятся все основные статьи указанных Кодексов, действующих на территории России, напрямую или косвенно относящиеся к обеспечению безопасной работой транспорта и безопасной деятельностью всех тех, кто в какой бы то мере не касался обеспечения этой безопасности. во время подготовки, осуществления и непосредственного участия в транспортных процессах всех существующих видов транспорта (наземного, воздушного и водного) и их ответственности за нарушение правил безопасности, установленных законодателем.

Содержание таких видов ответственности, как уголовная, административная, гражданская и дисциплинарная раскрываются во второй главе настоящего пособия в параграфе 2.4 «Ответственность за нарушение правил безопасности на наземном, воздушном, морском, речном и других видах транспорта».

Вместе с тем обращаем внимание учителей и преподавателей на то, что при подготовке к занятиям и во время их проведения наличие как у обучающихся, так и у обучаемых указанных Кодексов (официальные издания) – условие необходимое, а их использование, во избежания неверного толкования той или иной статьи этих Кодексов, – условие обязательное.

В данной приложении (выписках) некоторые главы Кодексов и (или) их статьи приведены лишь в назывном порядке, т.е. только указываются номера глав и (или) статей и их названия, а само содержание или виды нарушений в деталях не приводятся. Поэтому обучающему, в процессе подачи материала учащимся, необходимо, используя полные тексты самих Кодексов, раскрывать и полное содержание каждой из перечисленных в этом приложении главы и их статьи.

Непосредственная работа с указанными Кодексами, одновременно с изучением их содержания, способствует повышению правовой культуры учителей и преподавателей, что, как мы полагаем, имеет большое значение для последних и их учащихся.

I. ВЫПИСКА ИЗ КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ.

(в части, касающейся административных правонарушений, совершаемых лицами непосредственно в транспортной сфере, на транспорте, в транспортном средстве или с его использованием)

Выписка произведена из издания: **Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях**. Текст с изменениями и дополнениями на 1 октября 2008 г. – М. : Эксмо, 2008. – 464 с.

Действующий на территории нашей страны «Кодекс РФ об административных правонарушениях» введен Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. № 196-ФЗ «О введении в действие Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

Выписка приводится с некоторыми комментариями ее составителя.

* * *

КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ

*Принят Государственной думой 20 декабря 2001 года
Одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 года*

Раздел I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава 1. ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ

Статья 1.1. Законодательство об административных правонарушениях

1. Законодательство об административных нарушениях состоит из настоящего Кодекса и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях.

2. Настоящий Кодекс основывается на Конституции Российской Федерации, общепризнанных принципах и нормах международного права и международных договорах Российской Федерации. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законодательством об административных правонарушениях, то применяются правила международного договора.

Статья 1.2. Задачи законодательства об административных правонарушениях

Задачами законодательства об административных правонарушениях являются: защита личности, охрана прав и свобод человека и гражданина, охрана здоровья граждан, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, защита общественной нравственности, охрана окружающей среды, установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности, защита законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, а также предупреждение административных правонарушений.

Комментарий к данной главе составителем выписки: далее в этой главе приводятся следующие статьи:

Статья 1.3. Предметы ведения Российской Федерации в области законодательства об административных правонарушениях.

Статья 1.4. Принцип равенства перед законом.

Статья 1.5. Презумпция невиновности.

Статья 1.6. Обеспечение законности при применении мер административного принуждения в связи с административным правонарушением.

Статья 1.7. Действие законодательства об административных правонарушениях во времени.

Подробное их содержание, см. в Кодексе.

Глава 2. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВОНАРУШЕНИЕ И АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Статья 2.1. Административное правонарушение

1. Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

2. Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законодательством субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их устранению.

3. Назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, равно как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

Статья 2.2. Формы вины

1. Административное правонарушение признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия (бездействия), предвидело его вредные последствия и желало наступления таких последствий или сознательно их допускало либо относилось к ним безразлично.

2. Административное правонарушение признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение таких последствий либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

Статья 2.3. Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность

1. Административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет.

2. С учетом конкретных обстоятельств дела и данных о лице, совершившем административное правонарушение в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет, комиссией по делам несовершеннолетних и защите их прав указанное лицо может быть освобождено от административной ответственности с применением к нему меры воздействия, предусмотренной федеральным законодательством о защите прав несовершеннолетних.

Комментарий к данной главе составителем выписки: далее в этой главе приводятся следующие статьи:

Статья 2.4. Административная ответственность должностных лиц

Статья 2.5. Административная ответственность военнослужащих и иных лиц граждан, призванных на военные сборы, и лиц, имеющих специальные звания

Статья 2.6. Административная ответственность иностранных граждан, лиц без гражданства и иностранных юридических лиц.

Статья 2.6.1. Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств (статья введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ).

1. К административной ответственности за административное правонарушение в области дорожного движения в случае фиксации работающими в автоматическом режиме техни-

ческими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств.

2. Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будет подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Статья 2.7. Крайняя необходимость

Не является административным правонарушением причинение лицом вреда охраняемым законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или других лиц, а также охраняемым законам интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и если причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный вред.

Статья 2.8. Невменяемость

Статья 2.9. Возможность освобождения от административной ответственности при малозначительности административного правонарушения

Статья 2.10. Административная ответственность юридических лиц

Глава 3. АДМИНИСТРАТИВНОЕ НАКАЗАНИЕ

Статья 3.1. Цели административного наказания

1. Административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

2. Административное наказание не может иметь своей целью унижение человеческого достоинства физического лица, совершившего административное правонарушение, или причинение ему физических страданий, а также нанесение вреда деловой репутации юридического лица.

Статья 3.2. Виды административных наказаний

1. За совершение административных правонарушений могут устанавливаться и применяются следующие административные наказания:

- 1) предупреждение;
- 2) административный штраф;
- 3) возмездное изъятие орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- 4) конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- 5) лишение специального права, представленного физическому лицу;
- 6) административный арест;
- 7) административное выдворение за пределы Российской Федерации иностранного гражданина или лиц без гражданства;
- 8) дисквалификация.

2. В отношении юридического лица могут применяться административные наказания, перечисленные в пунктах 1-4 части 1 настоящей статьи.

3. Административные наказания, перечисленные в пунктах 3-8 части 1 настоящей статьи, устанавливаются только настоящим Кодексом.

Комментарий к данной главе составителем выписки:

– далее в этой главе приводятся:

Статья 3.3. Основные и дополнительные административные наказания, а также статьи 3.4–3.11, раскрывающие содержания перечисленных в **Статье 3.2.** – всех видов наказаний, а также **Статья 3.12. Административное приостановление деятельности**;

– следующей главой «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» является «**Глава 4. НАЗНАЧЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ**», где приведены статьи 4.1-4.7, раскрывающие содержание данной главы.

– после этого следует «**Раздел II. ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ**», включающий в себя такие главы:

Глава 5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА ПРАВА ГРАЖДАН.

Глава 6. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА ЗДОРОВЬЕ, САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОЕ БЛАГОПОЛУЧИЕ НАСЕЛЕНИЯ И ОБЩЕСТВЕННУЮ ПРАВСТВЕННОСТЬ.

Глава 7. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ СОБСТВЕННОСТИ.

Глава 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ.

Глава 9. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭНЕРГЕТИКЕ.

Глава 10. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ, ВЕТЕРИНАРИИ И МЕЛИОРАЦИИ ЗЕМЕЛЬ.

– следующая глава: **Глава 11. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ.**

Она представляет для нас особый интерес, так как в ней заложены правовые нормы, относящиеся к сфере транспорта. В ее составе такие статьи, как:

Статья 11.1. Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте

В этой статье частью 1 определены меры административного воздействия (административные наказания различных видов), если повреждаются железнодорожные пути, сооружения и устройства сигнализации или связи или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движение поездов; частью 2 – при несоблюдении установленных габаритов при погрузке и выгрузке грузов; частью 3 – если повреждаются защитные лесонасаждения, снегозащитные ограждения или другие путевые объекты; частью 4 – за нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, а равно за нарушение правил выпаса скота вблизи железнодорожных путей; частью 5 – за проход по железнодорожным путям в неустановленных местах.

Статья 11.2. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта. Она предусматривает административное наказание работников данного вида транспорта за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта на подъездных железнодорожных путях, не входящих в систему федерального железнодорожного транспорта, и на переездах через них в виде административного штрафа в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей.

Статья 11.3. Действия, угрожающие безопасности полетов. Она содержит в себе следующие части, в которых определены такие меры административных наказаний, как предупреждение или наложение административных штрафов розной величины – от ста рублей до одной тысячи рублей, в зависимости от вида нарушения за:

1. Размещение в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, либо применение пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, либо устройство в районе аэропорта, аэродрома объектов, способствующих массовому скоплению птиц.

2. Невыполнение правил размещения ночных и дневных маркировочных знаков или устройств на зданиях и сооружениях.

3. Повреждение аэродромного оборудования, аэродромных знаков, воздушных судов и их оборудования.

4. Проход или проезд без надлежащего разрешения по территориям аэропортов (за исключением аэровокзалов), аэродромов, объектов радио- и светообеспечения полетов.

Статья 11.4. Нарушение правил использования воздушного пространства

Статья 11.5. Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов

Статья 11.6. Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте

Статья 11.7. Нарушение правил плавания

Статья 11.8. Нарушение правил безопасности эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права на управление

Статья 11.9. Управление судном судоводителем, находящимся в состоянии опьянения

Статья 11.10. Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах

Статья 11.11. Нарушение правил погрузки разгрузки судов

Статья 11.12. Нарушение правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов

Статья 11.13. Нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящегося в состоянии опьянения

Комментарий к данной главе составителем выписки:

Всеми перечисленными статьями данной главы предусматриваются наказания в виде наложения административного штрафа в различных размерах: от 100 рублей до 1500 рублей на граждан, до 3000 тысяч рублей на должностных лиц.

