

ИЗ ФОНДОВ РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БИБЛИОТЕКИ

Пискарев, Николай Николаевич

1. Непрерывная подготовка учителей основ безопасности жизнедеятельности к обучению школьников безопасности дорожного движения

1.1. Российская государственная библиотека

Пискарев, Николай Николаевич

Непрерывная подготовка учителей основ безопасности жизнедеятельности к обучению школьников безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08 .-М.: РГБ, 2003 (Из фондов Российской Государственной библиотеки)

Теория и методика профессионального образования

Полный текст:

<http://diss.rsl.ru/diss/03/0642/030642013.pdf>

Текст воспроизводится по экземпляру,
находящемуся в фонде РГБ:

Пискарев, Николай Николаевич

Непрерывная подготовка учителей основ
безопасности жизнедеятельности к обучению
школьников безопасности дорожного движения

Тула 2002

Российская государственная библиотека, 2003
год (электронный текст).

61:03 - 13/652 - 2

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТУЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л.Н. ТОЛСТОГО

На правах рукописи

Пискарев Николай Николаевич

**НЕПРЕРЫВНАЯ ПОДГОТОВКА УЧИТЕЛЕЙ ОСНОВ
БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ К ОБУЧЕНИЮ
ШКОЛЬНИКОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

13.00.08 - теория и методика профессионального образования

Диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук

Научные руководители:

Доктор педагогических наук,
доктор технических наук,
профессор, академик МАНЭБ,
заслуженный деятель науки РФ
Сулла Марк Борисович

Кандидат педагогических наук,
доцент Заенчик Владимир
Михайлович

Тула - 2002

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4 стр.
Глава 1. Теоретические основы непрерывной подготовки учителей ОБЖ	16 стр.
1. 1. Особенности непрерывного педагогического образования в России	16 стр.
1. 2. Характеристика системы непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности	27 стр.
1.3. Модернизация содержания образования в непрерывной подготовке учителей ОБЖ	35 стр.
1.4. Система непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе	48 стр.
Выводы по 1 главе	59 стр.
Глава 2. Современная концепция образования в области безопасности дорожного движения	62 стр.
2.1. Системный подход к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения	62 стр.
2.2. Анализ дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов	72 стр.
2.3. Психолого-педагогические основы обучения детей безопасному поведению в дорожном движении	81 стр.
2.4. Модель непрерывной подготовки к безопасному поведению на дороге в Тульском регионе	91 стр.
Выводы по 2 главе	99 стр.
Глава 3. Дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения	101 стр.

3.1. Дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ	101 стр.
3.2. Разработка содержания курса «Безопасность дорожного движения» для учителей ОБЖ	108 стр.
3.3. Методика организации и проведения педагогического исследования	116 стр.
3.4. Проведение опытно-экспериментальной работы, анализ полученных результатов исследования	123 стр.
Выводы по 3 главе	136 стр.
Заключение	139 стр.
Библиографический список	143 стр.
Приложения	153 стр.

ВВЕДЕНИЕ

Одной из приоритетнейших и важнейших для человечества потребностей является обеспечение безопасности его жизнедеятельности, что находит отражение в исследованиях многих отечественных ученых, начиная с М.В. Ломоносова, В.А. Левицкого, И.М. Сеченова, А.А. Скочинского, Вернадского и др. Большой вклад в решение научной проблемы выживания, самосохранения и безопасности человека внесли исследования зарубежных исследователей А. Адлера, Б. Паскаля, З. Фрейда, П. Маслоу и др.

Современное общество несет колоссальные материальные и человеческие потери от несчастных случаев, техногенных аварий, катастроф, стихийных бедствий. Во всем мире все больше внимание уделяется вопросам безопасности человека: анализируются итоги различных видов трудовой деятельности, изучаются проблемы производственной безопасности и охраны окружающей среды, рассматриваются теоретические вопросы защиты от опасностей природного, техногенного и социального происхождения. идет интенсивный поиск путей формирования у подрастающего поколения привычек здорового образа жизни.

Актуальность исследований в области безопасности жизнедеятельности человека признается во всем мире. ООН называет эту проблему одной из приоритетных в научных исследованиях, а тема «Риск, наука, обучение на школьном уровне» Советом Европы предложена в качестве головной для разработки в странах Европы.

Становится очевидным, что ключевая роль в обеспечении национальной безопасности любого государства и жизнедеятельности отдельной личности и общества принадлежит образованию.

Однако существует парадокс системы образования – наряду с потребностью общества в опережении образованием изменения условий жизни, система образования позже всех реагирует на эти изменения.

Такая инерционность была терпима, пока скорость изменений не превышала длительность человеческой жизни. Сегодня при стремительных и кардинальных изменениях информационной волны развития цивилизации, происходящих за все более короткие промежутки времени (5 – 10 лет), инерционность образования представляет собой определенную преграду, затормаживающую механизм адаптации человека к новым опасностям.

На преодоление этой инерционности системы образования и реализацию идеи опережающего образования нацелен курс «Основы безопасности жизнедеятельности» (ОБЖ), целью которого «является формирование у обучающихся сознательного и ответственного отношения к собственному здоровью, к личной безопасности и безопасности окружающих, приобретение ими навыков сохранять жизнь и здоровье в повседневной жизни и в неблагоприятных и опасных условиях, умения оказывать само- и взаимопомощь» [83].

Огромный вклад в развитие и преобразование существующего курса «Основы безопасности жизнедеятельности» в образовательную область (2001 г.) внесли О.Н. Русак, И.К. Топоров, М.Б. Сулла, В.М. Заенчик, Л.И. Шершнев, В.В. Сапронов, Б.И. Мишин, А.Т. Смирнов, С.В. Белов и др., что позволяет откорректировать направленность общего образования в связи с неотложными требованиями времени. Эти требования выявлены современной наукой и практикой, отражены в целом ряде документов ООН, федеральных Законов и других государственных актов Российской Федерации о безопасности и мерах защиты населения и окружающей среды.

Большую организационно-педагогическую и научно-методическую работу проводит Международная академия наук экологии и безопасности жизнедеятельности (МАНЭБ).

Связанные в единую образовательную область ОБЖ, отдельные знания, умения и навыки смогут формировать новую «ключевую компетенцию» учащихся, важнейшую для сохранения жизни в XXI веке. Система таких «ключевых компетенций» позволит выпускникам

общеобразовательной школы обеспечивать здоровье и безопасность, оценивать и строить свою деятельность с позиций собственной безопасности и безопасности общества.

Основные задачи обновления структуры и содержания курса ОБЖ определяются, исходя из условий обеспечения индивидуальной безопасности каждого жителя России, национальной безопасности страны, безопасности мирового сообщества в XXI веке, из оценки имеющегося содержания общего образования, а также в соответствии с направлениями модернизации общего образования России.

В связи с переходом школы на 12-летнее обучение в Министерстве образования РФ разработан комплекс концепций и программ обновления и развития учебных предметов для корректировки целенаправленности и содержания общего образования. Среди них представленная Институтом безопасности жизнедеятельности Фонда национальной и международной безопасности и одобренная специализированными Советами Министерства образования РФ Концепция развития курса «Основы безопасности жизнедеятельности» [91].

В рамках эксперимента по отработке обновляемого содержания общего образования, запланированного Министерством образования РФ на 2001-2003 годы города Москва, Санкт-Петербург, Тула, Екатеринбург и Псков стали экспериментальной базой по развитию образовательной области ОБЖ [20].

На наш взгляд, обновленный курс ОБЖ придаст общему образованию в целом направленность, остро востребованную временем. Более того, мы считаем, что курс ОБЖ призван стать ведущей образовательной областью, систематизирующим, сквозным, интегрирующим предметом, имея как самостоятельную стержневую учебную дисциплину, так и свои неотъемлемые компоненты во всех других без исключения предметах, а также во всей внеурочной и внешкольной работе.

Среди всех опасностей природного и антропогенного характера особо стоит проблема безопасности дорожного движения, представляя

собой сложную систему взаимодействия социо-технических факторов. В списке причин гибели людей от несчастных случаев первую строчку твердо занимает дорожно-транспортный травматизм, который сегодня достигает масштабов социальной катастрофы. Более четверти миллиона человек на Земле ежегодно погибает в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП).

Особую тревогу в проблеме безопасности дорожного движения вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. Каждый год свыше 20 тысяч детей в возрасте до 16 лет становятся участниками дорожно-транспортных происшествий. Количество погибших ежегодно увеличивается, свыше 80% из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами.

Системный анализ дорожно-транспортных происшествий позволяет утверждать, что основной причиной аварий на дорогах является низкий уровень подготовки участников дорожного движения. Это же подтверждается исследованиями В.Ф. Бабкова, Г.Я. Волошина, Л.И. Игнатова, А.И. Купермана, В.В. Лукьянова, В.В. Майорова, А.М. Якупова, которые показывают, что ключевым направлением в решении проблемы безопасности дорожного движения является учебно-воспитательная деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Однако, несмотря на то, что внимание проблеме образования в системе безопасности дорожного движения уделялось давно, что подтверждает введение еще в 1979/1980 учебном году Министерством просвещения РСФСР в школах обязательного изучения «Правил безопасного поведения учащихся на улицах и дорогах», отсутствие системы непрерывной подготовки к безопасному участию в дорожном движении не позволяет добиться снижения роста ДТП с участием детей. К тому же анализ программ, дидактических систем и их учебно-методического обеспечения, разработанных К.А. Агафоновой, Т.А. Веселовской, А.Д. Дороховым, Н.А. Извековой, Л.Н. Овчаренко, В.Э. Рублях и др., показал, что подготовка детей к безопасному участию в дорожном движении строилась лишь вокруг изучения Правил дорожного

движения (ПДД), и не охватывало воспитания безопасного поведения в дорожном движении, формирования транспортной культуры и привития правильных навыков и привычек.

Существенную роль сыграло принятие 10 декабря 1995 года закона РФ «О безопасности дорожного движения», по которому «обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в ... общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных правовых форм ...» (ст.29, ч.1), а положения об обязательном обучении «...включаются в соответствующие государственные образовательные стандарты» (ст.29, ч.3) [32].

Таким стандартом в России по обучению детей безопасному поведению в дорожном движении является федеральная программа курса «Основы безопасности жизнедеятельности», введение которого в 1991 году в общеобразовательную школу стало важным шагом в решении проблемы детского дорожно-транспортного травматизма. К сожалению действующая сегодня программа курса ОБЖ для 5-11 классов предусматривает изучение основ безопасного поведения в дорожном движении в объеме всего двух часов.

Системный анализ ДТП с участием детей позволяет нам утверждать, что для эффективной подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении необходимо создание целостной системы непрерывного образования, ключевым звеном которой должна стать подготовка учителя ОБЖ. Научное и методическое обеспечение концепции непрерывного образования содержится в исследованиях Е.Г. Белозерцева, А.А. Вербицкого, А.П. Владиславлева, Б.С. Гершунского, А.В. Даринского, О.В. Купцова, М.Р. Львова, Ф.И. Перегудова, В.Г. Подзолкова, Н.А. Шайденко и др.

Согласно Национальной доктрине образования РФ, выступающей основополагающим государственным документом, утверждаемым федеральным законом и устанавливающий приоритет образования в государственной политике, правительство РФ, признавая ведущую роль педагога в достижении целей образования, обеспечивает условия для

творческого роста, повышения квалификации (не реже 1 раза в 5 лет) и своевременной переподготовки для педагогов всех уровней [66].

Намеченные в исследованиях последних лет теоретический и практический подходы к формированию квалифицированного педагога в системе высшего педагогического образования на основе предметно-функционального и профессиографического анализа деятельности учителя имели важное значение для нашей концепции непрерывной подготовки учителей ОБЖ.

В связи с этим особую значимость приобретает выявление совокупности факторов, обеспечивающих эффективность непрерывного профессионально-педагогического становления будущего учителя ОБЖ.

Организационное решение проблемы дорожно-транспортного травматизма на региональном уровне подтверждает постановление губернатора Тульской области от 1.08.1997 г. № 333, согласно которому утверждена областная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тульской области на 1997-2000 годы», предусматривающая «...подготовку и переподготовку педагогических кадров по основам безопасности дорожного движения в педучилищах и ТГПУ им. Л.Н. Толстого...» [72].

Таким образом, актуальность исследования обусловлена выявленным противоречием между объективной потребностью общеобразовательной школы в высококвалифицированных педагогических кадрах, владеющих теорией и методикой обучения безопасному поведению в дорожном движении и отсутствием опыта создания и функционирования системы непрерывного педагогического образования в области подготовки учителей ОБЖ, что определило тему диссертации: «Дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения».

Объект исследования: подготовка учителей ОБЖ в системе непрерывного педагогического образования.

Предмет исследования: дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения.

Гипотеза исследования заключается в предположении, что процесс профессионально-педагогической подготовки учителей ОБЖ будет эффективным при реализации следующих условий:

- создания системы непрерывной подготовки учителя ОБЖ и определения дидактических условий ее эффективной реализации;
- разработки дидактической модели непрерывной подготовки учителя ОБЖ и ее использования в педагогической практике;
- включения курса «Безопасность дорожного движения» в содержание предметной подготовки учителей ОБЖ;
- оптимизации содержания и методики курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ.

Цель исследования: теоретически обосновать и опытно-экспериментальным путем проверить при каких дидактических условиях непрерывная подготовка учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения будет педагогически эффективной.

Задачи исследования. Для достижения поставленной цели и проверки гипотезы необходимо решить следующие задачи:

- провести анализ литературы по исследуемой проблеме и изучить состояние существующей системы подготовки учителей ОБЖ;
- разработать дидактическую модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ на примере Тульского региона;
- выявить дидактические условия, способствующие эффективной подготовки учителей ОБЖ в системе непрерывного образования;
- разработать содержание курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ;
- опытно-экспериментальным путем проверить эффективность внедрения курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ в систему непрерывного образования.

Теоретико-методологические основы исследования опираются на положения, выработанные методологией системного, комплексного, целостного и личностно-деятельностного подходов. В основу методологии исследования положены работы М.А. Данилова, М.Н. Скаткина, В.И. Загвязинского, В.В. Краевского и других отечественных ученых. Психолого-педагогическую базу составляют труды Л.С. Выготского, А.Н. Леонтьева, А.В. Петровского, С.Л. Рубинштейна, Д.Б. Эльконина и концепция проблемно-развивающего обучения (П.Я. Гальперин, В.В. Давыдов, М.А. Данилов, И.Я. Лернер, М.И. Махмутов и др.)

Методы исследования. На разных этапах исследования для моделирования процесса непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения использовались следующие научно-педагогические методы: изучение литературы по проблеме исследования, анализ образовательных стандартов и учебных планов, системно-структурный анализ реальных дорожно-транспортных ситуаций, социологические методы сбора информации при проведении констатирующего и формирующего экспериментов, методы педагогического моделирования, педагогический эксперимент, тестирование, анкетирование.

База исследования. Исследование проводилось в течение 1998–2001 гг. в рамках учебно-научно-педагогического комплекса, включающего Тульский педагогический колледж №1, Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого, Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ и Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области, представляющих собой соответственно средний профессиональный, высший профессиональный и послевузовский (переподготовка и повышение квалификации) уровни непрерывного педагогического образования.

Этапы исследования. В разработке проблемы и проведении исследования можно выделить три этапа.

На первом этапе (1998–1999 гг.) проводился теоретический анализ проблемы безопасности дорожного движения и детского дорожно-транспортного травматизма; была изучена психолого-педагогической литература по обучению детей безопасному поведению на дороге, установлен причинно-следственный механизм возникновения ДТП с участием детей; определены цель, задачи, гипотеза, объект, предмет и методы исследования, разработана концепция непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении и программа курса «Основы безопасности дорожного движения» для начальной школы, учебно-методический комплекс по курсу «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ.

На втором этапе (1999–2000 гг.) были проведены теоретические исследования, обосновывающие необходимость учета принципа непрерывности в системе педагогического образования по безопасности жизнедеятельности; разрабатывалась дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ; на базе школы – интерната № 2 г. Тулы совместно с Тульской юношеской автошколой ОАО «Тулаавтотранс» создан Центр профилактики детского дорожного травматизма, в котором осуществлялась опытно-экспериментальная работа по программе «Основы безопасности дорожного движения» для начальной школы; теоретически обоснованы дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ; уточнялись и корректировались теоретические положения, составляющие основу диссертационной работы.

На третьем этапе (2000–2001 гг.) анализировались, систематизировались и обобщались результаты теоретического и экспериментального исследования; дорабатывалась дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ; в рамках учебно-научно-педагогического комплекса «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого - Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ - Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области» осуществлялось внедрение курса

«Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ; выявлены и сформулированы дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ; подготовлено учебное пособие «Безопасность дорожного движения» для студентов педвуза по специальности 0333000 «Безопасность жизнедеятельности»; осуществлялось текстовое оформление диссертационных материалов.

Научная новизна исследования заключается в том, что:

- выделена новая научная идея в рамках известной концепции в области непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения;
- определены роль и значение образовательного процесса в системе безопасности дорожного движения;
- обоснована необходимость непрерывной подготовки учителей ОБЖ по курсу «Безопасность дорожного движения»;
- разработана дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ, основывающаяся на квалификационных характеристиках выпускника и состоящая из целей, задач, содержания, методов, средств и форм обучения, показателей и критериев ее эффективности.

Объективность и достоверность результатов исследования обеспечивается методологической обоснованностью теоретических положений, комплексным характером методики проведения исследования, логикой проведения эксперимента в соответствии с целями, задачами и условиями проводимого исследования, качественным и количественным анализом экспериментальных данных, проверкой результатов исследования на практике и апробацией результатов в учебном процессе.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что:

- описаны общие закономерности становления и развития системы непрерывного образования;
- сформулирована современная концепция образования в системе безопасности дорожного движения;
- выявлены дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного

движения (преемственность программ различных образовательных уровней, построение гибкой ступенчатой системы обучения, интеграция структуры содержания образования, объединенная учебно-материальная база).

Практическая значимость исследования состоит в том, что:

- создан учебно-методический комплекс по курсу «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ, апробированный в Тульском педагогическом колледже №1, Тульском государственном педагогическом университете им. Л.Н. Толстого, Институте гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ и Институте повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области;

- разработана и внедрена в практику школы – интернат № 2 г. Тулы экспериментальная программа курса «Основы безопасности дорожного движения» для начальной школы, ставшая первым звеном в системе непрерывного обучения детей к безопасному участию в дорожном движении.

- подготовлено к изданию учебное пособие «Безопасность дорожного движения», предназначенное для будущих учителей ОБЖ;

- научно обоснованы методические рекомендации по теме исследования.

На защиту выносятся следующие положения:

- обучение подрастающего поколения безопасному участию в дорожном движении будет эффективным при условии непрерывной подготовки учителей ОБЖ по курсу «Безопасность дорожного движения»;

- процесс непрерывной подготовки учителей ОБЖ будет оптимальным при создании дидактической модели, основывающейся на квалификационных характеристиках выпускника и состоящей из целей, задач, содержания, методов, средств и форм обучения, показателей и критериев ее эффективности;

- основными дидактическими условиями непрерывной подготовки учителей ОБЖ являются преемственность программ различных

образовательных уровней, построение гибкой ступенчатой системы обучения, объединенная учебно-материальная база, интегративный подход при организации учебного процесса, означающий реализацию глубоких системообразующих связей внутри учебно-научно-педагогического комплекса.

Апробация результатов исследования. Основные положения и результаты исследования докладывались и получили положительные оценки на следующих научных семинарах и конференциях:

- IV-я Международная научно-практическая конференция «Инновационные процессы в подготовке учителя технологии, предпринимательства, экономики» (Тула, 8–10 декабря, 1998 года);

- V-я Международная научно-практическая конференция «Инновационные процессы в подготовке учителя технологии, предпринимательства, экономики» (Тула, 14–16 декабря, 1999 года);

- Научно-практическая конференция «Предметно-дисциплинарная структура обучения безопасности жизнедеятельности на различных образовательных уровнях – состояние, возможности унификации и направления совершенствования» (Санкт-Петербург, 21–22 ноября, 2000 года);

- Всероссийское совещание «Современное состояние и перспективы развития курса ОБЖ» (Москва, 19-21 декабря 2000 года);

- II Всероссийская научно-практическая конференция “Безопасность жизнедеятельности: школа, вуз, общество” (Тула, 10-12 октября, 2001 года).

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ НЕПРЕРЫВНОЙ ПОДГОТОВКИ УЧИТЕЛЕЙ ОБЖ

1. 1. Особенности непрерывного педагогического образования в России

Понятие непрерывного образования возникло в конце шестидесятых годов во Франции и было ответом на требования научно-технической революции и связано с задачами социально-экономического развития. В середине семидесятых годов концепция непрерывного образования в рамках международной комиссии по развитию образования стала рассматриваться как важнейшая система в политике образования не только в экономически развитых, но и развивающихся странах. В 1971 г. во Франции был принят закон о непрерывном образовании, в котором оно рассматривалось как состоящее из начальной (базовой) и дальнейшей (дополнительной) подготовки.

В том же году под эгидой ЮНЕСКО была проведена международная конференция, на которой была проведена мысль о том, что «непрерывное (пожизненное) образование есть основополагающий принцип организационной перестройки различных звеньев системы образования» [62]. Была выдвинута концепция «обучающего общества», суть которого заключается в расширении понятия непрерывного образования, включения в него всех видов формальной и неформальной образовательной деятельности.

Анализ имеющейся литературы показал, что в 70-80 годы идеи непрерывного (пожизненного) образования все чаще включаются в государственные проекты развития образования многих стран и рассматриваются государственными органами как стратегические. Например, в Японии, созданы в 1984 году Национальный Совет по реформе образования подготовил проект, предусматривающий реорганизацию образования на основе

трех признаков: развитие структур непрерывного образования; предание гибкости и вариативности системам образования; уважение к личности учащихся [98].

В России последние тридцать лет проблема непрерывного образования выдвинулась в число центральных педагогических проблем, что вызвано всевозрастающим темпом морального старения знаний и их приложений и делает невозможным ограничение образования заранее определенным возрастом, сроком или уровнем.

В 1989 г. в нашей стране была принята концепция создания единой государственной системы непрерывного образования, охватывающей все звенья образования и воспитания. В этом документе, в частности, говорилось, что системообразующим фактором непрерывного образования является осознанная потребность личности в постоянном развитии, реализуемая посредством упорядоченного множества различных образовательных структур. Отсюда следовал вывод: пути реализации концепции связаны со стратегической перестройкой всей системы образования [43].

Проблемы непрерывного образования, его сущность, социально-экономические основы, организационные особенности, функции, цели и принципы построения рассматривались в исследованиях Е.П. Белозерцева, М.А Вейта, А.А. Вербицкого, Б.С. Гершунского, В.Ю. Кричевского, А.М. Новикова, Б.Г. Огаянца, В.Г. Подзолкова, В.А. Сластенина, Н.А. Шайденко и др.

Однако содержание понятия непрерывного образования до настоящего времени трактуется неоднозначно, что объясняется структурной и функциональной сложностью самого явления. Так Б.С. Гершунский считает, что «единая система непрерывного образования представляет собой комплекс государственных и общественных учреждений, обеспечивающих организованное и содержательное единство и преемственную взаимосвязь всех звеньев образования, совместно и скоординировано решающих задачи воспитания, образовательной, политехнической и профессиональной под-

готовки каждого человека с учетом актуальных и перспективных потребностей и удовлетворяющих его стремление к самообразованию, всестороннему и гармоническому развитию на протяжении всей жизни» [27, с.22].

По мнению В.Г. Подзолкова целостная система непрерывного образования выступает во-первых, как предоставление каждому члену общества постоянных возможностей изучать общеобразовательные, естественнонаучные и специальные дисциплины, исходя из общественных и личных потребностей; во-вторых как совокупность динамично развивающихся звеньев народного образования, органически связанных между собой и обеспечивающих преемственность в обучении; в-третьих, как комплекс рычагов и стимулов, способствующих постоянному увеличению реального квалификационного потенциала народного хозяйства на основе экономической и социальной заинтересованности как отдельных граждан, так и общественного производства [80].

В.Н. Турченко рассматривает непрерывное образование как пожизненный процесс целенаправленного систематического формирования человека, подчиненного задачам формирования определенных качеств личности, ее знаний, умений, навыков, ценностей и норм поведения [3]. В этом случае в качестве системообразующего фактора используется временная характеристика, то есть форма, а не содержание, что сдвигает основной акцент от содержательного признака к формальному критерию в оценке непрерывного образования, представляющему универсальный и фундаментальный принцип новой прогрессивной системы образования. Такая трактовка принципа непрерывного образования рассматривается с позиций организационного признака его построения и характеризуется экстенсивным путем формирования знаний, который можно выразить формулой: век живи, век учишься. Другими словами не качественная сторона образования, а количественная структура заложена в традиционную устоявшуюся практику.

По мнению Б.Г. Огаянца «концепция непрерывного образования тесно связана с принципом системного подхода, в рамках которого непрерывное образование не может быть сведено к различным комбинациям или перекомбинациям образовательных подсистем или их элементов с акцентом на улучшение их работы. Системный подход требует не только создание теории такой системы, но также определяет оптимальный характер и свойства элементов, обеспечивающих максимальную эффективность функционирования системы, и, наконец, устанавливает связи между ее элементами» [15, 19].

М.П. Куприянов и О.П. Околелов к системным компонентам педагогической модели непрерывного образования относят:

- образовательные учреждения, включая и не государственные, обеспечивающие приобретение, углубление и расширение общего и профессионального образования;
- самообразование, рассматриваемое в плане специфической образовательной системы;
- содержание образования, сформированное на основе принципа социальной актуальности предлагаемой учащимся системы знаний;
- педагогический инструментарий, под которым понимается совокупность средств, способов и форм приобретения, углубления и расширения общего образования, профессиональной компетентности и воспитания гражданской ответственности [52].

А.М. Новиков считает, что системообразующим фактором непрерывного образования выступает, очевидно, его целостность, т.е. не механическое приращение элементов, а глубокая интеграция всех образовательных подсистем и процессов [69].

В Законе Российской Федерации об образовании система образования трактуется как совокупность взаимодействующих: преемственных образовательных программ и государственных образовательных стандартов

различного уровня и направленности; сети реализующих их образовательных учреждений и органов управления образованием [34].

Тем самым подчеркивается не организационно-структурная основа, как раньше в жестоко централизованной системе образования, а прежде всего ее содержательная основа. Такое понимание непрерывного образования нам представляется наиболее верным, так как отражает принципиальное отличие от традиционной схемы образования содержательно-структурным подходом к построению системы непрерывного образования, который означает приоритетность построения содержания непрерывного образования перед его организационными формами, что находит отражение в результатах нашего исследования.

В связи с этим, очевидно, что приоритетным должно быть рассмотрение непрерывного образования с содержательной стороны как системы образовательных процессов – образовательных программ, а затем уже обеспечение этих процессов необходимыми организационными образовательными структурами.

Качественное научно-педагогическое обеспечение развития целостной образовательной системы предполагает, наряду с другими условиями, наличие квалифицированных педагогических кадров, обеспечивающих эффективное функционирование каждого образовательного учреждения этой системы. Поэтому в рамках государственной системы непрерывного образования рассмотрим систему непрерывного профессионального педагогического образования, под которой будем понимать совокупность учебных заведений разного уровня, обеспечивающих формирование профессионально-личностных качеств учителя в течении всего периода профессиональной подготовки к деятельности.

Педагогическое образование является приоритетной и системообразующей областью в сфере образования, которая:

- обеспечивает формирование профессионально-компетентной личности педагога, способного самостоятельно и творчески решать профессиональ-

ные задачи, осознавать личностную и общественную значимость педагогической деятельности, нести ответственность за ее результаты;

- способствует социальной стабильности и развитию общества;
- определяет качество подготовки кадров для всех сфер функционирования общества и государства.

В настоящее время система непрерывного педагогического образования объединяет более 670 образовательных учреждений: 346 педагогических колледжей и училищ (163 педагогических училища и 183 педагогических колледжа), финансируемых из бюджетов субъектов Российской Федерации; 55 профессионально-педагогических и индустриально-педагогических колледжей и техникумов; 160 государственных высших учебных заведений (81 педагогический институт и университет, включая 2 профессионально-педагогических вуза, 5 вузов, финансируемых из бюджетов субъектов Российской Федерации, 3 лингвистических университета, 61 государственный («классический») университет и 30 отраслевых вузов); 94 образовательных учреждения повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования: Академия повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования, 3 института повышения квалификации специалистов начального профессионального образования Министерства образования России, 90 институтов повышения квалификации, финансируемых из бюджетов субъектов Российской Федерации [84].

По данным Госкомстата РФ на 1998-1999 годы система непрерывного педагогического образования обеспечивает педагогическими кадрами более 60 тысяч дошкольных образовательных учреждений (с численностью обучающихся — 4,7 млн.) и 66,7 тысяч общеобразовательных учреждений различных видов и типов (21,1 млн. обучающихся), включая учреждения специального образования; 4 тысячи учреждений начального профессионального образования (1,67 млн. обучающихся); 2,65 тыс. учреждений среднего профессионального образования (2,1 млн. обучающихся); 8,7 тыс.

учреждений дополнительного образования (4,4 млн. обучающихся); 587 высших учебных заведений (3,3 млн. обучающихся).

В целом, система непрерывного педагогического образования готовит педагогические кадры для более чем 140 тыс. образовательных учреждений всех видов и типов, в которых обучаются 37,27 млн. человек [84].

Востребованность выпускников системы непрерывного педагогического образования не ограничивается лишь образовательными учреждениями. Педагоги профессионального обучения запрашиваются учебно-курсовой сетью предприятий и организаций различных министерств и ведомств, в рамках которой ежегодно подготавливается около 1,7 млн. человек. Выпускники системы непрерывного педагогического образования приглашаются на работу центрами по подготовке, переподготовке и повышению квалификации незанятого населения.

Среди различных направлений организации системы непрерывного педагогического образования наиболее исследованной в нашей стране оказалась подсистема непрерывного повышения квалификации преподавателей и руководителей общеобразовательной и средней специальной школы. Что же касается проблем непрерывного образования вузовских преподавателей, то к ним проявили интерес лишь немногие исследователи, рассматривающие вопросы непрерывного педагогического образования с точки зрения системного подхода.

По определению В. Беспалько, системный подход представляет собой попытку наиболее полно описать строение системных объектов, законы их функционирования и развития. Как известно, в состав системы входят подсистемы и элементы, хотя сразу следует отметить, что такое деление — весьма условно. Рассматриваемая нами система базируется на подсистемах профессиональной подготовки научно-педагогических кадров, дополнительного профессионального образования, обеспечивающего дополнительную подготовку и профессиональную переподготовку специалистов с целью получения квалификации «преподаватель высшей школы», а

также повышения квалификации преподавателей вузов. В целом же описываемая система непрерывного образования охватывает контингент от абитуриента до доктора наук – профессора [12].

По мнению Н. Нечаева, систему непрерывного образования нужно рассматривать и как процесс и как результат удовлетворения потребностей человека в образовательных услугах, обеспечивающих реализацию его жизненных целей и поступательное развитие самого общества. Выраженный в этих целях новый социальный заказ и обуславливает в подготовке, переподготовке и повышении квалификации учителей переориентацию с массово-репродуктивного на индивидуально-творческий подход. В современных условиях образование рассматривается прежде всего как процесс, направленный на расширение возможностей выбора жизненного пути и саморазвития личности. Различие же парадигм определяет в свою очередь смену основных направлений педагогических исследований. Теперь проектированию подлежат прежде всего образовательные маршруты, модели обучаемых, стратегии и средства педагогического содействия процессу становления личности [67].

Г. Матушанский выделяет следующий ряд основополагающих принципов проектирования системы непрерывного педагогического образования. Принцип непрерывности подготовки, переподготовки и повышения квалификации учителя обуславливает принцип ступенчатости непрерывного образования, т.е. последовательного восхождения от низших квалификационно-должностных уровней к высшим. Но, поскольку в процессе непрерывного образования периоды самообразовательной деятельности чередуются с периодами институционализованного образования, необходимо выделить еще один принцип: сочетания непрерывности и дискретности. Кроме того, компоненты единой системы должны быть организованы оптимальным образом, что предполагает введение в процесс проектирования новой индивидуально-творческой парадигмы, т.е. реализацию принципа индивидуализации [60].

В число основных принципов проектирования системы непрерывного профессионального образования учителей следует включить также принцип демократизма, т.е. предусмотреть возможность постоянного или периодического доступа к любым организационным формам обучения. Принцип горизонтальной интеграции предполагает возможность получения образования как в параллельных государственных структурах, так и за их пределами. Принцип институализации отражает необходимость, по мере развития системы, создания новых институализованных ее форм. Принцип релевантности обеспечивает значимость непрерывного образования, а принцип избирательности — возможность выбора самим обучаемым учебных программ, форм и видов непрерывного образования.

Вместе с тем очевидно, что система непрерывного образования должна выполнять не только вполне определенные обобщенные, но и специфические функции. К обобщенным можно отнести функции профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации, стажировок и самообразования учителей. К этому перечню примыкают акселераторная (связанная с обеспечением такого уровня знаний людей, который соответствует необходимой производственной и общественной компетенции) и амортизационная (амортизирующая разрыв поколений по образовательному уровню, информированности и ценностным ориентациям) функции. Среди специфических функций системы можно выделить прежде всего компенсаторно-корректировочную. Важное значение приобретает и развивающая функция — организация профессионального и общекультурного развития личности, ее творческого потенциала; удовлетворение интеллектуальных и творческих потребностей людей. Наконец, выделим адаптивную функцию, связанную с содействием адаптации слушателей к изменяющимся требованиям социальной среды, и организационную, цель которой - способствовать рациональной организации самообразовательной деятельности преподавателей высшей школы.

Анализируя функционирование и характеризуя развитие системы непрерывного педагогического образования, следует отметить наличие проблем, обусловленных как внешними условиями, так и внутренними особенностями современного этапа ее деятельности. Наиболее актуальными из них, на наш взгляд, являются следующие проблемы:

- неразработанность научных и научно-методических основ диагностики качества педагогического образования; отсутствие эффективного механизма повышения качества подготовки педагогических кадров;
- недостаточный учет запросов общеобразовательной школы при формировании содержания педагогического образования; нарушение механизма преемственности форм и методов обучения в образовательных учреждениях среднего, высшего и послевузовского педагогического образования и общеобразовательной школы;
- недостаточное внимание к подготовке педагогических кадров для работы в условиях вариативных образовательных программ и учебников, профильного обучения в 12-летней общеобразовательной школе;
- отсутствие научнообоснованных подходов к созданию преемственных образовательных стандартов и программ педагогического образования;
- несовершенство механизма разработки, апробации и внедрения преемственных государственных образовательных стандартов всех уровней непрерывного педагогического образования;
- отсутствие научнообоснованного долгосрочного прогноза потребности рынка образовательных услуг запросов личности и общества;
- неразвитость информационной среды и культуры в системе педагогического образования; недостаток внимания к проблемам информатизации системы непрерывного педагогического образования, неразработанность и слабое внедрение информационных технологий в процесс подготовки педагогических кадров;

- недостаточный уровень поддержки и стимулирования фундаментальных и прикладных исследований, развития научных школ и научных направлений в системе педагогического образования;
- неразработанность нормативно-правовой и низкий уровень социально-экономической базы системы непрерывного педагогического образования;
- неэффективность управления системой непрерывного педагогического образования.

1. 2. Характеристика системы непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности

В настоящее время в Российской Федерации началась работа по совершенствованию структуры и содержания общего образования. Основные направления модернизации общего образования были определены в Концепции структуры и содержания общего образования, в экспериментальном Базисном учебном плане, в концепциях образовательных областей и учебных предметов.

С 1 сентября 2001 года в ряде общеобразовательных учреждений России в соответствии с постановлением Правительства РФ от 23.03.2001 г. № 224 начал проводиться эксперимент, призванный определить пути совершенствования структуры и содержания курса ОБЖ [20].

Одним их ключевых направлений обновления содержания общего образования является обязательное обучение учащихся основам безопасности жизнедеятельности на всех ступенях общеобразовательной школы и выделение самостоятельной образовательной области «Основы безопасности жизнедеятельности».

Деятельность Министерства образования Российской Федерации по подготовке населения к действиям в чрезвычайных ситуациях и обучению учащейся молодежи в образовательных учреждениях по безопасности жизнедеятельности на сегодняшний день осуществляется в соответствии с требованиями федеральных законов от 21.12.94 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», от 12.02.98 № 28-ФЗ «О гражданской обороне», от 13.03.96 № 12-ФЗ «Об образовании» и постановлений Правительства Российской Федерации от 24.07.95 № 738 «О порядке подготовки населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций» и от 02.11.2000 № 841 «Об утверждении положения об организации обучения населения в области

гражданской обороны» и на основе совместно разрабатываемых с МЧС РФ учебных планов и программ.

Система непрерывного образования по вопросам безопасности жизнедеятельности реализуется в образовательных учреждениях, начиная от дошкольного учреждения и заканчивая послевузовской профессиональной подготовкой. Эта система нацелена на подготовку учащихся и студентов к безопасному поведению в повседневной жизни и чрезвычайных ситуациях мирного времени и организована следующим образом.

1. Дошкольное образование

Минобразования России, МЧС России, МВД России, Минздрава России за последние годы усилили внимание к проблемам безопасности детей дошкольного возраста. В этих целях в 1997 г. подготовлена и издана программа «Основы безопасности детей дошкольного возраста» и комплект методических пособий.

Цель данной учебно-методической литературы - научить детей осознанно вести себя в опасных ситуациях на улице, в транспорте, при общении с людьми, животными, растениями. В целях реализации этой программы разработан учебно-методический комплект, утвержденный МЧС России, для работы с детьми 6-7 лет, а также для воспитателей и родителей.

2. Общее среднее образование

За последние годы в учреждениях общего полного среднего образования Минобразования России совместно с МЧС России проведена определенная работа по становлению курса ОБЖ и его внедрению в учебный процесс.

В 1994 г. были разработаны первые программы курса «Основы безопасности жизнедеятельности» (ОБЖ) для учащихся 1-11 классов. В соответствии с программами разработаны вариативные учебники и пособия. Учебники прошли экспертную оценку, имеют гриф Минобразования России, более тридцати наименований из них включены в Федеральный пере-

чень учебников и пособий, рекомендованных Минобразования России, и изданы тиражом более трех миллионов экземпляров.

В 1998-1999 гг. разработаны обязательные минимумы содержания по курсам ОБЖ и «Окружающий мир» для всех ступеней общеобразовательной школы, а также требования, предъявляемые к уровню подготовки выпускников и материалы итоговой аттестации для основного общего и среднего (полного) общего образования, примерные программы по курсу «Окружающий мир» для учащихся 1-4 классов и по курсу ОБЖ для учащихся 5-9 и 10-11 классов.

В Базисном учебном плане общеобразовательных учреждений России подготовка учащихся к действиям в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера предусмотрена в ходе изучения курсов «Окружающий мир» для начальных классов и ОБЖ для учащихся 10-11 классов за счет времени инвариантной части плана.

В настоящее время в связи с планируемым переходом общеобразовательных учреждений на 12-летнее обучение Минобразования России разработана Концепция развития курса «Основы безопасности жизнедеятельности», в которой курс ОБЖ предлагается выделить в самостоятельную образовательную область [91].

3. Начальное и среднее профессиональное образование

В учреждениях начального профессионального образования обучение проводится по программам курса «Основы безопасности жизнедеятельности», который введен приказом Минобразования России от 22.06.94 № 215.

Институтом развития профессионального образования с привлечением сотрудников МЧС России разработаны:

- общие рекомендации по планированию курса ОБЖ (1995 г.);
- программа по курсу ОБЖ (1995 г.);
- комплект тестовых заданий и методические рекомендации (1998 г.).

Студенты образовательных учреждений среднего профессионального образования изучают дисциплину «Основы безопасности жизнедеятельности» (на базе основного общего образования) и дисциплину «Безопасность жизнедеятельности» (на базе среднего (полного) общего образования).

Государственные требования к минимуму содержания и уровню подготовки выпускников по специальностям среднего профессионального образования предусматривают изучение дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» в объеме 90 учебных часов для технических специальностей и 60 учебных часов для гуманитарно-социальных специальностей.

Минобразования России совместно с Научно-методическим центром среднего профессионального образования и МЧС России организовало курсы повышения квалификации преподавателей-организаторов ОБЖ, подготовку и переподготовку преподавателей-предметников, разработало программу по дисциплине «Безопасность жизнедеятельности» и курсу ОБЖ. В настоящее время Минобразования России подготовлен к изданию новый учебник по основам безопасности жизнедеятельности для учреждений среднего профессионального образования. В сентябре 2000 г. для ссузов подготовлена новая Примерная программа по курсу ОБЖ, в которой отражены частично и элементы ГО [83].

В целях координации усилий министерств и ведомств в развитии и совершенствовании преподавания курса «Основы безопасности жизнедеятельности» в образовательных учреждениях России при Минобразования России создан Координационный совет (приказ Минобразования России от 22.01.2001 № 178) [82].

4. Высшее профессиональное образование

В учреждениях высшего профессионального образования подготовка студентов к действиям в чрезвычайных ситуациях осуществляется в ходе изучения дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» и курса ГО.

В государственных педагогических университетах ведется подготовка студентов по программам «Основы медицинских знаний и охрана здоровья детей» в объеме 150 часов и «Медико-биологическая подготовка и безопасность жизнедеятельности» в объеме 180 часов.

В новом поколении Государственных образовательных стандартов высшего профессионального образования дисциплина «Безопасность жизнедеятельности» включена в общепрофессиональный цикл дисциплин практически всех направлений и специальностей. Для педагогических вузов подготовлен новый государственный образовательный стандарт по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» [28].

Министерством утверждены рекомендации по дифференцированному включению курса безопасности жизнедеятельности в направления и специальности высшего профессионального образования, разработанные Научно-методическим советом по безопасности жизнедеятельности. В 1999 г. для студентов издан базовый учебник «Безопасность жизнедеятельности», а также ряд учебных пособий по защите в чрезвычайных ситуациях [101].