Статьи 11.5., 11.7., 11.9., 11.11. данной главы Кодекса предусматривают такие меры наказания как административный штраф, так и лишение права управления судном на различные сроки (до шести месяцев или до одного года, а так же на срок от одного года до двух лет).

Статья 11.14. Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов.

Комментарий к данной статье составителем выписки: В этой статье рассматриваются отдельно нарушения на воздушном, водном и железнодорожном транспорте. Предусмотрены административные штрафы, накладываемые за эти нарушения: в размере: на граждан до 2500 рублей, на должностных лиц – до 5000 рублей, на юридических лиц – до 50 000 рублей.

Статья 11.15. Повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, грузовых вагонов или иного предназначенного для перевозки и хранения грузов на транспорте, оборудования

1. Повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, если причиненный имущественный ущерб не превышает один минимальный размер оплаты труда, а равно повреждение грузовых вагонов, плавучих и других транспортных средств, контейнеров или иного оборудования, предназначенных для перевозки и хранения грузов на транспорте – влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

2. Повреждение пломб или запорных устройств грузовых вагонов, автомобилей и автомобильных прицепов, контейнеров, трюмов, грузовых отсеков и других грузовых помещений плавучих средств и воздушных судов, повреждение отдельных грузовых мест или их упаковки, пакетов, а равно ограждений на пассажирских платформах, нанесение ущерба помещениям железнодорожных станций и вокзалов либо повреждение отдельных грузовых дворов (терминалов) железнодорожных станций, грузовых автомобильных станций, контейнерных пунктов (площадок), портов (пристаней, посадочных площадок), шлюзов и складов, используемых для выполнения операций по перевозке грузов, – влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

Статья 11.16. Нарушение правил пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте

Нарушение установленных на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте правил пожарной безопасности – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере влечет наложение административного штрафа в размере от пятистот до одной тысячи рублей; на должностных лиц – от одной тысячи до двух тысяч рублей.

Статья 11.17. Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте

1. Посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

2. Выбрасывание мусора или иных предметов на железнодорожные пути и платформы либо за борт судна морского или внутреннего водного транспорта – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

3. Курение в вагонах (в том числе в тамбурах) пригородных поездов, в неустановленных для курения местах в поезде местного или дальнего сообщения либо на судне морского или внутреннего водного транспорта – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

4. Нарушение правил фотографирования, видео- и киносъемки либо пользование средствами радиосвязи с борта воздушного судна – влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей с конфискации пленки.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

5. Невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, судне морского или внутреннего водного транспорта, законных распоряжений командира (капитана) судна – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей.

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

Статья 11.18. Безбилетный проезд

1. Безбилетный проезд:

1) в пригородном поезде – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

2) в поезде местного и дальнего сообщения – влечет наложение административного штрафа в размере двухсот рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

3) на судне морского транспорта пригородных линий или на судне внутреннего водного транспорта пригородного сообщения – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

4) на судне морского транспорта дальних (транзитных) линий или на судне внутреннего водного транспорта дальних (транзитных) линий – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

2. Безбилетный проезд на судне воздушного транспорта – влечет наложение административного штрафа в размере двухсот рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

3. Безбилетный проезд в автобусе междугородного сообщения – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

4. Провоз без билета детей, проезд которых подлежит частичной оплате, – влечет наложение административного штрафа в размере половины штрафа, налагаемого на взрослых пассажиров за безбилетный проезд на транспорте соответствующего вида.

Статья 11.19. Нарушение правил провоза ручной клади, багажа и грузбагажа

1. Провоз ручной клади сверх установленных норм без оплаты на воздушном, морском, внутреннем водном или железнодорожном транспорте – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

2. Провоз багажа без оплаты в автобусе междугородного сообщения – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

3. Провоз в ручной клади, багаже или грузбагаже веществ и предметов, запрещенных к перевозке, а равно сдача опасных веществ на хранение в железнодорожные камеры хранения – влечет наложение административного штрафа в размере от ста до трехсот рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

4. Провоз без оплаты животных и птиц – влечет наложение административного штрафа в размере ста рублей;

(в ред. Федерального закона от 22.06.2007 № 116-ФЗ)

Комментарий к данной главе составителем выписки:

– далее в этой главе приводятся:

Статья 11.20. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов

Статья 11.21. Нарушение правил использования и придорожных полос автомобильных дорог

Статья 11.22. Нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений

Статья 11.23. Нарушение водителем транспортного средства, осуществляющим междугородную автомобильную перевозку, режим труда и отдыха

Статья 11.24. Организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов

Статья 11.25. Нарушение правил перевозки крупногабаритных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок

Статья 11.26. Незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозки грузов и (или) пассажиров

Статья 11.27. Управление транспортным средством без отличительного на нем и (или) прицепах к нему знака государства регистрации транспортного средства (прицепа) и нарушение других правил эксплуатации транспортного средства при осуществлении международной автомобильной перевозки.

Статья 11.28. Нарушение порядка международных автомобильных перевозок опасных грузов (Утратил силу. – Федеральный закон от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Статья 11.29. Осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений

– следующей главой «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» является «Глава 12. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ».

Здесь мы подробно рассмотрим только те статьи, которые непосредственно касаются участию детей и подростков в дорожном движении. Остальные же статьи данной главы мы просто перечислим.

Глава 12. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков *(в ред. Федеральных законов от 22.07.2005 № 110, от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения *(в ред. Федеральных законов от 25.04.2002 «41-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

Статья 12.4. Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб *(с изменениями в ред. Федеральных законов от 22.07.2005 № 120, от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена *(с изменениями в ред. Федеральных законов от 22.07.2005 № 120, от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

Статья 12.6. Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов

Управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, а равно управление мотоциклом либо перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлема или в незастегнутых мотошлемах – влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Статья 12.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права на управления транспортным средством (за исключением учебной езды), – влечет наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей.

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

2. Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством, – влечет административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере пяти тысяч рублей

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

3. Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права на управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права, – влечет наложение административного штрафа в размере двух тысяч пятисот рублей.

(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящимся в состоянии опьянения

1. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, – влечет лишение права управления транспортным средством на срок от полутора до двух лет *(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

2. Передача управления транспортным средством лицу, находящимся в состоянии опьянения, – влечет лишение права управления транспортным средством на срок от полутора до двух лет. *(в ред. Федерального закона от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

3. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами, – влечет административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере пяти тысяч рублей.

(часть третья введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

4. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 или 2 настоящей статьи, – влечет лишение права управления транспортными средствами на срок три года.

(часть четвертая введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Комментарий к данной главе составителем выписки:

– во все ниже приведенные статьи (от 12.9. до 12.37.) внесены соответствующие изменения и дополнения, а некоторые из них введены впервые, *Федеральными законами от 22.07.2005 № 120 , от 22.06.2007 № 116-ФЗ, от 24.07.2007 № 210-ФЗ и др.* Законодательство не остается постоянным на все времена, а претерпевает определенные изменения (вносятся дополнения, различного рода изменения трактовки понятий, санкции административного порядка и их размеры и т.д. Этот процесс объективен и разумен, так как развитие общества продолжается постоянно. Изменяются условия жизни и деятельности людей, которые и ведут за собой соответствующие изменения в области права, включая и меры, и степень ответственности за административные нарушения;

– содержание нижеприведенных статей (от 12.9. до 12.37) целесообразно постепенно, по мере изучения тем в области безопасности на транспорте, например, при изучении Правил дорожного движения (ПДД), и ответственности за нарушения в ней, выписывать учащимся в отдельную таблицу и административные санкции за нарушения соответствующих статей «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Знание и осознание учащимся степени ответственности за нарушение ПДД и других требований в области обеспечения безопасности на транспорте – необходимое и обязательное условие в подготовке школьников к безопасному участию в дорожном движении и формированию у них правового сознания и культурного участия в транспортной среде и процессах, происходящих в ней;

– ниже эти статьи мы перечислим лишь в назывном порядке с надеждой на то, что и учитель, и каждый учащийся будут, в обязательном порядке, имеет всегда под рукой данный Кодекс и постоянно им пользоваться на занятиях и при выполнении домашних или самостоятельных работ.

Статья 12.9. Превышение установленной скорости движения

Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути

Статья 12.11. Нарушение правил движения по магистрали

Статья 12.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий сигнал регулировщика

Статья 12.13. Нарушение правил проезда перекрестков

Статья 12.14. Нарушение правил маневрирования

Статья 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона

Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги

Статья 12.17. Непредставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами

Статья 12.18. Непредставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения

Статья 12.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств

Статья 12.20. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки

- Статья 12.21. Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки**
- Статья 12.21.1. Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов** *(введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*
- Статья 12.21.2. Нарушение правил перевозки опасных грузов** *(введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*
- Статья 12.22. Нарушение правил учебной езды**
- Статья 12.23. Нарушение правил перевозки людей**
- Статья 12.24. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего**
- Статья 12.25. Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства**
- Статья 12.26. Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения**
- Статья 12.27. Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием**
- Статья 12.28. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах**
- Статья 12.29. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения**
- Статья 12.30. Нарушение Правил дорожного движения или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего**
- Статья 12.31. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб**
(в ред. Федерального закона от 22.07.2005 № 120-ФЗ)
- Статья 12.32. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством**
- Статья 12.33. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений**
- Статья 12.34. Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений**
- Статья 12.35. Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию**
- Статья 12.36. Воспрепятствие законной деятельности по управлению и эксплуатации транспортных средств** *Утратил силу. – Федеральный закон от 24.07.2007 № 210-ФЗ.*
- Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства**
(введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)

Пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, – влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере трехсот рублей.