5. Послевузовское образование

В целях совершенствования подготовки студентов вузов в области безопасности жизнедеятельности в феврале 1999 г. проведен учебно-методический сбор с руководящим и преподавательским составом кафедр вузов г. Москвы и Московской области, осуществляющих подготовку по безопасности жизнедеятельности. В ходе сбора был осуществлен анализ состояния подготовки студентов в области безопасности жизнедеятельности и намечен ряд мер по повышению эффективности и активизации подготовки студентов.

В 1999 г. в Академии гражданской защиты МЧС России начат эксперимент по подготовке бакалавров в рамках специальности «Защита в чрезвычайных ситуациях». В настоящее время подготовлен и утвержден государственный образовательный стандарт по данной специальности. В

Академии гражданской защиты МЧС России прошли переподготовку и повышение квалификации 62 преподавателя вузов.

В целях реализации непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности приказом Министерства образования РФ №178 от 22.01.2001 года создан координационный совет по безопасности жизнедеятельности для «координации усилий заинтересованных министерств и ведомств в развитии и совершенствовании преподавания курса «Основы безопасности жизнедеятельности» в общеобразовательных учреждениях России» [82].

Заместитель министра МЧС РФ Г.А. Казанцев отмечает, что «Совет будет осуществлять координацию действий образовательных учреждений различных уровней – общеобразовательного, начального, среднего и высшего профессионального образования – для обеспечения непрерывного обучения в области безопасности жизнедеятельности». [39,с.7].

Известные отечественные ученые С.В. Белов и В.А. Девисилов разработали концепцию непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности, которая состоит из 10 уровней получения знаний. Вызывает интерес то, каким образом авторы распределяют доли знаний (%) от общего объема знаний в области БЖД по уровням обучения и приобретаемой квалификации (таблица 1.1) [10].

Однако, на наш взгляд, доля знаний выпускника средней полной школы должна составлять более 40 % при объеме курса ОБЖ 180 часов.

Уровни обучения по безопасности жизнедеятельности

Уровни знаний	Этап обучения	Доли знаний от общего объема знаний в курсе ОБЖ и дисциплине БЖД, %
УО 1	Дошкольное обучение	До 2
У 1	Начальное образование (1-4 классы)	10
У2	Неполное среднее образование (5-9 кл.)	20
У3	Среднее образование (10-11 кл.)	40
У4	Среднее профессиональное образование (ссуз)	75
У 5	Бакалавриат (вуз)	85
У6	Специалист (вуз)	100
У7	Специалист (ИПК, ФПК)	>100
V 8-У 10	Бакалавр, специалист и магистр в области безопасности жизнедеятельности (вуз)	»100

Важным фактором устойчивого функционирования системы непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности является реализация комплекса дидактических принципов, выделенных М.Б. Суллой и О.В. Сергеевой и являющихся специфическими для данной образовательной области [102].

Так, по мнению названных авторов все принципы непрерывного образования по безопасности жизнедеятельности можно сгруппировать в три блока.

Первый блок – общедидактические принципы: принцип гуманизма, принцип всеобщности и демократизма, принцип гибкости и вариативности содержания, принцип системности и междисциплинарности, принцип интеграции знаний с практической деятельностью.

Второй блок – методические принципы: принцип проблемности, принцип учета региональных особенностей, принцип взаимодействия сис-

темы “Человек-среда”, принцип взаимосвязи опасностей, их причин и последствий.

Третий блок – организационно-педагогические принципы: принцип преемственности образовательных программ, принцип вертикальной интеграции образовательных учреждений, принцип горизонтальной координации деятельности образовательных учреждений с межведомственными структурами.

Важнейшей проблемой формирования региональной системы непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности является качественная разработка ее структуры с максимальным использованием сложившихся звеньев образовательной сферы. В число таких звеньев входит дошкольное воспитание, общее среднее образование, среднее и высшее профессиональное образование, повышение квалификации и переподготовка кадров (рис. 1.1).

Дошкольное воспитание	Начальное общее образование	Общее полное образование	Общее среднее образование	Среднее профессиональное образование	Высшее профессиональное образование	Повышение квалификации и переподготовка кадров
Семья, курс ОБЖ для дошкольных образовательных учреждений	Интегрированный курс «Окружающий мир» для начальной школы	Курс ОБЖ для основной общей школы, Всероссийское движение «Школа безопасности»	Курс ОБЖ для средней (полной) общей школы, кадетский корпус подготовки спасателей	Курс БЖД для средних профессиональных учебных заведений (училища, колледжи, техникумы), молодежная организация «Всероссийский студенческий корпус спасателей»	Курс БЖД для высших профессиональных учебных заведений (институты, университеты, академии), молодежная организация «Всероссийский студенческий корпус спасателей»	Тульский областной институт развития образования, Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ

Рис. 1.1. Система непрерывного образования по безопасности жизнедеятельности в Тульском регионе

1. 3. Модернизация содержания образования в непрерывной подготовке учителей ОБЖ

В ходе осуществляемой модернизации системы общего образования в состав содержания федерального компонента введена образовательная область «Основы безопасности жизнедеятельности». С одной стороны, это позволяет расширить диапазон охвата проблем безопасности человека за счет включения в содержание курса формирующих мировоззрение вопросов национальной и глобальной безопасности, с другой стороны по известному логическому закону увеличение объема материала неизбежно приводит к уменьшению его содержания, что требует поиска новых подходов к отбору и конструированию содержания образования.

Несмотря на то, что понятие «содержание образования» в педагогической литературе раскрыто достаточно широко (В.И. Загвязинский, В. В. Краевский, В.С. Леднев, И.Я. Лернер и др.) толкование этого понятия, встречающееся в педагогической литературе, не менее многопланово, чем понятие «процесс обучения». В значительной степени это обусловлено различным подходом авторов к структурированию обучения. Так, В.И. Загвязинский в обучении выделяет три основных компонента: содержание изучаемого, преподавание и учение - и соответственно с этим предлагает анализировать учебный процесс на уровне функциональных связей между этими компонентами [31]. В.С. Леднев основное внимание в содержании образования уделяет личностно-деятельностному подходу и выделяет в содержании образования три главных момента, а точнее их совокупность: усвоение, воспитание и развитие [56]. С.И. Архангельский к главным составляющим учебного процесса относит: содержание обучения, методы и способы обучения, формы и средства обучения, учебную и научную работу обучающихся, обучающую деятельность преподавателей [5]. По мнению В.В. Краевского в содержании образования структурно можно выделить две стороны: процессуальную и содержательную. Процессуальная сторона

отражает динамику обучения, процесс обучения в его движении, изменении. Содержательная – включает в себя собственно содержание в том виде, в каком оно реально может быть реализовано в педагогической действительности. Ни одна из этих сторон не может существовать без другой [104].

Приведенные определения понятия «содержание образования» позволяют сделать вывод о том, что, несмотря на различный подход авторов к интерпретации этого термина, главное заключается в диалектическом единстве процесса и содержания обучения. Эти главные компоненты составляют ядро системы и находятся в постоянной взаимосвязи.

Учитывая имеющиеся в психолого-педагогической литературе трактовки понятий «процесс обучения» и «содержание обучения», под содержанием образования вслед за Н.А. Шайденко, будем понимать «диалектическое единство, складывающееся из определенным образом организованного материала и процесса обучения ему, а важнейшими факторами оптимизации содержания обучения считать научно обоснованный характер отбора учебной информации и методов её презентации» [114,13].

Большой интерес для нашего исследования представляет идея «ключевых компетенций», которая в последние годы интенсивно развивается на основе концепции непрерывного образования. В части реформирования содержания образования в ней заложен огромный потенциал, поскольку в соответствии с концепцией школа перестала быть «звеном» и становится «центром» образовательной среды, которая во многом определяет будущее науки, производства, искусства и развития общества в целом, что неизбежно должно повлечь за собой изменения в содержании образования.

В этих условиях школа становится уже не единственным источником образования, а работает с другими структурами. При эффективной организации системы непрерывного образования «по горизонтали» открывается возможность освободить школу от выполнения ряда традиционных

задач, которые по мнению А.А. Кузнецова и М.В. Рыжакова, успешно могут быть решены в рамках неформального образования и его содержания [49].

В этом случае изучение основ наук и учебных предметов как таковых в значительном объеме может быть вынесено за рамки школы в параллельные структуры системы непрерывного образования, где они могут быть усвоены с полным учетом интересов и возможностей учащихся. Главное место займет содержание, направленное на формирование определенных черт или качеств личности, так называемых «ключевых компетенций», которые требуется сформировать.

В основу занятий при этом могут быть положены специально конструируемые воспитывающие педагогические ситуации, например, умение брать ответственность за свои поступки и ошибки, оперативно принимать решения и четко действовать в чрезвычайных ситуациях, находить правильные пути из «безвыходных» ситуаций и т.д.

Ключевые компетенции не сводятся к традиционным знаниям, умениям или навыкам в той или иной области. Это скорее способность мобилизовать свои потенциальные возможности в ситуации, которая этого требует (техногенная катастрофа, стихийное бедствие и т.д.)

Являясь средством воплощения в жизнь целей обучения содержание должно отражать как текущие, так и перспективные потребности общества и личности, в том числе и потребность в безопасности.

Рассмотрим человеческие потребности через их классификацию по иерархически построенным уровням, последовательность которых указывает на порядок появления в процессе развития человека, и характеризует развитие мотивационной сферы в целом (рис. 1.2). Первые три уровня являются врожденными, инстинктивными потребностями, биологическими по происхождению и находят свое отражение в животном мире. Две последних высших ступени можно назвать вторичными потребностями, возникающих в процессе воспитания и обучения и присущих только человеку.

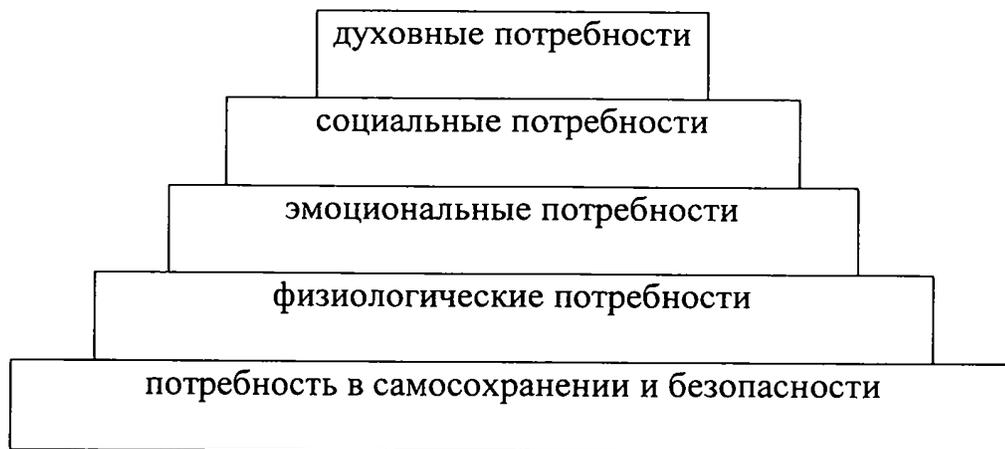


Рис. 1.2. Классификация (иерархия) потребностей человека по уровням эволюционного развития

Представленная нами классификация потребностей несколько отличается от традиционной, предложенной американским психологом А. Маслоу тем, что на первое место ставит потребность в безопасности. Анализ литературы по современному психоанализу и психологии экстремальных ситуаций позволяет утверждать, что первичной по происхождению и наиболее сильной по величине является потребность в самосохранении.

Мы согласны с И.П. Подласым в том, что «именно потребности в наибольшей степени направляют формирование содержания и включение его в программы учебных заведений различных типов и уровней...» [81, с. 225].

Тем не менее, анализ психолого-педагогической литературы по проблемам высшей школы показывает, что в настоящее время проблема содержания образования относится к числу наименее разработанных разделов, в частности в рамках педагогических вузов, поэтому определение содержания образования является одним из основных вопросов педагогики высшей школы, т.к. содержание учебного материала - один из главных факторов, определяющих выбор методов и дидактических средств обучения. Российские ученые - психологи, дидакты, методисты, в своих работах

доказали, что содержание усваиваемых знаний влияет на характер процессов усвоения и определяет уровень умственного развития обучаемых, а также обуславливает особенности построения учебного процесса. Этим объясняется необходимость оптимально построить содержательный компонент процесса обучения.

Ряд исследований посвящен общим подходам к отбору и организации учебного материала, но не содержит конкретных практических рекомендаций. Многие работы не учитывают принципы дидактики высшей школы и особенности процесса обучения студентов. Отсутствует общепринятая классификация учебного материала, нет полной его характеристики, раскрывающей требования различного материала к познавательной деятельности обучающихся. В практической работе учитель вынужден эмпирически определять степень сложности учебного материала и выбирать соответствующие методы и дидактические средства обучения.

Основные принципы структурирования учебного материала, его организации и презентации в учебном процессе достаточно детально разработаны в трудах ведущих советских дидактов, психологов и методистов (А.Н. Леонтьева, П.Я. Гальперина, Н.Ф. Талызиной, М.С. Ильина и др.). Однако разработанные к настоящему времени достаточно четкие качественные, а в некоторых случаях и количественные критерии отбора учебного материала не нашли конкретной реализации в большинстве учебных пособий, используемых в вузах.

С.И. Архангельский отмечает, что «для формирования научного содержания высшей школы в целом и отдельных ее предметов выбираются, главным образом, пять направлений: 1) рассмотрение науки как суммы понятий; 2) изучение науки как системы оперирования понятиями; 3) изучение науки как системы знаний о связях и отношениях предметов, явлений, их сущности; 4) рассмотрение науки как фактора совершенствования, развития практической деятельности человека; 5) рассмотрение науки как средства развития культуры и мировоззрения человека» [6, с.126].

Исходя из этих направлений, высшая школа отбирает из содержания, методов, средств науки существенные и основные идеи, закономерности, инструментальные средства и строит на этом свое содержание и методы, создает свои средства учебного и научного познания. В учебный процесс переходит не вся наука или область науки, а только та ее часть, которая обеспечивает необходимые параметры познания той или иной научной области в зависимости от целей и задач подготавливаемого специалиста.

Одной из важнейших является задача формирования содержания образования в педвузе в соответствии с требованиями школы, т.к. содержание образования и воспитания в высшей школе объективно определяется сегодняшними и перспективными требованиями со стороны общества к характеру и содержанию труда учителя, т.е. социальным заказом к высшей школе.

Формирование содержания образования в педвузе должно базироваться на модели деятельности специалиста. Основу социально-экономических требований к качеству подготовки учительских кадров определяет направленность подготовки их к работе в органах образования.

Проектируя содержание и методологию обучения, по мнению Н.А. Шайденко, необходимо определить систему знаний и приемов познавательной деятельности, способную обеспечить непрерывное формирование у студентов навыков профессиональной деятельности [114].

В.Г. Подзолков выделяет следующие основные принципы, на которых базируется разработка содержания непрерывного педагогического образования:

- фундаментальность — научная обоснованность и высокое качество предметной, психолого-педагогической, социогуманитарной и общекультурной подготовки;
- универсальность — полнота набора дисциплин, обеспечивающих базовую подготовку в единстве профессиональной и общекультурной составляющих;

- интегративность — междисциплинарная связь, ориентированная на формирование целостной картины мира, создаваемой комплексом базовых дисциплин на основе взаимодополнительности содержания и единства цели и требований;
- вариативность — гибкое сочетание обязательных базовых и дополнительных дисциплин, дисциплин по выбору и специализаций;
- практическая направленность педагогического образования;
- преемственность — одно из необходимых условий обеспечения непрерывного педагогического образования, предполагающее общие концептуальные подходы к реализации содержания на всех уровнях непрерывного образования;
- динамизм — прогностический характер проектирования региональной составляющей содержания образования [80].

Анализ содержания профессиональной деятельности и сложившихся проблемных ситуаций в области образования позволил нам сформулировать требования к содержанию подготовки учителя ОБЖ, которые во многом совпадают с исследованиями М.Н. Скаткина и В.В. Краевского для средней школы [93]:

1) фундаментализация, демократизация и гуманизация высшего педагогического образования за счет увеличения роли дисциплин общенаучного цикла, усиления межпредметных связей между дисциплинами учебного плана, что должно способствовать воспитанию системного мышления учителя ОБЖ;

2) обеспечение подготовки учителей широкого профиля, понимая под широтой профиля способность учителя ОБЖ выполнять функции обучения и воспитания в образовательных учреждениях разного типа, со школьниками разных возрастных групп, с привлечением знаний ряда смежных курсов ОБЖ наук;

3) усиление внимания в педагогических дисциплинах на методологических, мировоззренческих и социологических проблемах (проблемы

глобальной и национальной безопасности); изучение частных факторов, отдельных закономерностей явлений и понятий, теоретических положений на базе обобщающих идей и принципов; переход от анализа к синтезу;

4) включение в содержание образования специальных дисциплин, направленных на формирование устойчивых навыков владения средствами вычислительной техники и т.д.

По мнению С.И. Архангельского в учебном процессе высшей школы дисциплины и виды обучения группируются вокруг предметов, определяющих специальность, и, поэтому, рассматриваются относительно тех требований, которые предъявляют эти предметы ко всем другим дисциплинам данного учебного профиля. В свою очередь, содержание, объем, методы и средства изучения профилирующих предметов исходят из целей и задач подготовки специалиста, его теоретической и практической квалификации. В зависимости от специальности все учебные предметы разделяются на профилирующие и непрофилирующие, которые находятся в отношениях, изменяющихся в зависимости от ряда причин и условий. Изменение этих отношений закономерно, т.к. оно выражает их взаимосвязанное развитие. В свою очередь, непрофилирующие дисциплины также делятся на два вида по отношению к специальным предметам: “свободные” и “связные” дисциплины, - это обуславливается определенными требованиями подготовки специалиста [6].

Первая группа дисциплин наряду с научным знанием, выполняют определенную служебную роль для профилирующих дисциплин. Вторая группа дисциплин имеет относительную свободу глубины, содержания и объема. Их задача - формирование кругозора и мировоззрения, но с определенных позиций, целей и задач подготовки будущего учителя ОБЖ.

Вслед за Н.А. Шайденко мы считаем, что развитие многосторонних связей между дисциплинами приводит к формированию комплексно-всесторонней системы знаний. На самом высшем уровне синтез знаний представляет собой единство всех наук. На уровне учебных дисциплин

происходит внутри - и межпредметный синтез. На следующем уровне осуществляется методологический синтез, связанный с унификацией понятий, универсализацией методов [114].

Содержание профилирующих предметов составляет основу дальнейшей деятельности выпускников и поэтому уровень знаний их должен быть наивысшим. Содержание специальных предметов должно быть усвоено на уровне умений. Содержание одних вспомогательных вопросов может быть на уровне знаний, а других - на уровне распознавания.

Повышение качества подготовки будущих учителей ОБЖ зависит от существенной перестройки и изменения содержания педагогического образования в направлении его фундаментализации, к расширению профиля подготовки будущих учителей и их профессиональной мобильности.

Изменение содержания образования ставит своей целью приведение теоретических и эмпирических знаний студентов в соответствие с задачами их профессионального формирования и развития. Важная роль отводится интеграции в системе подготовки будущего учителя, которая осуществляется между знаниями, умениями и навыками, полученными в рамках школьного курса ОБЖ, педагогическом колледже и вузе, в форме установления системообразующих межпредметных связей вузовских курсов (прежде всего в предметном блоке), осуществления связей между педагогической теорией и практикой студентов. Таким образом, интеграция содержания педагогического образования выступает как механизм осуществления системного подхода к профессиональному становлению будущих учителей ОБЖ.

Серьезной причиной недостатков профессионального формирования будущих учителей ОБЖ является отсутствие научного обоснования в определении содержания среднего и высшего педагогического образования, а также теоретического обоснования интегративных подходов к отбору этого содержания.

Председатель Учебно-методического совета высшего педагогического образования по безопасности жизнедеятельности В.В. Марков, под руководством которого был разработан новый государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования (ГОС ВПО) по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» отмечает: «Хотя ГОС ВПО разрабатывался вполне самостоятельно и независимо, он тем не менее на 80% совпадает со стандартом среднего образования. Различия касаются объема и уровня знаний» [58,с.18].

Думается, что стандарт образования выпускника педагогического вуза должен отличаться от стандарта образования выпускника педагогического училища или колледжа не столько объемом знаний и умений, сколько ориентацией на овладение методологическими знаниями и способами преобразующей деятельности в процессе межсубъектного воздействия. При этом, определяющим условием сопряженного содержания подготовки будущего учителя ОБЖ в учебном заведении среднего и высшего уровней образования является учет особенностей региональной системы образования.

Содержание национально-регионального компонента государственного образовательного стандарта по специальности «Безопасность жизнедеятельности» должно отражать специфику региональных особенностей в подготовке учителей ОБЖ и определяться профессиональными учебными заведениями, входящими в учебно-научно-педагогический комплекс.