- Статья 12.37. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств** *(введена Федеральным законом от 24.07.2007 № 210-ФЗ)*

Комментарий к данному разделу составителем выписки:

– следующей главой «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» является «Глава 13. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ СВЯЗИ И ИНФОРМАЦИИ»;

– далее в нее включены еще главы 15 – 21, в которых отражена ответственность за административные правонарушения в других сферах жизни и деятельности физических и юридических лиц и указаны виды административных наказаний, соответствующие совершенным этими лицами административным правонарушениям.

– далее в Кодекс включены:

- а) Разделе IV. СУДЬИ, ОРГАНЫ, ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА, УПОЛНОМОЧЕННЫЕ РАССМАТРИВАТЬ ДЕЛА ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ
- б) Разделе V. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ
- в) Разделе VI. ИСПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ.

* * * * *

II. ВЫПИСКА ИЗ УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(в части, касающейся уголовных преступлений, совершаемых лицами непосредственно в транспортной сфере, на транспорте, в транспортном средстве или с его использованием)

Выписка произведена из издания: **Уголовный кодекс Российской Федерации** : (по сост. на 15 августа 2008 года). – М. : Юрайт-Издат, 2008. – 163 с.

Действующий на территории нашей страны «Уголовный кодекс РФ» введен Федеральным законом от 13 июня 1996 г. № 64-ФЗ «О введении в действие Уголовного кодекса Российской Федерации».

(Выписка приводится с комментариями составителя)

* * *

УГОЛОВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Принят Государственной думой 24 мая 1996 года
Одобен Советом Федерации 5 июня 1996 года*

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Раздел I. УГОЛОВНЫЙ ЗАКОН

Глава 1. ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Комментарий к данной главе составителем выписки: В статьях 1-7 раскрываются такие понятия, как: уголовное законодательство Российской Федерации; задачи Уголовного кодекса Российской Федерации; принципы: законности, равенства граждан перед законом, вины, справедливости, гуманизма.

Статья 8. Основание уголовной ответственности.

Основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного настоящим Кодексом.

Раздел II. ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Глава 3. ПОНЯТИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ И ВИДЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Статья 14. Понятие преступления

1. Преступлением признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания
2. Не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного настоящим Кодексом, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности
(в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

Статья 15. Категории преступлений

1. В зависимости от характера и степени общественной опасности деяния, предусмотренные настоящим Кодексом, подразделяются на преступления небольшой тяжести, преступления средней тяжести, тяжкие преступления и особо тяжкие преступления.

Комментарий к данной статье составителем выписки: В частях 2-5 данной статьи раскрывается содержание каждой из указанной категории преступлений и приводятся соответствующие максимальные наказания: в виде лишения свободы до двух лет, до десяти лет и свыше десяти лет или более строгое наказание.

Глава 4. ЛИЦА, ПОДЛЕЖАЩИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 19. Общие условия уголовной ответственности

Уголовной ответственности подлежит только вменяемое физическое лицо, достигшее возраста, установленного настоящим Кодексом

Статья 20. Возраст, с которого наступает уголовная ответственность

1. Уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста.
2. Лицо, достигшее ко времени совершения преступления четырнадцати летнего возраста, подлежит уголовной ответственности за убийство (статья 105), умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (статья 111), умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью (статья 112), похищение человека (статья 126), изнасилование (статья 131), насильственные действия сексуального характера (статья 132), **кражу** (статья 158), **грабеж** (статья 161), **разбой** (статья 162), **вымогательство** (статья 163), **неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения** (статья 166), **умышленное уничтожение или повреждение имущества при отягчающих обстоятельствах** (часть вторая статьи 167), **террористический акт** (статья 205), **захват заложника** (статья 206), заведомо ложное сообщение об акте терроризма (статья 207), хулиганство при отягчающих обстоятельствах (статья 213), **вандализм** (статья 214), хищение либо вымогательство оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств (статья 226), хищение либо вымогательство наркотических средств или психотропных веществ (статья 229), **приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения** (статья 267). (в ред. Федеральных законов от 21.07.2004 № 73-ФЗ, от 27.07.2006 № 153-ФЗ)

Примечание составителя: выделенное полужирным шрифтом произведено составителем выписки из УК, так как указанные преступления более часто совершаются в транспортной сфере.

3. Если несовершеннолетний достиг возраста, предусмотренного частями первой или второй настоящей статьи, но вследствие отставания в психическом развитии, не связанном с психическим расстройством, во время совершения общественно опасного деяния не мог в полной мере осознавать фактический характер и общественную опасность своих действий (бездействия) либо руководить ими, он не подлежит уголовной ответственности.

(В ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

Комментарий к данной главе составителем выписки: В статьях 21-23 раскрываются такие понятия, как: невменяемость; уголовная ответственность лиц с психическим расстройством, не исключающим вменяемости; уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения.

Раздел V. УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

Глава 14. ОСОБЕННОСТИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И НАКАЗАНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

Статья 87. Уголовная ответственности несовершеннолетних

1. Несовершеннолетними признаются лица, которым ко времени совершения преступления исполнилось четырнадцать лет, но не исполнилось восемнадцать лет.

2. К несовершеннолетним, совершившим преступления, могут быть применены принудительные меры воспитательного воздействия либо им может быть назначено наказание, а при освобождении от наказания судом они могут быть также помещены в специальные учебно-воспитательное учреждение закрытого типа органа управления образованием.

(в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

Статья 88. Виды наказаний, назначаемых несовершеннолетним

1. Видами наказаний, назначаемых несовершеннолетним, являются:

- а) штраф;
- б) лишение права заниматься определенной деятельностью;
- в) обязательные работы;
- г) исправительные работы;
- д) арест;
- е) лишение свободы на определенный срок.

Комментарий к данной статье составителем выписки: В частях 2-7 данной статьи, приведенных в редакциях Федеральных законов от 09.03.2001 № 25-ФЗ и от 08.12.2003 № 162-ФЗ, раскрывается содержание каждого вида наказания, приведенного в части первой данной статьи.

Примечание составителя: Комментарии и раскрытие содержания всего этого раздела приведены в учебниках по ОБЖ для старшеклассников.

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Раздел VIII. ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ЭКОНОМИКИ

Глава 21. ПРЕСУПЛЕНИЯ ПРОТИВ СОБСТВЕННОСТИ.

Статья 166. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения

1. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон) – наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного года, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до пяти лет *(в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)*.

2. То же деяние, совершенное:

- а) группой лиц по предварительному сговору;
- б) утратил силу. – Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

в) с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, – наказывается штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо лишением свободы на срок до семи лет (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные организованной группой либо причинившие особо крупный ущерб, наказываются лишением свободы на срок от пяти до десяти лет.

Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, совершенные с применением насилия, опасного для жизни и здоровья, либо с угрозой применения такого насилия (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ), – наказываются лишением свободы на срок от шести до двенадцати лет.

Статья 167. Умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества

1. Умышленное уничтожение или повреждение имущества, если эти деяния повлекли причинение значительного ущерба, – наказывается штрафом в размере до ста сорока тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех месяцев, либо обязательными работами на срок от ста до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

2. Те же деяния, совершенные их хулиганских побуждений, путем поджога, взрыва или иным общеопасным способом либо повлекшие по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ), – наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

Статья 168. Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности

(в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

Уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с огнем или иным и источниками повышенной опасности, – наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного года, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо лишением свободы на срок до одного года.

Раздел IX. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА

Глава 24. ПРЕСУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 211. Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава

1. Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват судна или состава в целях угона – наказывается лишением свободы на срок от четырех до восьми лет.

2. Те же деяния, совершенные:

а) группой лиц по предварительному сговору;

б) Утратил силу. – Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

в) с применением насилия, опасного для жизни и здоровья, либо с угрозой применения такого насилия;

г) с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, – наказывается лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет.

2. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они совершены организованной группой либо повлекли за собой по неосторожности смерть чело-

века или иные тяжкие последствия, – наказывается лишением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет.

Статья 214. Вандализм

Вандализм, то есть осквернение зданий или иных сооружений, порча имущества на общественном транспорте или в иных общественных местах (в ред. Федерального закона от 10.05.2007 № 70-ФЗ), – наказывается штрафом в размере до сорока тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех месяцев, либо обязательными работами на срок от ста двадцати до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок от шести месяцев до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

2. Те же деяния, совершенные группой лиц, а равно по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды (в ред. Федерального закона от 24.08.2007 № 211-ФЗ), – наказываются ограничением свободы на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до трех лет (часть вторая введена Федеральным законом от 10.05.2007 № 70-ФЗ).

Глава 27. ПРЕСУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Статья 263. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 211-ФЗ), – наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, –наказывается лишением свободы на срок от восьми до пяти лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказывается лишением свободы на срок до семи лет (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (в ред. Федеральных законов от 25.06.1998 № 92-ФЗ; от 08.12.2003 № 162-ФЗ), – наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, – наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управления транспортным средством на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказывается лишением свободы на срок до семи лет (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

Примечание Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства

Статья 266. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*), — наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*).

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок до пяти лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок от восьми до семи лет (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*).

Статья 267. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

1. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*), — наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо лишением свободы на срок до четырех лет (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*).

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок от трех до восьми лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок от шести до десяти лет.

Статья 268. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 настоящего Кодекса) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*), — наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от двух до четырех месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на то же срок.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок до семи лет (*в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ*).

(конец цитаты)

Примечание от составителя выписки: далее в УК приведены следующие статьи (без раскрытия их содержаний):

Статья 269. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

Статья 270. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ).