Так, например предметный блок учебного плана в рамках национально-регионального компонента и дисциплин специализации государственного образовательного стандарта для специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» со специализацией «Защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного происхождения», разработанный на факультете «Технология, предпринимательство, экономика» Тульского государственного педагогического университета

им. Л.Н. Толстого включает следующие дисциплины предметной подготовки:

- Общественные спасательные объединения;
- Охрана труда в учреждениях образования;
- Психология экстремальных ситуаций;
- Безопасность дорожного движения;
- Медицина катастроф;
- Спасательное дело;
- Рискология и др.

Задачу оптимизации содержания педагогического образования надо решать, во-первых, путем тщательного пересмотра перечня дисциплин, входящих в учебный план, отказа от второстепенных предметов, серьезного пересмотра структуры всех дисциплин, сокращения в них всего, что непосредственно не влияет на формирование профессионально-педагогической готовности учителя.

Результаты нашего исследования совпадают с выводом В.Г. Подзолкова, что важнейшим условием сопряженного содержания подготовки будущего учителя ОБЖ в учебном заведении среднего и высшего уровней образования является учет особенностей региональной системы образования [80].

При разработке интегрированных учебных планов по специальности «Безопасность жизнедеятельности» должны быть полностью учтены федеральные компоненты государственных образовательных стандартов профессионального образования, включающие в себя:

- требования к обязательному минимуму содержания основных образовательных программ высшего и послевузовского профессионального образования и к условиям их реализации;
- сроки освоения основных образовательных программ высшего и послевузовского профессионального образования в государственных образовательных учреждениях;

- регламентацию календарного времени, выделяемого на теоретическое обучение, практические занятия, экзаменационные сессии, итоговую экзаменационную аттестацию;
- соблюдение количества часов, отводимых на блоки дисциплин, и наименования этих дисциплин.

Также необходимо учитывать следующие требования к организации учебно-воспитательного процесса, изложенные в статье 15 Закона РФ «Об образовании»:

- организация образовательного процесса в образовательном учреждении регламентируется учебным планом, годовым календарным учебным графиком и расписаниями занятий, разрабатываемыми и утверждаемыми образовательным учреждением самостоятельно;
- органы государственной власти, органы управления образованием и органы местного самоуправления не вправе изменять учебный план и учебный график гражданского образовательного учреждения после их утверждения;
- образовательное учреждение самостоятельно в выборе системы оценок, формы, порядка и периодичности промежуточной аттестации обучающихся;
- освоение образовательных программ всех видов профессионального педагогического образования завершается обязательной итоговой аттестацией выпускников;
- научно-методическое обеспечение итоговых аттестаций и объективный контроль качества подготовки выпускников по завершению каждого уровня образования осуществляется государственной аттестационной службой, не зависимой от органов управления образованием, в соответствии с государственными образовательными стандартами [34].

Последовательность изучения дисциплин учебного плана обусловлена принципом логичности и согласованности содержания изучаемых дисциплин.

Мы считаем, что учебные планы по специальности «Безопасность жизнедеятельности» должны быть составлены таким образом, чтобы в них интегрировались не только две ступени профессионального образования, но и среднее общее образование в рамках допрофессионального образования, что позволит обучать по единому учебному плану и согласовывать все этапы подготовки учителя ОБЖ.

1.4. Система непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе

Одной из характерных особенностей непрерывного образования является гибкость и многообразие используемых средств, технологий, способов и организационных форм, открытость образовательной систем по отношению к дальнейшему совершенствованию и развитию.

Продолжая мысль В.Г. Подзолкова о том, что согласно современной концепции непрерывного образования в его структуре должна быть осуществлена сквозная вертикальная интеграция ступеней непрерывного образования, обеспечивающая поступательность ее общего и профессионального образования мы приходим к выводу, что такая модель вертикальной интеграции может быть получена благодаря использованию резервов обеспечения непрерывности педагогического образования – преодоление традиционной разобщенности педагогических учебных заведений, реализующих различные уровни педагогического образования, путем формирования гибких образовательных структур – комплексов учебных заведений. Они представляют собой объединения нескольких учебных заведений в связанный комплекс, осуществляющий ступенчатую подготовку педагогических кадров, которая предполагает последовательное получение специалистом разных квалификаций [80].

В целях комплексной реализации концепции непрерывного образования Гособразованием СССР в 1990 году было утверждено «Типовое положение об учебном комплексе педагогических учебных заведений» (приказ от 3.01.1990 г. №2) и определены его следующие задачи:

- организационное обеспечение поиска и апробации различных форм допрофессиональной педагогической подготовки молодежи;
- совершенствование технологии и методики отбора абитуриентов и практики формирования контингента студентов педагогических учебных заведений;

- обеспечение непрерывной педагогической практики студентов, широкое привлечение к научно-исследовательской деятельности по приоритетным направлениям обучения и воспитания;
- создание необходимых условий для социального развития личности учителя, формирования нового педагогического мышления;
- обновление образовательной системы и интенсификация процесса подготовки и повышения квалификации педагогических кадров [71].

Эксперимент по созданию учебно-педагогических комплексов уже в последующие два года получил значительное развитие и признание. Так в докладе «Российское образование в переходный период. Программа стабилизации и развития», разработанном Министерством образования РФ в 1991 году, отмечалось следующее: «В наиболее развитых в педагогическом отношении регионах наблюдается сегодня тенденция к интеграции образовательных структур – создаются центры непрерывного образования и учебно-научно-педагогические комплексы, включающие школы, педучища, педвузы, институты усовершенствования учителей, различные формы дополнительного образования. Можно ожидать усиления этих тенденций, поскольку создание интегрированных образовательных структур позволяет организовать кооперацию в условиях дефицита квалифицированных кадров, сосредоточивать усилия на наиболее слабых или перспективных направлениях, а также осуществлять широкий ресурсный маневр – от использования материально-технической базы до более эффективного использования кадрового потенциала» [85, с.29].

В решении Коллегии Министерства общего и профессионального образования РФ от 9 декабря 1997 г. №15/2 «О совершенствовании структуры и содержания высшего педагогического образования в Российской Федерации» отмечалось, что за последние годы в высшем педагогическом образовании произошли существенные структурные изменения, поскольку сформировались различные пути получения высшего педагогического образования, реализуемые педагогическими вузами в рамках учебно-научно-

педагогических комплексов «педагогический колледж – педагогический вуз», которым принадлежит особая роль в развитии педагогического образования как открытой, гибкой и вариативной системы, развивающейся с опорой на традиции отечественного образования и науки [70].

В соответствии с современной концепцией непрерывного образования сотрудниками кафедры «Машиноведение и безопасность жизнедеятельности» Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого под руководством д.п.н., профессора, академика М.Б. Суллы и к.п.н., профессора В.М. Заенчика в целях осуществления непрерывной подготовки будущих учителей ОБЖ в 1995 году был создан учебно-научно-педагогический комплекс «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого – Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ – Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области» (рис.1.3).

В результате в настоящее время сложилась стройная структура подготовки будущих учителей ОБЖ по «сквозным» учебным планам среднего и высшего педагогического образования, являющаяся неотъемлемой частью региональной системы непрерывного педагогического образования.

При разработке этой системы авторы опирались на основы педагогических систем, предложенных В.П. Беспалько, Ф.Ф. Королевым, Н.В. Кузьминой, О.П. Околеловым.

Основой для разработки системы непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе стала система непрерывного профессионального педагогического образования, созданная научным коллективом Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого под руководством д.п.н., проф. Н.А. Шайденко и реально функционирующая в Тульской области.

Тульский педагогический колледж №1	Обучение по специальности “Начальные классы” с доп. специальностью “Безопасность жизнедеятельность” (4 года обучения)
Тульский государственный педуниверситет им. Л.Н. Толстого	Обучение по специальности “Безопасность жизнедеятельности” со специализацией “Общественный спасатель” (5 лет обучения)
Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ	Переподготовка по специальности “Преподаватель-организатор ОБЖ” (2 года)
Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области (ИПК и ППРО ТО)	Обучение по программе «Повышение квалификации преподавателей-организаторов ОБЖ» (6 месяцев обучения)

Рис. 1.3. Схема учебно-научно-педагогического комплекса по непрерывной подготовке учителей ОБЖ в Тульском регионе

В ТГПУ им. Л.Н. Толстого в течение ряда последних лет выполняются исследования по единому заказу Министерства образования РФ по теме: «Разработка концепции функционирования системы непрерывного педагогического образования».

Названные выше учебные заведения входят в состав учебно-научно-педагогического комплекса (УНПК), что позволяет существенно

развить процесс интеграции высшей и средней профессиональной педагогической школы. Учредителями УНПК являются департамент образования Тульской области, Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого и Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области.

Тульский педагогический колледж №1 ведет подготовку по 9 специальностям, включая 0312 «Преподавание в начальных классах» с дополнительной специальностью 330100 «Безопасность жизнедеятельности». Выпускники ТПК №1, успешно сдавшие экзамены в ТГПУ им. Л.Н. Толстого зачисляются на 3 курс по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности».

Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области (ИПК и ППРО ТО) осуществляет повышение квалификации учителей ОБЖ по программе «Повышение квалификации преподавателей-организаторов ОБЖ», разработанную А.С. Кольцовым и рассчитанную на 124 часа. В основу программы положены идеи системного, эколого-ноосферного подходов к образованию, обновления психолого-педагогических знаний, а также современные концепции модернизации содержания образования.

В 2001/2002 учебном году под научным руководством д.т.н., профессора Ю.А. Арсеньева в ИПК и ППРО ТО открыта научно-исследовательская лаборатория «Гражданская, экономико-правовая культура и безопасность субъекта образования».

ИПК и ППРО ТО совместно с Институтом гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ принимает активное участие в областных мероприятиях по вопросам безопасности жизнедеятельности и военно-патриотическому воспитанию молодежи [74].

Интегративный подход, реализующийся в рамках учебно-научно-педагогического комплекса «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого –

Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ - Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области» по непрерывной подготовке будущих учителей ОБЖ проявляется в следующем:

- непрерывность и многоуровневость образовательной системы;
- многоступенчатость профессиональной подготовки учителей ОБЖ;
- преемственность и сопряженность учебных планов;
- вариативность и гибкость образовательных программ;
- многофункциональность учебных заведений, входящих в комплекс.

При разработке интегрированных учебных планов авторы исходили не из абсолютного количества часов, выделяемых на изучение конкретных дисциплин в среднем или высшем учебном заведении, а из структуры планов, в которых были полностью учтены федеральные компоненты государственных образовательных стандартов профессионального образования по специальности «Безопасность жизнедеятельности» для средней и высшей школы [106].

Создание интегрированных учебных планов и согласование учебных программ позволяет обучающимся к определенному этапу овладеть достаточными знаниями, которые являются необходимыми для продолжения обучения на следующем этапе. Учебно-научно-педагогический комплекс «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого», с одной стороны, дает возможность пополнить контингент обучающихся в высшем учебном заведении студентами, имеющими соответствующую квалификацию после окончания среднего профессионального педагогического учебного заведения. С другой стороны, выпускники педколледжа получают среднее профессиональное педагогическое образование и квалификацию учитель, изучив при этом часть дисциплин общекультурного, психолого-педагогического, медико-биологического и предметного блоков, которые изучаются на начальных курсах педвуза. Поэтому было целесообразно не

только предоставить выпускникам педколледжа возможность получить высшее профессиональное педагогическое образование, но и рационально сократить продолжительность обучения в вузе.

Сокращение сроков обучения стало возможным благодаря созданию специальных групп, обучающихся по интегрированным учебным планам с последующим обучением в педвузе по основным учебным планам в составе существующих групп с началом обучения на 3 курсе.

В соответствии с решением Ученого совета Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого и педагогического совета Тульского педагогического колледжа №1 разработка интегрированных учебных планов осуществлялась путем согласования содержания учебных планов, программ учебных дисциплин, сроков обучения в вузе до 3 лет, обеспечивая тем самым удовлетворение потребностей личности в углублении и расширении образования на базе среднего профессионального педагогического образования [105].

Разработанный учебно-методический и дидактический комплекс для данной специальности включает необходимое организационно-методическое, программное и дидактическое обеспечение. Цикл специальных дисциплин предметной подготовки состоит из пятнадцати учебных предметов, охватывающих 1-10 семестры, четырех дисциплин специализации, двух предметов национально-регионального (вузовского) компонента, двух курсов по выбору, педпрактики, курсовых работ по специализации и государственного экзамена по безопасности жизнедеятельности с методикой преподавания ОБЖ.

Совместно с Институтом гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ теоретически обоснована, спроектирована, создана и внедрена в учебный процесс взаимосвязанная и взаимообусловленная содержанием система кабинетов, лабораторий и аудиторий, включающая в себя в качестве специализированных: лабораторию безопасности жизнедеятельности, кабинет охраны труда, компьютерный класс, кабинет интенсивных методов обучения, 6

специализированных лабораторий, включая кабинет безопасности дорожного движения.

В основе функционирования системы непрерывной подготовки учителей ОБЖ лежит принцип непрерывности и преемственности образования, который позволяет четко определить место системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки педагогических кадров в системе «педучилище – педвуз – учреждения повышения квалификации педагогических работников».

Допрофессиональная подготовка учителей ОБЖ предполагает усиление интеграции деятельности отделов народного образования, органов управления по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям, общеобразовательных школ и педагогических учебных заведений по созданию системы профориентации, профдиагностики и профотбора на основе координации функционирования уже существующих форм ориентации на профессию учителя ОБЖ (кадетские корпуса подготовки спасателей, педагогические классы, школы будущего учителя и т.д.)

Профессиональное педагогическое образование включает в себя педагогические училища, колледжи, институты и университеты. Суть создания модели региональной системы педагогического образования заключается в том, чтобы реализовать принцип преемственности всех этапов профессионального становления учителя, что позволит индивидуализировать подготовку педагогических кадров на основе учета личных профессиональных запросов будущего учителя ОБЖ и образовательных потребностей региона.

Послевузовское образование учителя ОБЖ в качестве ведущей цели предполагает повышение эффективности профессионально-личностной адаптации; самообразовательную работу по дальнейшему развитию педагогического мышления; дальнейшее формирование профессионально-педагогических умений и навыков для выработки индивидуального стиля

профессиональной деятельности; переподготовку и повышение квалификации с целью реализации личных образовательных потребностей.

Четкое определение целей профессионального становления на всех этапах системы непрерывного педагогического образования позволяет избавиться от существующей размытости критериев оценки степени реализации своих функций на каждом уровне подготовки педагогических кадров.

На наш взгляд, многоуровневая система более эффективна с точки зрения профессиональной подготовки специалиста. Профессионализация учителя начинается достаточно рано и идет параллельно с образовательным процессом.

Ступенчатая система подготовки педагогических кадров, являющаяся отличительной особенностью организации обучения в учебно-педагогических комплексах, основывается на профессиональном самоопределении студента и на конкурсном отборе для обучения на следующей ступени.

Профессиональное самоопределение будущих учителей ОБЖ в условиях учебного заведения со ступенчатой системой подготовки связано со сформированностью ценностно-мотивационной, мировоззренческой сферы, с глубоким осознанием смысла педагогической деятельности, направленной на сохранение человеческой жизни как наивысшей ценности. В более сложных случаях, когда переход на следующую ступень связан с конкурсными условиями, должен быть организован профессиональный отбор таким образом, чтобы можно было проверить профессионально значимые способности и мотивационную готовность к деятельности более высокого порядка, а также способность к обучению на следующей ступени обучения. Преимущество ступенчатой системы подготовки будущих учителей ОБЖ состоит в более основательной профориентации и осознанном выборе профессии (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Схема ступенчатой вариативной допрофессиональной подготовки будущих учителей ОБЖ в Тульском регионе

Таким образом, созданный учебно-научно-педагогический комплекс «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого – Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ - Институт повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульской области», представляющий собой модель вертикальной интеграции учебных заведений, реализующих различные уровни подготовки будущих учителей ОБЖ и функционирующий с 1995 года в Тульском регионе показал свою высокую

эффективность по ряду важнейших факторов и условий, из которых определяющими являются объединенная учебно-материальная база и высокий кадровый потенциал, обеспечивающий эффективное функционирование всех звеньев системы.

ВЫВОДЫ ПО 1 ГЛАВЕ

Проведенный теоретический анализ позволяет утверждать, что сущность современной концепции непрерывного образования заключается в его принципиальном отличии от традиционной системы обучения содержательно-структурным подходом к построению схемы непрерывного образования, который означает приоритетность определения содержания образования перед его организационными формами.

На наш взгляд целесообразно рассматривать непрерывное образование с содержательной стороны как систему образовательных процессов – образовательных программ, а затем уже обеспечение этих процессов необходимыми организационными образовательными структурами.

Системообразующим фактором непрерывного образования должна выступать его целостность, то есть глубокая интеграция всех образовательных подсистем и процессов, а не механическое приращение элементов.

Одним их ключевых направлений проводящегося сегодня в России обновления содержания общего образования является обязательное обучение учащихся основам безопасности жизнедеятельности на всех ступенях общеобразовательной школы и выделение самостоятельной образовательной области «Основы безопасности жизнедеятельности».

Система непрерывного образования по вопросам безопасности жизнедеятельности реализуется в образовательных учреждениях, начиная от дошкольного учреждения и заканчивая послевузовской профессиональной подготовкой. Эта система нацелена на подготовку учащихся и студентов к безопасному поведению в повседневной жизни и чрезвычайных ситуациях мирного времени.

Важным фактором устойчивого функционирования системы непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности является реализация комплекса дидактических принципов, являющихся специфическими для данной образовательной области.

Изменение содержания высшего образования ставит своей целью приведение теоретических и эмпирических знаний студентов в соответствие с задачами их профессионального формирования и развития. Важная роль отводится интеграции в системе подготовки будущего учителя, которая осуществляется между знаниями, умениями и навыками, полученными в рамках школьного курса ОБЖ, педагогическом колледже и вузе, в форме установления системообразующих межпредметных связей вузовских курсов (прежде всего в предметном блоке), осуществления связей между педагогической теорией и практикой студентов. Таким образом, интеграция содержания педагогического образования выступает как механизм осуществления системного подхода к профессиональному становлению будущих учителей ОБЖ.

Внутри системы непрерывного педагогического образования определены интеграционные процессы, проявляющиеся в создании учебно-научно-педагогических комплексов, которые позволяют четко определить место системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки педагогических кадров в системе «педучилище – педвуз – учреждения повышения квалификации педагогических работников».

В соответствии с современной концепцией непрерывного образования, согласно которой в его структуре должна быть осуществлена сквозная вертикальная интеграция разных уровней педагогического образования сотрудниками кафедры «Машиноведение и безопасность жизнедеятельности» Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого под руководством д.п.н., профессора, академика М.Б. Суллы и к.п.н., профессора В.М. Заенчика в целях осуществления непрерывной подготовки будущих учителей ОБЖ в 1995 году был создан учебно-научно-педагогический комплекс «Тульский педагогический колледж №1 - Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого – Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ - Институт повышения ква-

лификации и профессиональной переподготовки работников образования Тульского области».

Основой для разработки системы непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе стала система непрерывного профессионального педагогического образования, созданная научным коллективом Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого под руководством д.п.н., проф. Н.А. Шайденко и реально функционирующая в Тульской области.

Анализ совместной деятельности учебных заведений, входящих в комплекс и реализующих различные уровни подготовки будущих учителей ОБЖ позволяет говорить о его высокой эффективности по ряду важнейших факторов и условий, из которых определяющими являются объединенная учебно-материальная база и высокий кадровый потенциал, обеспечивающий эффективное функционирование всех звеньев системы.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ ОБРАЗОВАНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2. 1. Системный подход к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

Во всем мире одной из важнейших социально-общественных проблем является проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Однако в самом катастрофическом положении среди развитых стран оказалась Россия. Сегодня в стране потери от дорожно-транспортных происшествий в несколько раз превышают ущерб от катастроф на железнодорожном, морском, авиационном и других видах транспорта вместе взятых.

Риск совершения происшествия в России в 3–4 раза выше, чем в странах с развитой автомобилизацией. За последние 20 лет количество ДТП и число пострадавших в них увеличилось более чем на четверть. При этом отмечаемое за последние годы снижение аварийности на дорогах существенно не повлияло на многолетнюю тенденцию.

По данным, опубликованным в ЕЭК ООН, в России за год происходит около 160 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых имеется около 180 тыс. пострадавших и из них 30 тысяч погибших, т.е. столько же, сколько в Чехии, Венгрии, Польше, Франции, Германии, Италии и Великобритании вместе взятых. При этом численность населения упомянутых стран вдвое превышает население России, а парк автотранспортных средств (АТС) составляет 99 млн. единиц против 30 млн. в России (таблица 2.1).

Цифры людских потерь в дорожно-транспортных происшествиях велики и продолжают расти. Неутешительна статистика детского дорожно-транспортного травматизма. Ежегодно погибают и получают травмы до 27 тыс. детей и подростков до 16 лет.

Показатели аварийности и уровня автомобилизации отдельных стран (1998 г.)