Статья 271. Нарушение правил международных полетов (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ)

Общий комментарий к Кодексу составителем выписки:

– далее в Кодексе следуют:

а) *Раздел X. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ;*

б) *Раздел XI. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ВОЕННОЙ СЛУЖБЫ;*

в) *Раздел XI. ПРОТИВ МИРА И БЕЗОПАСНОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА.*

* * * * *

III. ВЫПИСКА ИЗ ГРАЖДАНСКОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(в части, касающейся отношений граждан непосредственно в транспортной сфере и, на транспорте, в транспортном средстве или с его использованием)

Выписка произведена из издания: Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: Проспект, 2008. – 544 с. (по состоянию на 20.06.2008)

Первая часть Гражданского кодекса Российской Федерации была введена 01.11.1994 Федеральным законом «О введении в действие части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» № 52-ФЗ. (принят Государственной Думой 21 октября 1994 года). В данной выписке приводятся статьи с учетом изменений Федеральными законами от 16.04.2001 № 45-ФЗ; от 26.11.2001 № 147-ФЗ; от 01.12.2007 № 310-ФЗ). В ней, в основном рассмотрены общие положения в разделе: I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (например, в подразделе 1. «Основные положения» речь идет о гражданском законодательстве; возникновении гражданских прав и обязанностей, осуществлении и защите гражданских прав; в подразделе 2. «Лица» даны определения: граждане (физические лица), юридические лица, и юридические нормы их взаимоотношений; в подразделе 3. «Объекты гражданских прав», наряду с общими положениями рассмотрены такие понятия, как: ценные бумаги, нематериальные блага и их защита», в следующих подразделах определены юридические нормы, определяющие порядок проведения сделок, определяются такие нормы как представительство и доверенность и т.д.). В разделе II. ПРАВО СОБСТВЕННОСТИ И ДРУГИЕ ВЕЩНЫЕ ПРАВА. даны юридические нормы, касающиеся права собственности, в т.ч. на землю, на жилье и др., а также защита права собственности и других вещных прав. В разделе III. ОБЩАЯ ЧАСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ПРАВА даны нормы исполнения обязательств, ответственность за их нарушение, а также прекращение обязательств и многое другое в этой области гражданских отношений.

Вторая часть Кодекса была принята Государственной думой 22 декабря 1995 года и в издании, которое мы изучаем, некоторые статьи приводятся уже с изменениями, произошедшими в результате их принятия Федеральными законами в период с 12.08. 1996 № 110-ФЗ по 24.04.2008 № 49-ФЗ включительно (всего 28 Федеральными законами были внесены изменения и дополнения на день издания рассматриваемого кодекса). В эту часть вошел разделы IV. ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ. Это купля-продажа, мена, рента, аренда, включая аренду транспортных средств предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации и без таковых условий то же; подряд, выполнение проектных и изыскательных работ,

научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ. В этой части, еще со многими другими понятиями и нормами отводится отдельное внимание перевозке и обязательствам следствии причинения вреда. Последние два нас и будут интересовать в большем масштабе, чем все другие.

И для справки. Третья часть Кодекса была принята Государственной думой 01 ноября 2001 года и в издании, которое мы изучаем, мы видим, что и этой части уже внесены в установленном законом порядке некоторые изменения. В ней два раздела – РАЗДЕЛ V. НАСЛЕДСТВЕННОЕ ПРАВО и РАЗДЕЛ VI. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО. Уже сами названия этих разделов говорят об их содержании. И, наконец, четвертая часть Кодекса, имеет лишь один раздел – это РАЗДЕЛ VII. ПРАВА НА РЕЗУЛЬТАТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ.

Мы в данной выписке не преследуем цель широко прокомментировать содержание всех четырех частей рассматриваемого здесь Кодекса, а приведем лишь небольшую часть гражданских отношений, закрепленных Кодексом в области перевозки и возмещения ущерба. Это, на наш взгляд и будет тем ориентиром для учителя, с помощью которого, он, взяв в свои руки данный Кодекс, легко сможет найти именно ту юридическую норму, которая понадобится ему для проведения занятий и мероприятий с учащимися, направленными на формирование у последних транспортной культуры. **по сделки и представительства,**

Итак, рассмотрим кратко те статьи Кодекса, которые чаще всего касаются транспортных отношений и ответственности за вред, наносимый в этой сфере.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ РАЗДЕЛ IV. ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Глава 34. АРЕНДА

Параграф 3. Аренда транспортных средств

1. Аренда транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

Статья 639. Ответственность за вред, причиненный транспортному средству

В случае гибели или повреждения арендованного транспортного средства арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если последний докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды.

Статья 640. Ответственность за вред, причиненный транспортным средством

Ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель в соответствии с правилами, предусмотренными главой 59 настоящего Кодекса. Он вправе предъявить к арендатору регрессное требование о возмещении сумм, выплаченных третьим лицам, если докажет, что вред возник по вине арендатора.

Комментарий составителя: Согласно Статьи 1079. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (Глава 59. Часть вторая Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ), в которой говорится, что:

1. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.) ...обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего...

Таким образом, мы видим, что в случае нанесения вреда третьему лицу транспортным средством, который явно является источником повышенной опасности, о чем прямо указано в Статье 1079 ГК РФ, потерпевший (третье лицо) в праве требовать возмещение за вред, причиненный ему транспортным средством. Это положение, как мы видим, относится не только к арендуемому транспортному средству и его арендодателям и арендаторам. Конечно, в любом случае получения вреда транспортным средством надо вернуться к ГК РФ, его пара-

графу 59, проконсультироваться с юристом, а в лучшем случае – это нанять потерпевшей стороне адвоката.

Глава 40. ПЕРЕВОЗКА

Статья 784. Общие положения о перевозке

1. Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

2. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, или настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное.

Статья 786. Договор перевозки пассажира

1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевести пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

2. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа багажной квитанцией.

Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренными транспортными уставами и кодексами.

3. Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом и кодексом:

перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях;

перевозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;

сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

Статья 788. Прямое смешанное сообщение

Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.

Статья 788. Перевозка транспортом общего пользования

1. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозчиками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке.

(Пункт введ. Федерального закона от 10 января 2003 г. № 15-ФЗ)

2. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (статья 426).

К сведению: приведем только часть 1 статьи 426 ГК РФ: 1. Публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратиться (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, электроснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и т.п.

коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом или иными правовыми актами.

Комментарий составителя: далее в рассматриваемой главе 40. «ПЕРЕВОЗКА» следуют статьи (*мы их перечислим в назывном порядке*):

Статья 790. **Перевозная плата.**

Статья 791. **Подача транспортных средств, погрузка и выгрузка груза.**

Статья 792. **Сроки доставки груза, пассажира и багажа.**

Статья 793. **Ответственность за нарушение обязательств по перевозке.**

Статья 794. **Ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств.**

Статья 795. **Ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира.**

Статья 796. **Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа.**

Статья 797. **Претензии и иски по перевозкам грузов.**

Статья 798. **Договоры об организации перевозок.**

Статья 799. **Договоры между транспортными организациями.**

Статья 800. **Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира**

От составителя выписки: Таким образом мы ознакомились с главой 40. ПЕРЕВОЗКА. А теперь рассмотрим вопрос об ответственности взрослых (родителей) за нарушения их детьми российского законодательства. В уже несколько знакомой нам Главе 59. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЛЕДСТВИЕ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА мы находим следующие статьи:

Статья 1073. **Ответственность за вред, причиненный несовершеннолетними в возрасте до четырнадцати лет.**

Статья 1073. **Ответственность за вред, причиненный несовершеннолетними в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет.**

Комментарий составителя: вышеназванные статьи достаточно большие по своему объему и по этой мы посчитали, что нецелесообразно полностью их переписывать в данное приложение. Остановимся на основной идее – это то, что за причинение какого-либо вреда несовершеннолетними в возрасте до 14 лет полностью несут ответственность его родители (усыновители) или опекуны, если они не докажут, что вред возник не по их вине. То же относится к тем учреждениям, куда на законных основаниях был помещен несовершеннолетний, оставшийся без родителей. Причиненный вред в таком случае возмещает такое учреждение, если не докажет, что вред возник не по вине этого учреждения. Что касается несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет, то они сами несут ответственность за причиненный вред на общих основаниях и должны возместить этот вред. Но если у такого человека нет средств на возмещение причиненного им вреда, то возмещение этого вреда осуществляют родители (усыновители) или попечители виновного, если они не докажут что вред возник не по их вине. Аналогично с требованиями предыдущей статьи возмещение вреда осуществляют учреждения, в которые на законных основаниях был помещен такой несовершеннолетний. Есть и другие обстоятельства, предусмотренные этими двумя статьями, при которых несовершеннолетние сами не возмещают вреда. Но о них учитель без труда прочтет в Гражданском кодексе Российской Федерации и свои знания этих вопросов и многих других, которые он получит при изучении Кодекса будет передавать своим подопечным – учащимся школ.

* * * * *

Составитель: канд. пед. наук, доцент

Магнитогорского государственного университета _____ А.М. Якупов

18 сентября 2008 года

Научное издание

Якупов Александр Мубинович

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ ШКОЛЬНИКОВ

Научно-практическое пособие для учителей
общеобразовательных учреждений

Издается в авторской редакции

Регистрационный № 0250 от 27.07.2006 г. Подписано в печать 18.10.2008 г.

Формат 60×84¹/₁₆. Бумага тип № 1. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 21,38. Уч.-изд. л. 20,46. Тираж 200 экз. Заказ № 398.

Цена свободная.

Издательство Магнитогорского государственного университета
455038, Магнитогорск, пр. Ленина, 114
Типография МаГУ