Страна	Кол-во ДТП	Кол-во легковых а/м на 1000 жителей	Кол-во ДТП на 100 тыс. жителей	Число погибших на 100 тыс. жителей	Число погибших на 10 тыс. а/м
Австрия	39225	481	485	11	2
Бельгия	51167	432	501	15	3
Великобритания	236000	403	418	6	1
Венгрия	20147	220	200	14	5
Дания	7556	342	142	9	2
Испания	97570	409	248	15	3
Люксембург	1058	569	247	13	2
Норвегия	8864	403	200	8	2
Польша	61855	230	160	18	7
Португалия	49319	451	521	20	3
Россия	160300	129	110	20	9
Финляндия	6902	392	134	8	2
Франция	124387	457	212	14	3
Швейцария	22232	475	312	8	2

В 2000 году на территории Российской Федерации было зарегистрировано 157596 ДТП, в которых погибли 29594 и получили ранения 179401 человек. По сравнению с предшествующим годом число погибших практически не изменилось – снижение значения этого показателя составило лишь 0,4 %, тогда как количество ДТП и число раненых в них людей сократилось соответственно на 1,4 % и 1,5 % (таблица 2.2).

Если сопоставить число детей, погибающих ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий с общими демографическими тенденциями России, то гибель, например, в 1999 году 2000 детей означает потерю более 40 тыс. россиян в 21 веке.

Основные показатели аварийности в Российской Федерации за 1996-2000 годы

Год	Кол-во ДТП	Погибло	Ранено
1996	160523	29468	178378
1997	156515	27665	177924
1998	160300	29021	183846
1999	159823	29718	182123
2000	157596	29594	179401

Анализ перспектив в области безопасности дорожного движения позволяет утверждать следующее.

Формирование в стране новых социально-экономических отношений сопровождается резким, «взрывным» ростом автомобильных парков городов. Это положение характерно в первую очередь для крупных городских поселений. Сегодня в России насчитывается более 30 млн. автотранспортных средств и прицепов. При этом число автомобилей в стране продолжает увеличиваться на 1,5–2 млн. автомобилей ежегодно. По прогнозам специалистов уровень автомобилизации в России может достичь к 2010 году уровня стран с развитой автомобилизацией, т.е. 35–40 автомобилей на 100 жителей. Эта стадия является составной частью процесса автомобилизации и характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения.

В течение последних 50 лет городское население России увеличилось почти в 10 раз и составляет около 75% всего населения страны. При этом особенно возросла численность населения в крупных административных и промышленных центрах, которые вследствие проводимой в течение многих десятилетий инвестиционной политики сформировались как центры преимущественно тяжелой и оборонной промышленности. В результа-

те крупные городские поселения России концентрируют до 60% населения страны, в 2–2,5 раза превышая аналогичные показатели, например, США.

Это обстоятельство способствует тому, что условия дорожного движения на городских территориях постоянно усложняются. Ежегодный рост интенсивности движения составляет 10–20%, а пропускная способность сети – 5%. В городах и населенных пунктах Российской Федерации происходит 75% ДТП, в которых погибают и получают ранения более 100 тыс. человек.

Улично-дорожная сеть страны не соответствует фактической интенсивности транспортных потоков. Основные магистрали перегружены в 2–3 раза. Техническое состояние местных автомобильных дорог критическое. Три четверти дорог с твердым покрытием не рассчитаны на осевую нагрузку более 10 тонн.

Наиболее остро складывается ситуация с инфраструктурой дорожного движения в городах. Именно здесь совершается более половины дорожно-транспортных происшествий. Плотность дорожной сети в крупных городах, которая по нормам должна составлять 2,2–2,4 километра на квадратный километр территории, фактически осталась на уровне 1970–1980 гг. и в большинстве городов не превышает 1,5–1,6 километра на квадратный километр территории.

На состояние аварийности значительное влияние оказывает несовершенство конструктивно-эксплуатационного состояния автотранспортных средств, надежность подготовки водителей. Большинство эксплуатируемых автомобилей, автобусов и мотоциклов являются модификациями моделей, освоенных в производстве более 20 лет назад, и не отвечают современным требованиям государственных стандартов.

Положение обостряется в связи со значительным поступлением в страну зарубежных автомобилей и автобусов. Так, например, автобусный парк, более половины которого составляют машины, эксплуатирующиеся свыше 8–10 и более лет. Каждый третий автобус произведен в странах

дальнего зарубежья. Удельный вес иномарок уже составляет: легковые автомобили – 25%, а грузовые – 15%.

Актуальной является проблема контроля за соблюдением нормативных актов в области подготовки водительских кадров. По ряду объективных причин уровень профессиональной подготовки водительских кадров резко понизился. Требуются новые подходы к определению критериев качества подготовки водителей. Каждый третий кандидат в водители не обладает необходимыми теоретическими знаниями и навыками управления автомобилем. Процент сдачи экзаменов в автошколах России на получение водительского удостоверения с первого раза в среднем составляет 70–80%.

Системный анализ, определяемый А.А. Кыверялг как «совокупность приемов и методов для изучения сложных объектов – систем, представляющих собой сложную совокупность взаимодействующих между собой элементов» процесса дорожного движения с учетом прогнозных оценок специалистов, дает основания предполагать, что в ближайшие годы в России предполагается увеличение количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в них [53, с.10].

Актуальность проблемы подтверждается данными Министерства образования РФ: «...если принять все виды несчастных случаев, от которых пострадали дети в 1997 году за 100% (суда относятся и ДТП, и суицид, гибель на воде, поражение электрическим током, отравления, убийства, бытовая смертность), то в ДТП погибло 28,8% детей – из них в городе 30,8%, в сельской местности – 25%, т.е. по существу каждый третий погибший ребенок – жертва ДТП» [22, с. 176].

Рассматривая вопросы обеспечения безопасности дорожного движения следует, прежде всего очертить круг проблем. Выделить из них наиболее важные, определить причины их появления, в какой мере они связаны непосредственно с автомобильным транспортом и что конкретно можно сделать, чтобы улучшить существующее положение.

На наш взгляд наиболее удачным является определение понятия «система безопасности дорожного движения» Института 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. Принципы гарантии безопасности были приняты как основные на пути к системе безопасного движения (система функционального, однородного и предсказуемого использования дорожной системы), и именно на основе этих принципов началась практическая разработка современной концепции безопасности дорожного движения» [21, с.134].

Одной из важнейших составляющих обеспечения безопасности любого транспортного процесса – это специальная подготовка человека к безопасному участию в нем. В полной мере данное суждение относится к дорожно-транспортному процессу «Человек–транспортное средство–дорожная среда» (Ч – Тс – Дс). А т.к. в этом процессе принимает участие почти 95% всего населения страны, то и подготовка человека к его безопасному участию в этом процессе должна носить системный характер (рис. 2.1).

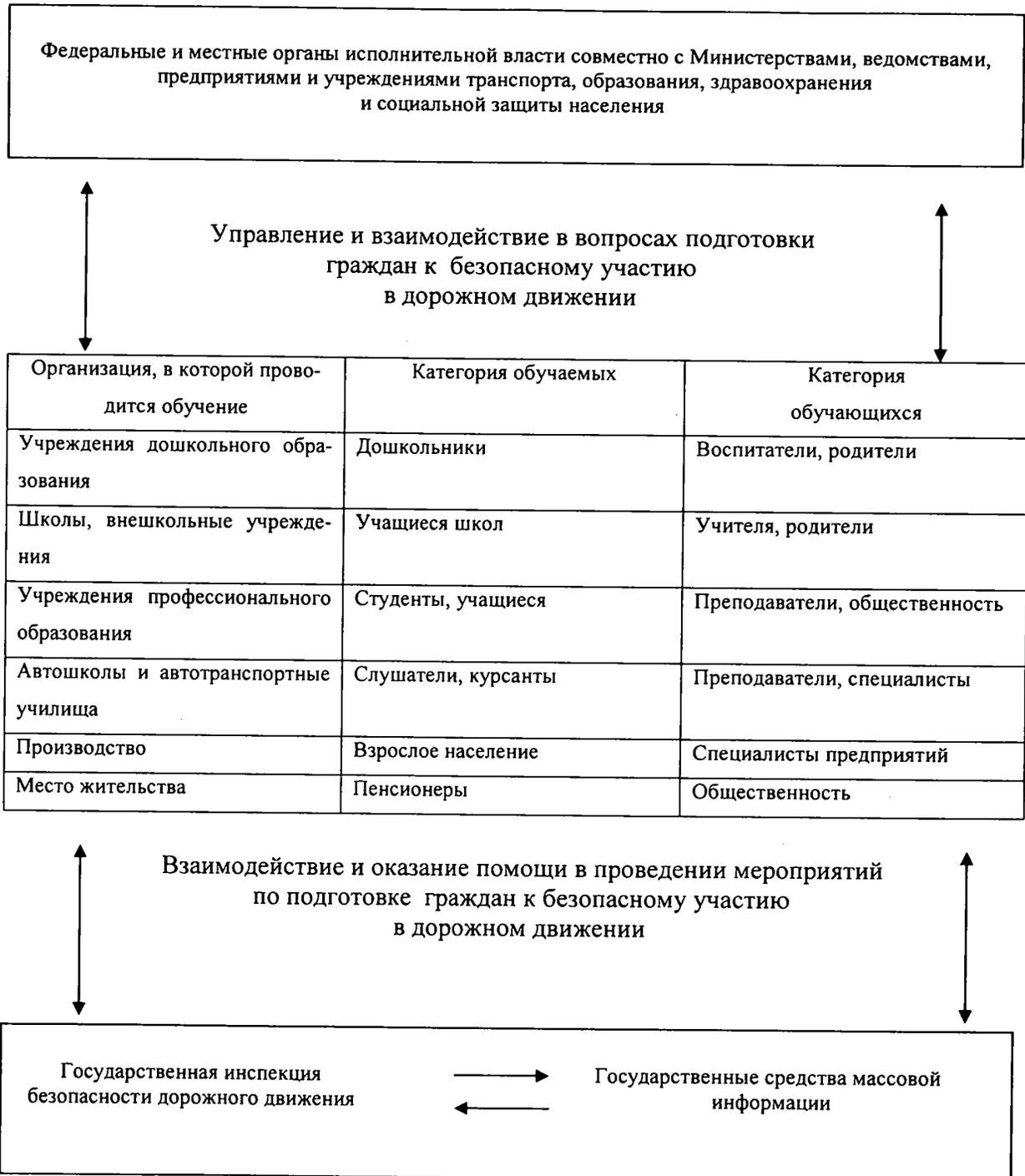


Рис. 2.1. Схема системного подхода к организации непрерывной подготовки населения к безопасному участию в дорожном движении

Наука и практика выделяет три основные направления в решении проблемы аварийности:

- инженерно-техническое, экономическое и организационное обеспечение безопасности движения;
- учебно-воспитательная, пропагандистская и агитационная деятельность;
- правовое регулирование в обеспечении безопасности дорожного движения.

Данное положение подтверждается Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» и утвержденной Правительством РФ «Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996–1998 годы и продленной до 2000 года, разработанной министерствами Российской Федерации: транспорта, МВД, здравоохранения, образования, при участии других министерств и ведомств. Законом и мероприятиями этой программы, наряду с решением технико-экономических и организационных вопросов, предусмотрено создание целевой системы обучения населения безопасному поведению в дорожном движении [32].

Эффективность организации подготовки населения к безопасному участию в дорожном движении может быть достигнута только при системном подходе к обучению граждан. По мнению академика МАНЭБ О.Н. Русака «существующая система образования в области безопасности плоха именно отсутствием системности. Сообщаемая информация носит частный, рецептурный прерывистый характер» [89, с.4].

А.А. Кыверялг считает, что «системный подход дает возможность значительно расширить уровень научного познания, так как он позволяет достичь наиболее широкого синтеза научных знаний, создания целостного представления об изучаемых объектах и явлениях. Это возможно вследствие приложения к одним и тем же объектам исследования логических и методологических средств, применяемых в различных областях науки» [53, с.11].

Чтобы лучше раскрыть смысл системного подхода, надо прежде всего определить понятие “система”.

Л.В. Занков дает следующее определение системы: «Система – это целое, представляющее собой единство закономерно расположенных и действующих во взаимной связи частей... Обязательным признаком системы служит ее целостность. Для системы характерна взаимозависимость ее частей и связей между ними. Требование заключается в том, что бы части и стороны учебно-воспитательного процесса представляли собой единое целое, является особенным существенным... И их место в школьном образовании, и возрастные особенности... школьников служат основанием этому» [35, с.43]

По мнению А.А. Кыверялга «с помощью системного подхода можно целостно исследовать такие объекты, которые состоят из множества разнородных элементов. Системный подход дает также возможность оценить взаимосвязи между элементами системы и установить определяющие, т.е. формирующие систему устойчивые и системные связи» [53, с.11].

Под внутренним строением структуры системы мы понимаем относительно устойчивую основную связь между элементами системы. При системном подходе в структуре системы изучаются не отдельные автономные элементы, составляющие целое, а взаимоотношения и связи различных элементов целого.

Таким образом, основная цель образования – сделать так, чтобы организация подготовки населения к безопасному участию в дорожном движении представляла собой стройную систему, элементами которой являются:

- квалифицированные педагоги, владеющие знаниями безопасности дорожного движения и методикой обучения данному предмету;

- соответствующая учебно-методическая база: специальные программы, литература, учебные пособия и методики, иллюстративные и другие материалы;

□ учебно-техническая база: технические средства обучения – видеотехника, информационные технологии, макеты, модели, проекционная аппаратура;

□ специально оборудованные классы (кабинеты безопасности дорожного движения) и тренировочные площадки с дорожной разметкой и моделями действующих светофоров и дорожных знаков и т.д.

Очевидно, что высокая культура дорожно-транспортных отношений, от которой всецело зависит безопасность людей на дороге, улице и в транспорте, должна закладываться и формироваться в человеке с момента его первых шагов в жизни. Эффективность организации подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении может быть достигнута только при системном подходе к непрерывному обучению и воспитанию у детей безопасного поведения в дорожном движении, строгой дисциплины и высокой культуры поведения на улицах, дорогах и в транспорте.

Отечественная и зарубежная педагогическая практика убедительно доказывает, что образовательный успех всецело зависит от того, как построена и функционирует та или иная система обучения и воспитания.

Исходя из этого для решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения необходимы:

1. системный подход к анализу причин и условий, порождающих явление аварийности, и комплексный подход к устранению этих причин и созданию безопасных условий движения;

2. реализация принципа непрерывности в обучении детей безопасному поведению на дорогах и улицах;

3. комплексное решение экологических проблем, возникающих в процессе автомобилизации общества;

4. научный подход к управлению дорожно-транспортным процессом и системой обеспечения безопасности движения.

2. 2. Анализ дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов

По мнению академика МАНЭБ А.М. Якупова безопасное поведение участника дорожного движения – это специфические действия человека, совершаемые им при непосредственном участии в дорожно-транспортном процессе, которые не приводят к нарушению устойчивости или автономности движения транспортных средств во времени и в пространстве и, тем самым, не создают условий для возникновения опасных (аварийных) ситуаций. В случае появления последних, правильные действия позволят ему (участнику) успешно противостоять опасным ситуациям, т.е. выйти из них при минимальном ущербе для себя и окружающих [14].

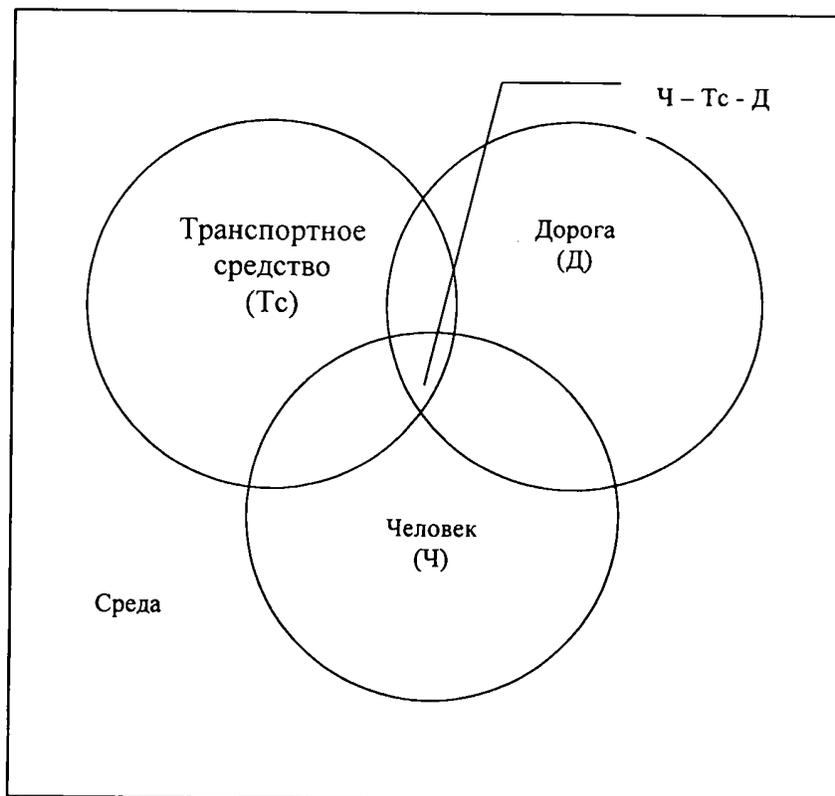


Рис. 2.2. Схема системы «Человек – транспортное средство – дорога и среда»

При раскрытии причинно-следственного механизма аварийности процесс дорожного движения рассматривается как определенная социо-

техническая система «Человек – транспортное средство – дорога и среда» (рис. 2.2).

Очевидно, что оптимальность функционирования этой системы определяется как самостоятельными характеристиками отдельных ее элементов («человек», «транспортное средство», «дорога»), так и характеристиками подсистем («человек – транспортное средство», «человек – дорожная среда» и «транспортное средство – дорожная среда»). Безопасность функционирования всей системы «Ч – Тс – Дс» зависит главным образом от надежности элемента «Человек». Именно человек является основным элементом процесса движения. В этом случае он выступает и как «активный» участник самого процесса (водитель, пешеход, пассажир), и как «пассивный» участник: конструктор, изготовитель и эксплуатационник дорог и сооружений, организатор и контролер движения. И, конечно, же надежность элемента «Человек» в основном определяется уровнем подготовленности: обученностью, работоспособностью, дисциплинированностью, профессиональной пригодностью и т.п.

Учитывая все это, можно утверждать что данный элемент системы «Ч – Тс – Дс» представляет собой социальную подсистему, т.к. человек – основной элемент процесса движения. Из этого следует, что в момент столкновения двух или нескольких транспортных средств, т.е. совершения ДТП, сталкиваются не сами Тс, а по сути сталкиваются либо водители транспортных средств, либо в косвенной связи – водители с проектировщиками дорог или конструкторами Тс, или эксплуатационниками того либо другого.

Но если в такой ситуации участники ДТП находятся примерно в равных условиях – защищены «бронью», например, кузовом автомобиля, то в ситуации, когда сталкивается водитель и пешеход, условия несравнимо разные. И чтобы повлиять на безопасность движения, нужно влиять прежде всего на человека. На водителя и пешехода, на проектировщика, производителя и эксплуатационника.

С этой целью были исследованы отношения «водитель – пешеход – пассажир» как отношения активных компонентов элемента «человек». Эти отношения являются психолого-педагогической основой непрерывной подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении. Управление транспортным средством, равно как и движение пешеходов, рассматривается (в технологическом плане) как работа оператора человеко-машинной системы. В этом случае человек выполняет последовательно следующие операции: восприятие информации о дорожно-транспортной ситуации, анализ и оценка информации для принятия правильного решения о режиме движения, прогнозирование развития ситуации на последующий период, принятие решения о режиме движения, реализация принятого решения путем манипулирования с органами управления.

Анализ специальной литературы по проблеме причинно-следственного механизма возникновения ДТП (Ю.С. Боровер, В.И. Жулев, П.П. Калиновский, Г.И. Клинковштейн, В.В. Майоров и др.) приводит к выводу, что утверждение: «Причиной ДТП является нарушение Правил дорожного движения», по меньшей мере, неверно.

И.К. Коршаков утверждает, что возникновение ДТП является результатом случайного стечения обстоятельств. Но случайность не есть беспричинность. Беспричинных явлений не бывает. Установлено, что причиной ДТП является неправильное (опасное) поведение человека в период подготовки, организации или участия в дорожно-транспортном процессе. Следствием такого неправильного поведения выступает нарушение норм безопасности движения (Правила: дорожного движения, технической эксплуатации транспортных средств, перевозки пассажиров и грузов, Технические условия, ГОСТы, Строительные нормы и правила на проектирование, строительство и эксплуатацию автодорог и инженерных сооружений, технических средств регулирования движения и т.д., и т.п.). Результат опасного поведения человека – возникновение аварийной ситуации, которая очень часто переходит в дорожно-транспортное происшествие [44].

В дорожном движении человек может вести себя опасно (неправильно) по следующим причинам: незнание мер обеспечения безопасного движения; отсутствие навыков выполнения безопасных действий; нежелание (пренебрежение) выполнять безопасные действия; неумение прогнозировать обстановку; подчинение старым опасным привычкам поведения; потеря бдительности и самоконтроля; неумение действовать безопасно в резко (внезапно) изменяющейся окружающей среде. Безусловно данный перечень можно продолжить. Но и без этого видно, что причиной ДТП является неправильное (опасное) поведение человека, будь то водитель, пешеход или пассажир. Именно опасные действия человека, вызванные незнанием, неумением или нежеланием (пренебрежением) правильно оценить дорожную обстановку, принять единственно правильное решение и выполнить безопасные действия, являются причиной страдания и болью многих участников движения.

Системно-структурный анализ ДТП показывает, что наезды на пешеходов составляют около 30% от всех видов дорожно-транспортных происшествий и происходят в основном из-за ошибок в поведении участников движения. Для предупреждения таких происшествий был выявлен характер и причины ошибок, совершаемых пешеходами.

Наибольшее количество погибших пешеходов приходится, как правило, на возраст до 10 лет и старше 64 лет. Это наиболее уязвимые участники движения, так как дети еще не осознают всей опасности дорожного движения, а у пожилых снижается скорость ходьбы, ухудшается реакция, ослабляются зрение и слух.

Почти 80% всех наездов происходит при внезапном появлении пешехода перед движущимся транспортным средством. Процентное распределение ДТП, связанных с наездом на пешеходов приведено в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Распределение ДТП, связанных с наездом на пешеходов

<i>В зоне перекрестка</i>	
При въезде на перекресток	10,9%
На перекрестке	4,7%
При выезде из зоны перекрестка прямо	3,2%
При выезде из зоны перекрестка направо	2,6%
При выезде из зоны перекрестка налево	1,2%
<i>Вне зоны перекрестка</i>	
При внезапном появлении пешехода справа	53,6%
При внезапном появлении пешехода слева	20,0%
На остановках общественного транспорта	3,8%
При движении транспорта задним ходом	0,6%

Тяжесть последствий наездов на пешеходов определяется скоростью и массой транспортного средства и приведена в таблице 2.4.

Таблица 2.4

Тяжесть последствий наездов на пешеходов

Вид транспортного средства	Травмы, %		
	смертельные	тяжелые	легкие
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

Выявлено, что при скорости до 15 км/ч пешеходы получают в основном легкие телесные повреждения (последствия легкой тяжести), 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 пе-

шехода 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 А.М. Бердиным, Э.П. Эпштейном, О.А. Заленским, Б.С. Михайловым, И.К. Коршаковым, Ю.С. Сидоровым и другими, установлена локализация травм, вызывающих смертельный исход (таблица 2.5). 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.

Таблица 2.5

Локализация травм, вызывающих смертельный исход
(по данным различных исследователей), %

Часть тела	А.М. Бердин, Э.П. Эп- штейн	О.А. Зален- ский	Б.С. Михай- лов	И.К. Корша- ков, 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

При технико-медицинском анализе телесных повреждений пострадавших установлено следующее распределение травм по степени тяжести:

легкие – 21%, менее тяжкие – 17,2%, тяжкие – 43,3%, смертельные – 18,8%.

Особую тревогу вызывают дорожно-транспортные происшествия с участием детей. Из-за неумения применять знания безопасного поведения в конкретной дорожной ситуации погибают и получают травмы соответственно 44% и 53% детей до 16 лет от числа всех погибших и раненных в ДТП.

По возрасту детский дорожно-транспортный травматизм в процентном отношении распределяется примерно следующим образом:

до 7 лет.....	19,2 %
от 7 до 14 лет.....	58,3 %
от 14 до 17 лет.....	22,5 %

Из всех причин травмирования детей в процессе их движения наиболее часто встречается следующее (приводятся усредненные данные в % к общему числу ДТП с детьми):

переход в неустановленном месте.....	34 – 38 %
внезапный выход из-за стоящего транспорта.....	15 – 19 %
по вине водителей транспорта.....	15 – 36 %

Более точные данные может дать диаграмма распределения количества ДТП, причиной которых явились невнимательность и неосторожность детей, представленная на рис. 2.4.

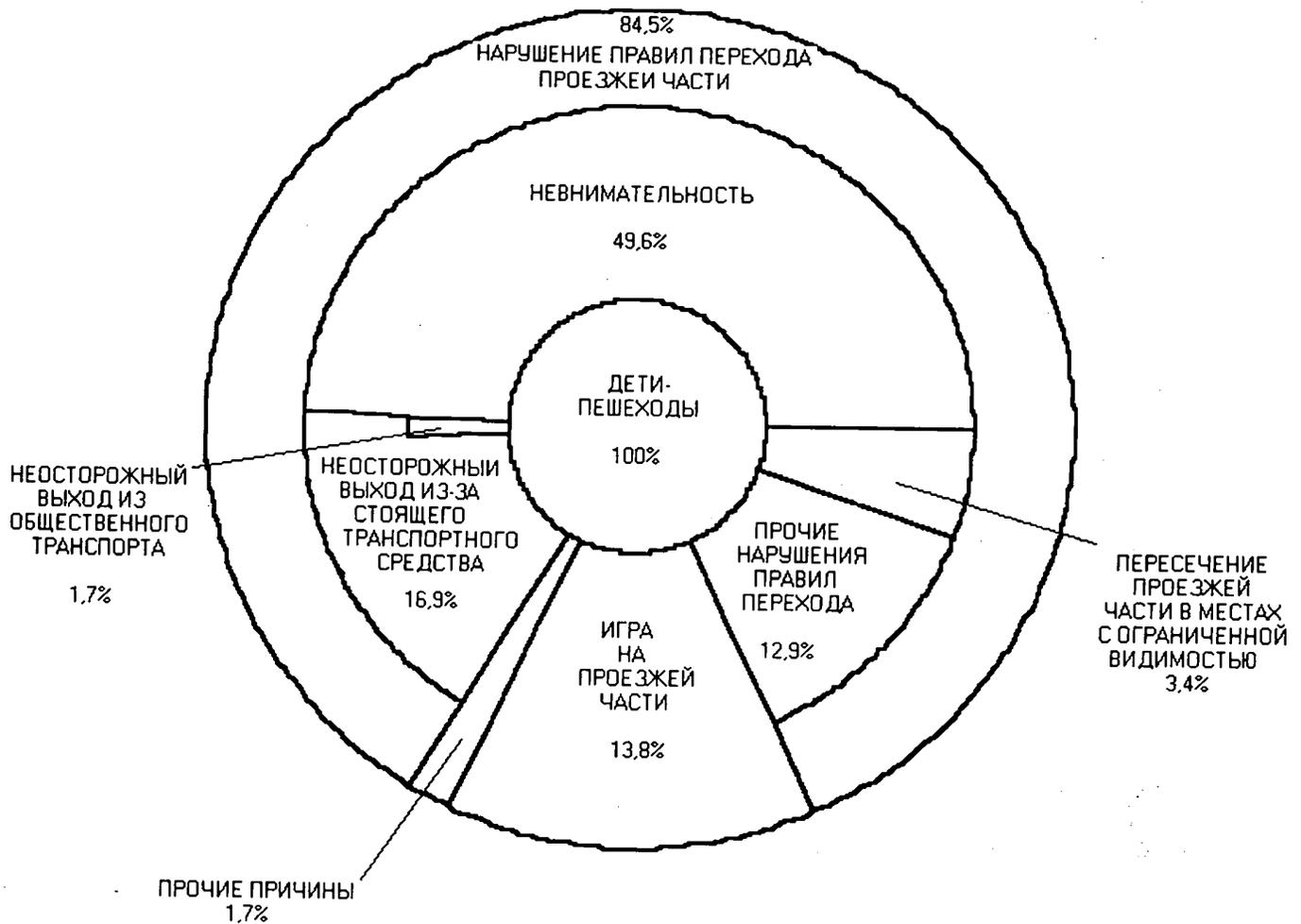


Рис. 2.4. Распределение количества ДТП, причиной которых явились невнимательность и неосторожность детей

Следует отметить, что предрасположенность ребенка к несчастным случаям на дороге обусловлена такими особенностями его психофизиологического развития, как:

- неустойчивость и быстрое истощение нервной системы;
- неспособность адекватно оценивать обстановку;
- быстрое образование и исчезновение условных рефлексов;
- процессы возбуждения сильнее процессов торможения;
- потребность в движении преобладает над осторожностью;
- стремление подражать взрослым;

- недостаток знаний об источниках опасности;
- отсутствие способности выделять главное от второстепенного;
- переоценка своих возможностей в реальной ситуации;
- неадекватная реакция на резкие сильные раздражители и др.

Почти две трети из общего числа пострадавших на дороге детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидения скрытой опасности. Устранить эту причину, равно как и другие, перечисленные выше, ограничиваясь только беседами с детьми и словесными наставлениями невозможно. При движении по дороге, как и при любом другом движении, действуют не столько знания, сколько привычки и стереотипы поведения, которые можно выработать только в реальных условиях улицы. Вот почему у детей необходимо формировать навыки наблюдения за дорожным процессом, анализа ситуаций и ориентирования в них, самоконтроля, а также способствовать формированию навыка безопасного поведения на дороге, являющегося основой выполнения Правил дорожного движения.

Неблагополучное положение на российских дорогах не исчерпывается описанными выше причинами. Не последнюю роль здесь играет недостаточный уровень обучения детей в детских дошкольных учреждениях, в начальной и средней школе правилам дорожной безопасности, вызванный отсутствием необходимой материальной базы для организации занятий, нехваткой или полным отсутствием учебников и учебных пособий, методических материалов для воспитателей и учителей, отсутствием подготовки учителей ОБЖ по предмету «Безопасность дорожного движения».

2. 3. Психолого-педагогические основы обучения детей безопасному поведению в дорожном движении

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 становится учеником-первоклассником, его безопасность в первое время будет определяться в основном тем уровнем подготовленности к самостоятельному движению по улицам города или поселка, которого он достиг в детском саду и в семье. Поэтому с первых дней пребывания ребенка в школе его нужно готовить к тому, чтобы он как можно быстрее смог ориентироваться в ближайшем пространственном окружении (двор, дом, улицы и дороги, территория школы, детские внешкольные учреждения, учреждения культуры и спорта и т.д.), умел наблюдать и правильно оценивать дорожные ситуации, владел навыками безопасного поведения в них.

Учитывая то, что педагогическая отрасль человеческих знаний не развивается изолированно от других наук о человеке, всю работу по подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении необходимо строить в контексте трех основных направлений теории и практики: инженерия, психология и педагогика. При этом, безусловно, учитывать особенности физиологии человека.

Такой подход к подготовке юных пешеходов не случаен. Только на стыке педагогики с другими науками о человеке, по нашему мнению, можно дать научно обоснованные ответы на поставленные вопросы по подготовке участников дорожного движения и, в первую очередь, детей.

Инженерия, основываясь на законах естественных и технических наук, объясняет условия инженерно-технического и организационного обеспечения безопасности дорожного движения, а также взаимодействие

технических средств и инженерных сооружений дорожно-транспортной системы.

Но, как известно, управляет процессом движения и участвует в нем человек. Это и является основанием для опоры на данные инженерии, психологии и педагогики при рассмотрении вопроса подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении.

Педагогика органически связана с психологией. «Между ними существует несколько узлов связи. Главный из них – предмет этих наук, – утверждает П.И. Пидкасистый. – Психология изучает законы развития психики человека. Педагогика разрабатывает законы управления развитием личности. Воспитание, образование детей и взрослых есть не что иное, как целенаправленное изменение этой психики (мышления, деятельности). Второй узел связи этих наук – показатели и критерии обученности и воспитанности личности. Степень продвинутости знаний школьников регистрируется по изменениям памяти, запасов знаний, оперативными способностями использовать знания в практических целях, владению приемами примитивной деятельности, скорости воспроизведения знаний, владению терминологией, навыками переноса знаний в нестандартные ситуации, приемами предметной эвристики и многими другими показателями. Воспитанность же фиксируется в мотивированных поступках, навыках деятельности и суждений. Все это означает, что симптомами достижений в образовательно-воспитательной работе взрослых с детьми выступают сдвиги в памяти, мышлении и поведении учащихся» [79, 139].

Педагогика органически связана с физиологией, которая раскрывает картину материально-энергетического развития ребенка. Особенно важными для понимания механизмов управления физическим и психическим развитием школьника являются закономерности функционирования высшей нервной деятельности.

Исходя из того, что педагогика, равно как и педагогическая практика должна опираться на психологию, рассмотрим педагогические основы определения содержания предмета «Безопасное поведение на улицах, дорогах и в транспорте» в свете таких отраслей психологии, как личностная психология, психология безопасности и др.

Последние психолого-педагогические исследования приводят к выводу, что основной причиной нарушения правил дорожного движения является отсутствие внутренней убежденности в необходимости их выполнения. Таким образом, причины деструктивного поведения на дороге лежат в плоскости сознания и своими корнями уходят в сферу мотивации человека.

Психология рассматривает мотивацию как систему факторов, детерминирующих поведение и обуславливающих его начало, направленность и активность.

Любая форма поведения имеет как внутренние, так и внешние причины. В первом случае говорят о психологических свойствах субъекта поведения (потребности, цели, мотивы, намерения), называемых личностными диспозициями, во втором - о внешних стимулах, представляющих ситуационную мотивацию. То есть любое действие нужно рассматривать как двояко детерминированное: диспозиционно и ситуационно. Таким образом, мотивация выступает как циклический процесс непрерывного взаимодействия его диспозиций с ситуацией, результатом которого становится реальное поведение.

Из всех личностных диспозиций наиболее существенной является понятие потребности, которое определяется как состояние нужды, принявшей определенную форму.

Исходя из классификации потребностей человека по уровню их развития, рассмотренной в I главе, очевидно, что первичной по происхождению является потребность в самосохранении и безопасности. Однако в реальном поведении на дороге внешние стимулы (ситуационная мотива-

ция) зачастую оказываются сильнее внутренних диспозиций, подавляют их, результатом чего является нарушение правил безопасности.

Однако потребность в самосохранении не единственная диспозиция, определяющая безопасное поведение человека. Перенос основной акцент мотивации на более высокий уровень развития потребностей, формируются духовные потребности как основной фактор безопасного поведения. Таким образом, безопасное поведение на дороге определяется актуализацией потребностей, направленных на сохранение жизни и здоровья человека как наивысшей ценности.

Главная задача школы, как ведущего звена в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, заключается в том, чтобы добиться не только знания, но и выполнения правил безопасности на дороге, которое возможно только через единство сознания и поведения.

Немецкий ученый Карл Марбе, автор теории предрасположенности к несчастным случаям, утверждал, что некоторые люди от рождения фатально подвержены несчастным случаям не имеет смысла: все равно он (несчастный случай) неизбежен [46].

Правомерность теории Марбе в научном плане никто не подтвердил. В целом к ней выработалось отрицательное отношение. В свою очередь, профессор психолог М.А. Котик предложил заменить понятие «подверженность» термином «защищенность», как способность человека не создавать опасных ситуаций, а в случае их появления успешно им противодействовать. Научными исследованиями установлено, что люди обладают разной защищенностью от опасностей, потому что они имеют разные психологические качества. «Как показывают многочисленные исследования, утверждает М.А. Котик, – именно психологические качества предопределяют разную защищенность людей от их профессиональных опасностей. Среди них можно выделить такие устойчивые качества человека, как темперамент, внимание (объем, концентрация и распределение), координация движений, эмоциональная устойчивость» [45, с.21].

Особого отношения при рассмотрении проблемы обеспечения безопасности движения людей требуют внутренние, психические свойства личности. Психическое состояние человека следует рассматривать в виде совокупности таких его внутренних характеристик, как внимание, чувства и воля. В оценке восприятия дорожной ситуации и способности ее анализа будет правильным учитывать каждую из них.

Рассматривая внимание как умение сосредотачиваться 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 заканчивая преклонным, человеку необходимо с целью своего самосохранения развивать и совершенствовать эти свойства. Безусловно, маленьким детям в этом нужна помощь взрослых.

Определяя направленность личности как систему взглядов на развитие общества, природы, сознания и убеждений, психологи выделяют такие ее элементы как потребности, мотивы поведения, склонности, интересы, идеалы.

Российские ученые О.Н. Русак и В.К. Зайцева утверждают, что причины опасного (деструктивного) поведения нередко являются следствием психологических особенностей человека: склонность к риску, неловкость, медлительность, эмоциональная неуравновешенность, агрессивность, импульсивность и т.д.

К условиям, способствующим возникновению дорожного происшествия, на наш взгляд, относятся «опасные» состояния людей – утомление, заболевания, стресс, состояние опьянения. К таким состояниям могут приводить внешние факторы (активность Солнца, фазы Луны, погодные условия), плохие условия труда, нездоровый климат в коллективе, злоупотребление спиртными напитками, неблагоприятная домашняя обстановка и другие неблагоприятные факторы.

С точки зрения психологии безопасности предпосылка опасного поведения в дорожном движении существует тогда, когда человек считает, что такое поведение не повлечет наказания, т.е. «сойдет ему с рук». Мотивация противозаконного акта может быть чисто психологической. Человек может совершить опасный поступок не потому, что он нуждается в чем-либо, а потому, что он убедил себя в том, что ему что-то необходимо.

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 (спешка на работу и с работы, общее утомление после рабочей смены, «накопление» утомления за рабочую неделю) и количеством аварийных ситуаций, возникших по вине пешеходов.

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. Часто используется при этом предлог: «Все так делают». Противоположно этому, люди с высокой сознательностью, как правило, не пытаются оправдывать свое непродуктивное поведение.

Очевидно, что если один из трех приведенных компонентов опасного поведения – предпосылку, потребность и отношение – исключить или заменить другим, то число случаев опасного (деструктивного) поведения в дорожном движении можно значительно снизить. Исключить элементы – предпосылку и отношение – возможно только при воспитании высокой «транспортной» культуры и формирования устойчивой мотивации осознанного выполнения правил дорожного движения.

Производственные психологи для снижения аварийности в кратчайшие сроки предлагают избегать приема на работу людей, потенциально

предрасположенных (со слабой защищенностью) к деструктивному поведению.

У некоторых людей, по определению М.А. Якупова, имеется так называемое «внешне ориентированное представление об управлении поведением и событиями их жизни». Они считают, что несчастные случаи вызываются такими неподдающимися контролю факторами, как удача или судьба. Такие люди реактивны, безответственны, с выраженной мотивацией избегания неудач. В стрессовой ситуации у человека такого типа вероятность происшествия становится очень велика. А это, в свою очередь, еще больше усиливает тревожность и вероятность возникновения других происшествий [120].

Противоположностью является человек «с внутренней ориентацией», который чувствует ответственность за свои действия и берет ситуацию под контроль. Такой человек проактивен, у него доминирует мотивация достижения успеха, он совершает превентивные действия во избежание негативных ситуаций.

Изменение большинства из этих качеств до уровня, способствующего максимальной защищенности человека в дорожном движении возможно при определенных условиях. Главным образом оно осуществимо в процессе обучения и воспитания участников дорожного движения. Наибольшая эффективность при этом может быть достигнута только при условии, что это будет проводиться комплексно, непрерывно и будет систематически согласовываться с требованиями, предъявляемыми закономерностями возрастного подхода к обучению и воспитанию, т.е. с учетом возрастной сензитивности обучаемых и воспитываемых.

К основным факторам, способным повлиять на психическое состояние учащихся и их поведение в дорожных условиях, можно отнести: возраст ребенка, его индивидуальные психофизиологические особенности, функциональное состояние организма в определенный момент, воспитание

и др. Среди перечисленных факторов функциональное состояние организма является часто решающим и результирующим.

В психологических исследованиях отечественных и зарубежных ученых был выявлен также целый ряд психологических качеств (некоторые являются производными указанных выше), которые негативно сказываются на результатах взаимодействия системы «человек–транспортное средство–дорожная среда». Назовем некоторые из них:

- плохие способности к абстракциям, к выявлению связей между явлениями, прогнозированию развития событий;
- плохие способности к планированию, самоконтролю, непрактичность;
- 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 самоуверенность и неуважение к окружающим, беспечность, ветреность.

Как видно, неправильное (опасное) поведение на дороге, приводящее к возникновению дорожно-транспортных происшествий, может быть обусловлено как недостатком сформированности необходимых навыков безопасного участия в дорожном движении, так и причинами, заложенными в самой природе ребенка.

До последнего времени в России обучение и воспитание участников дорожного движения, в основном, строилось только вокруг изучения Правил дорожного движения. Очевидно, такой подход сложился исторически из-за ранее существовавшей государственной политики обеспечения

безопасности дорожного движения, т.е. до принятия в 10 декабря 1995 года Закона РФ «О безопасности дорожного движения» [32].

Не вызывает сомнения то, что Правила дорожного движения надо знать и выполнять гражданам всех возрастов как государственную правовую норму. Не знание правил, в конечном счете, не снимает ответственности за их нарушение. Но практика показывает, знание только и выполнение только ПДД дает возможность лишь примерно на 10% обезопасить участников движения от несчастных случаев на дороге.

Это объясняется тем, что Правила излагают в основном лишь норму, т.е. то, как должно быть. Они устанавливают и регламентируют правовые отношения между участниками движения и определяют требования к техническому состоянию транспортных средств, средствам регулирования дорожного движения и т.д. Правила предписывают участникам выполнять только такие действия, которые не приведут к нарушению устойчивости или автономности движения транспортных средств: «..пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход для них будет безопасен, ...пешеходы ...не должны создавать помехи для движения транспортных средств» и т.д. ПДД не объясняют, какими приемами и методами выполнять указанные требования (только «убедиться», «оценить», «не создавать помех» и т.п.), и не содержат «технологии» их выполнения. Вот почему при знании только ПДД и отсутствии специальных знаний, умений и навыков участники движения, в первую очередь дети, часто оказываются не в состоянии безопасно выполнять требования Правил дорожного движения.

Одним из ведущих факторов предотвращения дорожно-транспортных происшествий по вине пешеходов, на наш взгляд, является наличие знаний о существующих опасностях в дорожном движении вообще и представление о той непосредственной опасности, которая существует в момент выхода пешехода на проезжую часть. Зная об опасности того

или иного объекта, человек мобилизует внимание, осторожность как средство защиты.

Анализ содержания условий, в которых протекает деятельность участников дорожного движения (и от состояния которых зависит вероятность возникновения ДТП и защищенность его участников), проведенный доктором юридических наук В.В. Майоровым, показывает, что они формируются в результате сложнейшего комплекса мер, охватывающих подготовку и организацию транспортного процесса, ликвидацию последствий происшествий. Особую роль в этом должна играть специальная подготовка всех участников дорожного движения к безопасному участию в нем [120].

2. 4. Модель непрерывной подготовки к безопасному поведению на дороге в Тульском регионе

Системно-структурный анализ ДТП с участием детей и проведенные психолого-педагогические исследования позволяют утверждать, что для эффективного обучения подрастающего поколения безопасному поведению на дороге и улице необходимо создание целостной системы непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении.

Научное и методическое обеспечение концепции непрерывного образования содержится в исследованиях Е.Г. Белозерцева, А.А. Вербицкого, А.П. Владиславлева, Б.С. Гершунского, А.В. Даринского, О.В. Купцова, Ф.И. Перегудова и др. В этой связи особую значимость приобретает выявление совокупности факторов, обеспечивающих эффективность системы непрерывной подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении.

Разработанная региональная модель системы непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении построена на преемственности программ различных образовательных уровней и опирается на принципы системности, последовательности и непрерывности обучения. За основу в разработке системы была взята модель непрерывного обучения детей до совершеннолетнего возраста безопасному поведению в дорожном движении «Пединститут–детсад–школа–семья», созданная в городе Магнитогорске и апробированная более, чем в 30 регионах России (рис. 2.5).

Для практической реализации непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении были определены следующие организационно-педагогические условия, способствующие эффективной организации педагогического процесса данной подготовки:

1. Непрерывность и систематичность в обучении людей с момента, когда человека начал самостоятельно ходить (стал пешеходом) и до того момента, когда он не может по каким-либо причинам самостоятельно передвигаться (перестал быть пешеходом);

2. Обучение должно проводиться там, где проходят жизнь и деятельность человека: в семье, дошкольных и школьных учреждениях, трудовых коллективах, по месту жительства с учетом реальных условий и особенностей регионов;

3. Наличие соответствующей требованиям времени мощной учебно-методической и материально-технической базы для обеспечения целостного образовательного процесса (создание специализированных кабинетов безопасности дорожного движения и соответствующее содержанию предмета его оборудование);

4. Постоянное взаимодействие с социально-педагогической средой в организации и проведении мероприятий, направленных на обучение и воспитание детей (семьи учащихся, ГИБДД, Дома детского технического творчества, общества автомобилистов, кружки и клубы по месту жительства);

5. Организация подготовки высококвалифицированных преподавателей, учителей, воспитателей, инструкторов к работе по обучению населения безопасному поведению на дороге, улице и в транспорте;

В основе системы не только обучение Правилам дорожного движения, но и обязательное формирование у учащихся специальных знаний, умений, практических навыков и привычек безопасного поведения в процессе движения, а также воспитание дисциплинированности и высокой транспортной культуры.

Педагогическими основами системы непрерывной подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном процессе явились:

1. Цель – сохранение жизни и здоровья детей в условиях функционирующей, постоянно развивающейся и усложняющейся транспортной среды. Основная задача – подготовка молодых людей к безопасному участию в дорожном движении.

2. Содержание подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении носит интегративный характер и строится на требованиях Правил дорожного движения, законов безопасности движения и специальных правилах поведения.

3. Организация подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении включает в себя действенно-практические методы, формы и средства образования.

Обязательными принципами в работе с детьми по их подготовке к безопасному участию в дорожном движении явились:

- взаимодействие учреждений образования с социально-педагогической средой;
- учет возрастных психофизиологических особенностей детей и индивидуальных качеств личности ребенка.

Рассматриваемая нами система включает в себя такие элементы как:

- общественно и личностно значимые мотивы деятельности; совместная деятельность учителя и учащихся, организационные формы и методы обучения;
- непосредственное обучение детей правилам движения с использованием методов программированного обучения в начальных классах и межпредметных связей в средней школе;
- закрепление получаемых знаний путем формирования специальных умений и навыков, выработки соответствующих привычек во время выполнения домашних заданий, проведения внеклассных и внешкольных занятий и мероприятий обучающего и тренировочного характера по безопасности дорожного движения, а также в семье.

Департамент образования Тульской области

Основные элементы взаимодействия

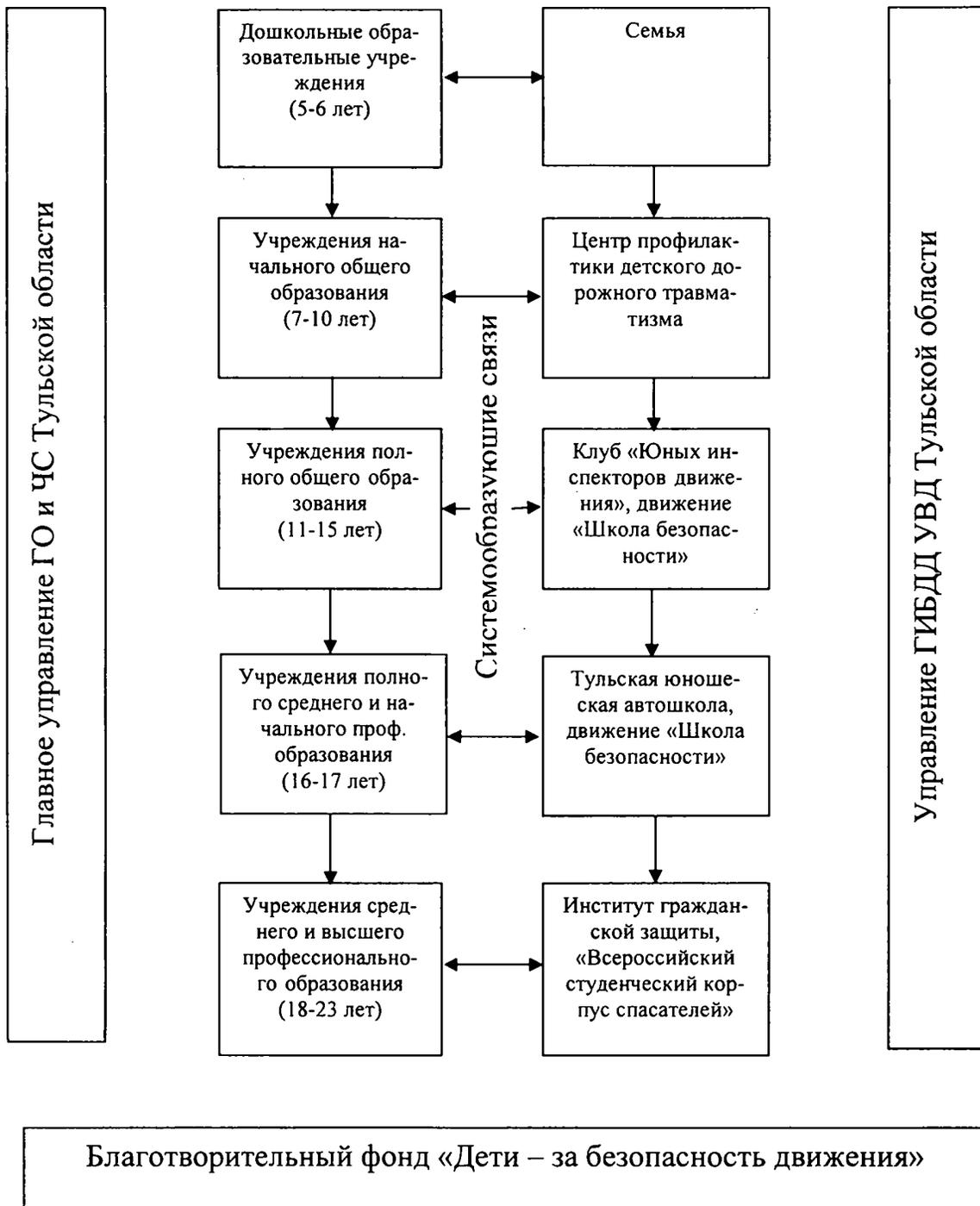


Рис. 2.5. Пятиступенчатая модель системы непрерывной подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении в Тульском регионе

Основным направлением функционирования системы являются:

- формирование знаний, умений, навыков и привычек безопасного поведения (внимательность и наблюдательность; дисциплинированность; умение ориентироваться в дорожной обстановке и прогнозировать ее; знание Правил дорожного движения: обязанности пешеходов и пассажиров, правила перехода дорог, дорожные знаки, сигналы регулировщика и светофоров; развитие координации движений, реакции и т.д.);

- ознакомление и изучение окружающего мира (двор, улица, микрорайон, поселок, город, край; транспортное средство (велосипед, мопед, мотоцикл, автомобиль, электротранспорт и его назначение, особенности автомобилизации общества и тенденции ее развития);

- воспитание дисциплинированности и высокой транспортной культуры, основанных как на специфических требованиях безопасности дорожно-транспортной среды, так и на требованиях норм общественной морали и нравственности.

Непрерывная подготовка детей к безопасному участию в дорожном движении осуществляется (на примере школы):

1. В школе:

- классная работа (урок в классе или специальном кабинете, практические занятия на специальных площадках на улице, в классах безопасности дорожного движения автотранспортных предприятий и т.п.);

- внеклассная работа с учащимися (внутришкольные мероприятия по изучению ПДД: конкурсы, викторины, экскурсии, соревнования и т.п.);

2. Во внешкольных учреждениях:

- инструктажи в спортивных секциях и кружках о безопасных маршрутах движения на занятия и обратно; инструктажи по правилам пользования общественным транспортом и правилам безопасного поведения на дорогах и улицах и т.д.;

3. В семье:

- индивидуально-воспитательная работа с ребенком;

4. Средствами массовой информации, учреждениями культуры и искусства:

□ разъяснения основных Правил дорожного движения, «законов» и правил безопасного поведения, пропаганда безопасного участия в движении, культуры поведения и дисциплинированности на улицах и в транспорте.

Первым звеном в подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении являются дошкольные образовательные учреждения (5–6 лет), основная задача которых - познакомить ребенка с миром дорожного движения, привить чувство реальной опасности и уважение к социальным нормам (Правилам дорожного движения). Основным принципом обучения на этом уровне является принцип преемственности взаимодействия с ребенком в условиях дошкольного учреждения и семьи. Семья является системообразующим фактором в обучении детей дошкольного возраста безопасному поведению на дороге, основная задача которой воспитание у ребенка дисциплинированности и ответственности за свои действия на дороге, а также подкрепление полученных детьми знаний безопасности дорожного движения собственным живым положительным примером.

Второй ступенью системы являются учреждения начального общего образования (7–10 лет), реализующие основное содержание обучения в рамках программы интегрированного курса «Окружающий мир». На этом этапе закладываются базовые знания основ безопасности движения пешеходов, формируются навыки безопасного поведения на дороге и улице, воспитывается транспортная культура и дорожная этика. К окончанию начальной школы ребенок должен знать основные правила безопасного поведения в штатных и нештатных режимах движения, уметь прогнозировать развитие дорожно-транспортных ситуаций и разгадывать основные дорожные «ловушки». На этой ступени координирующим звеном выступает Центр профилактики детского дорожного травматизма, созданный на базе

школы-интернат №2 г. Тулы совместными усилиями Тульской юношеской автошколы и кафедры Машиноведения и БЖ ТГПУ им. Л.Н. Толстого.

Третий уровень подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении представляет собой общая полная школа (11–15 лет), на котором закрепляются полученные в начальной школе знания основ безопасности движения, изучаются основные положения Правил дорожного движения. На этом этапе возможно сквозное обучение, учитывающее межпредметные связи с физикой, математикой, валеологией и психологией. Здесь координирующую роль играет Клуб юных инспекторов движения Дворца детского и юношеского творчества г. Тулы, который через систему дополнительного образования организуют внешкольную работу по профилактике детского дорожного травматизма, пропаганде правил безопасности движения, проведении соревнований «Безопасное колесо», обеспечивая, тем самым, целостность учебно-воспитательного процесса. Важным системообразующим элементом выступает общественная организация «Всероссийское детско-юношеское движение «Школа безопасности», созданная в 1994 году в Туле совместными усилиями Министерства по чрезвычайным ситуациям РФ и Министерства образования РФ. Большую практическую значимость представляет собой ежегодно проводимый в рамках движения «Школы безопасности» полевой лагерь «Юный спасатель».

Четвертой ступенью выступают десятые-одиннадцатые классы общеобразовательной школы и начальное профессиональное образование (16-17 лет), на которой старшеклассники проходят обучение в Тульской юношеской автошколе ОАО Тулаавтотранс по двухгодичной программе «Подготовка водителей транспортных средств категории «В» и «С» и по окончании которого получают водительские удостоверения. Юноши и девушки изучают «Правила дорожного движения», «Основы безопасности движения», «Устройство автомобиля», учатся вождению транспортных средств и оказанию первой медицинской помощи, успешно участвуют во Всероссийских соревнованиях школьников – юных автомобилистов.

Пятым звеном в системе непрерывной подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении являются средние и высшие профессиональные учебные заведения (18-23 года). Основной задачей изучения раздела «Безопасность дорожного движения» в рамках дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» является формирование знаний основ законодательства в области безопасности дорожного движения, ответственности за нарушение правил дорожного движения, функционирования системы безопасности дорожного движения. Колоссальное организационное значение на этом этапе играет Институт гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ, осуществляющий обучение специалистов самых разных профилей по всем направлениям безопасности жизнедеятельности. Большое практическое значение имеет Всероссийская общественная добровольная молодежная организация «Всероссийский студенческий корпус спасателей», созданная в апреле 2001 года Министерством по чрезвычайным ситуациям для консолидации усилий общества в решении проблем безопасности и спасения населения в условиях воздействия вредных и опасных факторов природного и техногенного характера.

Координирующим звеном в системе непрерывного обучения детей безопасному поведению в дорожном движении является созданный в июне 2000 Тульский областной благотворительный фонд «Дети – за безопасность на дорогах», основными целями которого являются:

- предупреждение и снижение детского дорожно-транспортного травматизма;
- содействие в создании и развитии центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, школ и кружков юных автомобилистов, автоинспекторов, велосипедистов, пешеходов;
- реабилитация детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях;
- занятие досуга детей с целью уберечь их от неблагоприятного воздействия алкоголя и наркотиков.

ВЫВОДЫ ПО 2 ГЛАВЕ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире является одной из важнейших социальных проблем.

Установлены три основные направления в решении проблемы аварийности:

- инженерно-техническое, экономическое и организационное обеспечение безопасности движения;
- учебно-воспитательная, пропагандистская и агитационная деятельность;
- правовое регулирование в обеспечении безопасности дорожного движения.

Раскрытие причинно-следственного механизма возникновения дорожно-транспортных происшествий показало, что основной причиной травматизма на дорогах является низкий уровень подготовки участников дорожного движения, что определило ведущую роль образования в системе безопасности дорожного движения.

Эффективность организации подготовки подрастающего поколения к безопасному участию в дорожном движении может быть достигнута только при системном подходе к обучению и воспитанию у детей безопасного поведения в дорожном движении, строгой дисциплины и высокой культуры поведения на улицах, дорогах и в транспорте.

Таким образом, основная цель образования – сделать так, чтобы организация подготовки учащихся к безопасному участию в дорожном движении представляла собой стройную систему, элементами которой являются:

- квалифицированные педагоги, владеющие знаниями безопасности дорожного движения и методикой обучения данному предмету;

□ соответствующая учебно-методическая база: специальные программы, литература, учебные пособия и методики, наглядные, иллюстративные и другие материалы;

□ учебно-техническая база: специально оборудованные классы и тренировочные площадки с дорожной разметкой и моделями действующих светофоров и дорожных знаков, технические средства обучения – видео-техника, информационные технологии, макеты, модели, проекционная аппаратура.

Психолого-педагогические исследования позволяют утверждать о том, что для эффективного обучения подрастающего поколения безопасному поведению на дороге и улице необходимо создание целостной системы непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении.

Разработанная нами модель системы непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении Тульского региона построена на преемственности программ различных образовательных уровней и опирается на принципы системности, последовательности и непрерывности обучения.

ГЛАВА 3. ДИДАКТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ НЕПРЕРЫВНОЙ ПОДГОТОВКИ УЧИТЕЛЕЙ ОБЖ К ОБУЧЕНИЮ ШКОЛЬНИКОВ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

3. 1. Дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ

Одним из научно-практических направлений в решении проблемы повышения качества обучения в высшей школе является создание дидактической модели подготовки специалиста.

Моделирование в научном познании приобрело характер определенной системы с установившимися признаками и положениями и выступает как средство научного исследования.

По своим задачам моделирование является прикладным исследованием, то есть оно обусловлено заранее поставленной автором работы целью и ориентировано на практическое применение результатов.

В общепринятом смысле моделью называется специально созданная форма объекта для воспроизведения некоторых характеристик подлинного объекта, подлежащего исследованию.

В области исследования психолого-педагогической деятельности под моделью понимается естественно или искусственно созданное для изучения объекта познания явление (предмет, процесс, ситуация), аналогичное другому явлению (предмету, процессу, ситуации), исследование которого затруднено или невозможно [73].

В последние годы появились специальные исследования по моделированию и использованию дидактических моделей в вузе (М.А. Галагузова, В.И. Леднев, Ю.О. Овакимян, В.А. Романова, Е.Э. Смирнова, Н.Ф. Талызина и др.)

Существующие в высшей школе модели предназначены прежде всего для того, чтобы дать вузу представление о том, кого готовить и для чего готовить, ведь только они позволяют образно в виде схем и описаний оха-

рактизовать изучаемый процесс. Моделирование в педагогике рассматривается с общеметодологических, психолого-физиологических и дидактических позиций [5].

Значительный интерес для нас представляют научные работы В.А. Веникова о роли моделирования в высшей школе как одного из методов современной науки. В них автор рассматривает модельное изучение как средство научного осмысления практики, как путь оценки качества учебных программ, форм обучения, совершенствования методики преподавания и контроля знаний, как средство согласования различных компонентов системы учебного процесса [18].

В современной науке моделирование из специального приема превратилось в важный метод конкретного научного познания и используется для изучения отдельных, специально выделяемых сторон объекта изучения. В педагогических исследованиях моделирование является универсальным способом выявления дидактических условий подготовки учителей.

Основной задачей моделирования подготовки студентов педвуза становится возможность получения количественно-качественных зависимостей комплексного влияния всего многообразия дидактических факторов на показатель качества подготовки учителя по результатам экспериментального исследования. Оценка качества подготовки специалиста может производиться с помощью показателей уровня и прочности знаний студентов после окончания экспериментального обучения. Оценка уровня и прочности знаний обучаемых не является самоцелью, а проводится в интересах отыскания оптимальных организационных форм, содержания и методических приемов подготовки учителей в пределах времени, отведенного на их обучение, с максимальным использованием возможностей профессорско-преподавательского состава и учебно-материальной и методической базы.

Дидактическая модель как инструмент исследования подготовки специалиста должна отражать признаки, факты, связи, отношения в определенной области знаний в виде простой и наглядной формы, удобной и доступной для анализа и выводов.

Исследователи и практики педагогики по разному представляют себе модель учителя. Наиболее часто под моделью учителя понимают некий образ или эталон, который должен быть реализован в вузовской подготовке с тем, чтобы выпускник отвечал необходимым требованиям. Эта модель объединяет модели подготовки и деятельности, что позволяет создать собственно модель учителя в полном объеме, доведя ее до практического осуществления. Однако все они озабочены главным – помочь педвузам подготовить специалиста, способного решать поставленные перед ним специфические задачи профессионально грамотно и оперативно. Решить эти задачи можно только с помощью дидактической модели подготовки учителя, адаптированной к конкретным условиям.

Дидактическая модель подготовки учителя основывается на квалификационной характеристике специалиста, требованиях, предъявляемых к выпускнику педвуза и состоит из цели, задач, содержания, методов, средств и форм обучения, показателей и критериев ее эффективности [85].

Общие цели подготовки специалистов устанавливаются согласно потребностям общества и фиксируются в квалификационной характеристике выпускника. На ее основе формулируются цели обучения каждому учебному предмету в форме перечня требуемых знаний, умений и навыков.

Квалификационная характеристика выпускника педагогического вуза по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности», разрабатываемая на основе ГОС ВПО второго поколения, устанавливает профессиональное назначение и условия использования учителя ОБЖ и включает следующие основные требования. Выпускник, получивший квалификацию учитель безопасности жизнедеятельности, должен быть готовым

осуществлять обучение и воспитание обучающихся с учетом специфики преподаваемого предмета; способствовать социализации, формированию общей культуры личности, осознанному выбору и последующему освоению профессиональных образовательных программ; обеспечивать уровень подготовки обучающихся, соответствующий требованиям государственного образовательного стандарта; выполнять правила и нормы охраны труда, техники безопасности и противопожарной защиты, обеспечивать охрану жизни и здоровья учащихся в образовательном процессе.

Выпускник подготовлен для работы в образовательных учреждениях различного типа. Видами профессиональной деятельности учителя ОБЖ являются: преподавательская, научно-методическая, социально-педагогическая, воспитательная, культурно-просветительская, коррекционно-развивающая, управленческая.

Выполняя задачи исследования, нами была разработана и предложена дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе (рис. 3.1).

Содержание предложенной модели представляет собой систему, которая в неразрывном единстве включает учебный материал и способы его усвоения, ее внешние и внутренние взаимосвязи, а также такие характеристики как функциональность, интегративность и целостность процесса подготовки учителя ОБЖ.

Модель объединяет цели и содержание обучения, показывает их взаимосвязь и позволяет определять место, роль и значение не только содержания курса «Безопасность дорожного движения», но и каждого его раздела и темы. По структуре, предложенная дидактическая модель включает в сбалансированном виде все входящие в ее состав компоненты.

В разработанной модели рассматривается весь процесс обучения будущих учителей ОБЖ, его составные части (цели, задачи, методы, содержание, средства и формы обучения), а также показатели и критерии эффективности подготовки студентов.



Рис. 3.1. Схема дидактической модели непрерывной подготовки учителей ОБЖ в Тульском регионе

Дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ включает следующие компоненты: квалификационную характеристику учителя ОБЖ, определяющую перечень требуемых знаний и умений; учебный план для специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» и специальности 0312 «Преподавание в начальных классах» с дополнительной специальностью 330100 «Безопасность жизнедеятельности».

Каждый из этих учебных планов имеет свое функциональное назначение и включает в себя график соответствующего учебного процесса, сведения о бюджете времени, план учебного процесса по блокам дисциплин, распределение часов учебных занятий по дисциплинам и формам занятий, объем самостоятельной работы студентов, перечень аттестационных испытаний, практик, курсовых работ, формы промежуточного контроля, итоговые формы отчетности, дополнения, уточнения. Сюда включены также научные, организационно-педагогические и методические основы обучения студентов безопасности жизнедеятельности, программы учебной и производственной практики студентов, представляющие собой единый документ, в котором раскрыты задачи, содержание и методы практической подготовки учителей к преподаванию ОБЖ в школе, последовательность и назначение конкретных этапов, их роль в формировании профессиональных знаний и умений учителя ОБЖ.

Представленная дидактическая модель дает в необходимом приближении описание процесса непрерывной подготовки учителей ОБЖ в его развитии, исходя из современных условий и конкретных задач. На основе этой модели можно анализировать все компоненты системы подготовки учителей ОБЖ, ее цели и задачи, условия, характеризующие учебный процесс, содержание и структуру дисциплин предметного блока. Одним из существенных признаков учебного процесса, создаваемого на основе предложенной модели будет, на наш взгляд, показатель оптимального использования приобретаемых знаний каждого отдельного предмета в других предметах, что обеспечивает устойчивое усвоение содержания всех предметов и рациональное многостороннее их применение в решении теоретических и практических задач.

Из всей совокупности факторов, влияющих на определение и отбор содержания предметной подготовки учителя ОБЖ можно выделить три основных: общие цели подготовки учителей в педвузе; содержание, логику и интеграцию общепедагогических и предметных дисциплин педвуза; уро-

вень знаний, умений, навыков и общего развития студентов по специальности «Безопасность жизнедеятельность».

3. 2. Разработка содержания курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ

Исходя из задач подготовки учителей ОБЖ определены следующие направления в разработке дидактической модели, реализованные нами по дисциплине «Безопасность дорожного движения»: программно-методическое обеспечение учебного процесса, разработка новых педагогических технологий, развитие лабораторной и материально-технической базы, информатизация обучения, совершенствование самостоятельной работы студентов, совершенствование мастерства профессорско-преподавательского состава.

При разработке программы курса «Безопасность дорожного движения» и определения его места в предметном блоке дисциплин подготовки учителя ОБЖ мы исходили из результатов анализа содержания программы курса «Окружающий мир» для начальной школы, курса ОБЖ для 5-9 классов общеобразовательной школы, Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования второго поколения по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности».

Возрастной анализ травмирования детей на дорогах показывает, что наиболее уязвимые (незащищенные) участники дорожного движения – это дети и люди пожилого возраста. Дети составляют почти треть (29%) от общего числа пострадавших в происшествиях велосипедистов и пятую часть (18%) – пешеходов. Более половину всех пострадавших В ДТП детей составляют школьники в возрасте от 7 до 14 лет (таблица 3.1).

Распределение количества ДТП и числа пострадавших в них детей
по возрастным группам (2000 год)

Возраст	Количество ДТП		Число пострадавших	Уд. вес числа пострадавших детей данной возрастной группы в %
	Абсолютное	Уд. вес в %		
До 7 лет	4100	19,2	4222	18,5
От 7 до 14 лет	13009	58,3	13533	59,2
От 14 до 17 лет	4804	22,5	5087	22,3

Из таблицы хорошо видно, что среди детей максимальный риск приходится на возраст 7-14 лет, то есть на период обучения с 1 по 9 классы. Логично предположить, что основной ступенью обучения безопасному поведению на дороге должна стать начальная школа. Однако содержание интегрированного курса «Окружающий мир» для 1-4 классов общеобразовательной школы практически не отражает вопросы безопасности дорожного движения, несмотря на то, что курс предназначен для знакомства младшего школьника с окружающим миром и теми опасностями, которыми он пронизан.

Анализ программы курса ОБЖ для 5 - 9 классов общеобразовательной школы позволяет утверждать, что в содержании курса имеется несоответствие между количеством часов, отведенных на изучение тех или иных разделов и статистическими данными причин гибели людей от несчастных случаев (рис. 3.2 и рис. 3.3).

На диаграммах хорошо видно, что основной причиной травмирования и смерти людей от опасных факторов техно-социальной среды являются дорожно-транспортные происшествия, в то время как федеральный компонент программы курса ОБЖ на изучение проблемы безопасности дорожного движения предусматривает всего 2 часа в пятом классе [83].

Думается, что в отборе содержания образования по безопасности жизнедеятельности помимо традиционных подходов и критериев должен лежать принцип адекватности содержания курса ОБЖ уровню реальных опасностей природного, техногенного и социального характера.

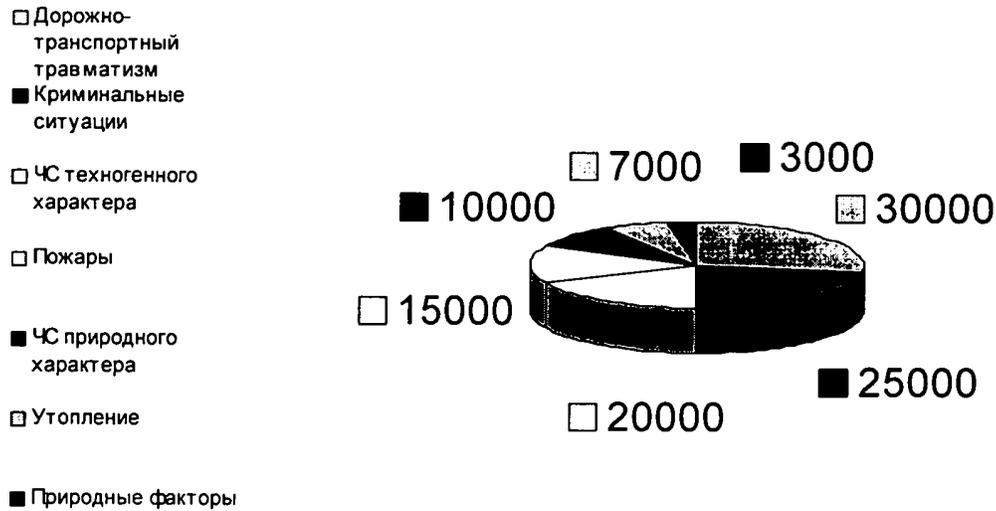


Рис. 3.2. Диаграмма распределения причин гибели людей от несчастных случаев (количество человек в год)

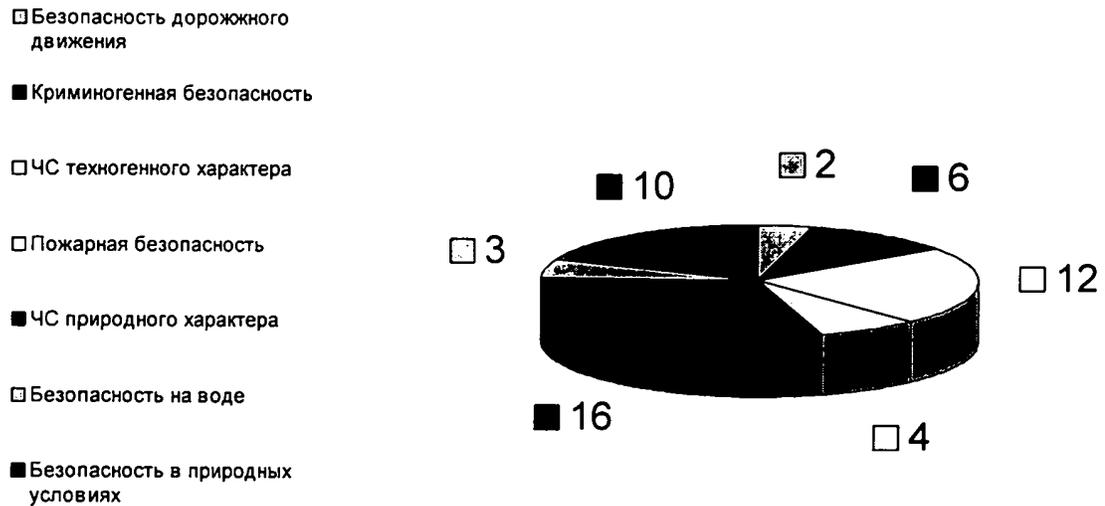


Рис. 3.3. Диаграмма распределения количества часов, отводимых на изучение соответствующего раздела (темы)

Блок дисциплин предметной подготовки ГОС ВПО второго поколения по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» вопросы безопасности дорожного движения включает в дисциплину «Опасные ситуации в населенных пунктах: на улице, дома, в школе, на дороге, в транспорте» в объеме 138 часов. Сюда же включены вопросы криминальной и пожарной безопасности, наркомании, терроризма и т.п. В то же время способы автономного выживания человека в природе выделены в отдельную дисциплину, на изучение которой авторы стандарта отвели 174 часа.

Остаются неясными методологические подходы к конструированию содержания обучения, критерии отбора учебного материала, способы формирования учебных дисциплин и определение учебного времени на его изучение.

Для отбора содержания курса «Безопасность дорожного движения» мы основывались на систему критериев, разработанную Ю.К. Бабанским.

1. Критерий целостного отражения в содержании образования задач формирования всесторонне развитой личности. Для использования этого критерия применяются методы системно-структурного анализа и экспертной оценки, которые доказывают, что в учебной программе представлены все основные теории, законы и понятия, дающие достаточно целостное представление о данной отрасли науки; все основные применения этой науки на производстве, в общественной и культурной жизни; важнейшие практические умения; основные виды деятельности, обеспечивающие развитие навыков самостоятельной работы, познавательных интересов, воли и эмоций школьников, а также их разностороннее воспитание и интеллектуальное развитие.

2. Критерий высокой научной и практической значимости содержания, включаемого в основы наук. Применение данного критерия предполагает, что путем экспертной оценки в программе оставляют более универсальные и информативные элементы содержания, абсолютно необходимые для раскрытия сущности теорий, законов и основных понятий, наиболее

общепризнанные в данной науке, более политехнические и широко применяемые на практике, имеющие высокую межпредметную значимость, необходимые для последующего вузовского обучения.

3. Критерий соответствия сложности содержания реальным учебным возможностям школьников данного возраста. При использовании этого критерия применяются следующие методы: диагностирующие контрольные работы; анализ результатов вступительных экзаменов в вузы; лабораторный эксперимент, доказывающий отсутствие повышенной утомляемости учеников при полном и осознанном усвоении темы за отведенное время.

4. Критерий соответствия объема содержания имеющемуся времени на изучение данного предмета. Основными методами, которые применяются при использовании данного критерия, являются: лабораторный эксперимент с хронометрированием затрат времени на полное и осознанное усвоение материала. В результате из опытного варианта программы снимаются некоторые менее важные вопросы, справочные данные, материалы вспомогательного характера.

5. Критерий учета международного опыта построения содержания среднего образования. Этот критерий предполагает обязательное сравнение наших программ с программами средней школы развитых стран мира с тем, чтобы обеспечить приоритетный уровень образования по каждому из учебных предметов в школе.

6. Критерий соответствия содержания имеющейся учебно-методической учебно-материальной базе современной школы. В соответствии с данным критерием в содержание образования могут включаться лишь такие разделы и темы лабораторных и практических работ, которые могут быть обеспечены соответствующим оборудованием во всех школах страны [8].

В.В. Краевский рассматривает принципы, вытекающие из содержания образования:

- принцип адекватности содержания курса уровню социального и научно-технического прогресса современного общества;
- принцип соответствия содержательного и процессуального аспектов деятельности;
- принцип структурного единства содержания учебного материала на разных уровнях его изучения [48].

При разработке программы курса «Безопасность дорожного движения» мы учитывали все перечисленные выше критерии, предъявляемые к отбору содержания обучения, и, в первую очередь, основные дидактические принципы: научность, систематичность, связь теории с практикой, сознательность обучения, единство конкретного и абстрактного, доступность, прочность знаний, соединение индивидуального и коллективного.

Все сообщаемые в курсе «Безопасность дорожного движения» учебные сведения находятся в соответствии с передовой современной наукой. Принцип научности указывает пути решения необходимых проблем: доказательное обоснование научности нового содержания, включенного в учебный предмет; устанавливает связи с научной прогностикой; устанавливает критерии научности: степени, меры, формы как меняющихся понятий; устанавливает связи уровней и объемов научного содержания и уровней обучения; методологически оценивает научное содержание предмета изучения.

Знания по курсу «Безопасность дорожного движения» сообщаются студентам и усваиваются ими в определенной, педагогически обоснованной системе. Исходя из принципа систематичности, обосновывались и применялись средства и методы обучения.

Связь теории и практики не только соединяет теоретическую и практическую подготовку студентов, она усиливает каждое из слагаемых.

Принцип сознательности и самостоятельности обучения понимается как обоснованное самостоятельное мышление обучающихся. При изучении методики преподавания технологии этот принцип связан с активно-

стью и самостоятельностью студентов, с проявлением у них интереса, увлеченности, инициативных творческих поисков, требовательности к себе.

Принцип связи индивидуального с коллективным. Учебный процесс объединяет индивидуальное и коллективное на основе закона единства общения и обособления. Учебный процесс объединяет интересы всех обучающихся и каждого из них на основе единства целей и задач обучения.

Общее и личное не противоречат, а дополняют друг друга в обучении и профессиональной подготовке. Личное, индивидуальное наиболее плодотворно развивается и формируется в условиях коллективной общественной среды - в коллективе и для коллектива. Обучение по курсу «Безопасность дорожного движения» требует от студентов индивидуальных, самостоятельных поисков знаний, развития личности на основе сочетания коллективных и индивидуальных форм работы.

Принцип единства конкретного и абстрактного. Этот принцип чаще именуется принципом соединения абстрактного мышления с наглядностью преподавания. Принцип единства конкретного и абстрактного указывает на необходимость взаимосвязи изучаемых конкретных, реальных фактов, предметов, их признаков и свойств с отвлеченными понятиями и их теоретическим, отвлеченным обобщением, на основе выделения существенного, основного и общего.

Общая дидактика рассматривает наглядность как одно из средств связи теории с практикой, науки с жизнью, как фактор начального и непосредственного раскрытия закономерностей явления, как условие перехода в обучении от конкретного к абстрактному, от признаков и представлений к понятиям и определениям. При изучении основ безопасности дорожного движения используются разнообразные средства наглядности, в том числе технические средства наглядности.

Степень трудности учебного материала мы определяли, исходя из принципа доступности.

Знания при изучении курса «Безопасность дорожного движения» приобретаются студентами не только для увеличения их объема, но и для использования в дальнейшей учебной и самостоятельной работе, для формирования научного мировоззрения и для практического применения.

Обучение и профессионально-педагогическая деятельность требуют от студентов, а затем и от учителей ОБЖ умелого оперативного и сознательного использования усвоенных в курсе «Безопасность дорожного движения» знаний и умений. Научные сведения должны не только приобретаться и сохраняться, студентам надо видеть, понимать и уметь творчески применять приобретенные знания и навыки в определенных учебных и реальных ситуациях.

Для профессиональной подготовки учителя ОБЖ необходимо установление межпредметных связей, т.к. они способствуют глубине и прочности усвоения научных понятий, гибкости их применения, расширяют кругозор будущих учителей, содействуют воспитанию у них устойчивых познавательных интересов.

Проблема межпредметных связей является очень широкой, она затрагивает весь комплекс учебно-воспитательного процесса в школе и вузе: содержание, методы, формы организации процесса обучения. Многочисленными исследованиями доказана необходимость использования межпредметных связей для совершенствования процесса обучения, повышения эффективности процесса формирования мировоззрения обучаемых. Межпредметные связи способствуют решению основных дидактических задач: формирование научных понятий (Н.А. Сорокин, Е.Е. Минченков, В.Н. Янцен); формирование способов деятельности (К.П. Королева, В.М. Косатая, Н.Н. Рахманина); формирование умственных и практических умений (Н.С. Антонов, Л.М. Панчешникова, А.С. Тупас); повышение качества знаний и эффективности обучения (Н.И. Федорак).

3. 3. Методика организации и проведения педагогического исследования

Дидактический принцип неразрывности связи теории с практикой ставит неизменным условием оценки теории обучения и всего состояния учебного процесса через практику: реальную или специально организованную.

Такой специально организованной практикой является эксперимент, позволяющий проводить проверку гипотетических положений, возможностей внедрения новых методов, форм и средств обучения.

Экспериментом в науке называется изменение явления с целью его изучения в наиболее благоприятных условиях. Характерная черта эксперимента – запланированное вмешательство человека в изучаемое явление, возможность многократного воспроизведения исследуемых явлений в варьируемых условиях [30].

Ю.К. Бабанский определяет педагогический эксперимент как своеобразный комплекс методов исследования, предназначенный для объективной и доказательной проверки достоверности педагогических гипотез. Он позволяет глубже, чем другие методы установить характер связей между различными компонентами педагогического процесса, между факторами, условиями и результатами педагогических воздействий, проверить эффективность тех или иных инноваций. Эксперимент позволяет установить закономерные связи и зависимости не только в качественной, но и в количественной форме [9].

По мнению Н.В. Кузьминой основная функция педагогического эксперимента состоит в проверке гипотез о связях между отдельными элементами педагогической системы воздействия и его результатов. Т.е. в открытии функциональных и других зависимостей, особенно – причинных связей. Чтобы установить правильность предположений о причинной зависимости между двумя факторами, проводится сравнение их в двух ситуациях,

которые отличаются одним признаком (зависимой переменной), остальные условия должны быть одинаковыми [64].

Характерными особенностями экспериментального метода являются:

а) возможность изучения специально организуемых и воссоздаваемых явлений действительности, с точным определением детерминирующих воздействий, ускорением или замедлением процесса;

б) проведение исследования в удобное и специально организованное время;

в) создание специальных условий, обеспечивающих независимость эксперимента от внешних влияний;

г) дополнение содержания явления новыми компонентами, изменяющими его развитие;

д) выявление данных, оцениваемых с помощью специальных приборов и расчетов;

е) использование статистических методов обработки экспериментальных данных.

Научное экспериментирование обычно разбивается на ряд этапов: определение задач, формулировка гипотезы, построение схемы и условий проведения эксперимента, проведение эксперимента, оценка гипотезы, принятие или отклонение гипотезы, внесение корректив, составление выводов и заключений.

Особая сложность стоит на пути решения проблемы оценки и контроля дидактического эксперимента. Существующие средства и методы оценки и контроля учебного процесса весьма относительно и субъективны. Проблема качественной и количественной оценки показателей учебного процесса требует разработки определенной меры, измерителя, в котором определенное качество принимается за единицу количества.

Одна из главных трудностей состоит в создании условий для показательных сопоставлений сравниваемых элементов учебного процесса,

другая - в выборе объективных критериев оценки эффективности обучения.

Под эффективностью обучения, вслед за Н.А. Шайденко, мы понимаем соответствие результатов реального процесса обучения (промежуточных и конечных) заданным целям с учетом строго фиксированных сроков обучения, специальных условий и другое [114].

Критерии оценки эффективности, выделенные А.М. Новиковым, должны удовлетворять следующим признакам:

1. Критерии должны быть объективными (настолько, насколько это возможно в педагогике), позволять оценивать исследуемый признак однозначно и не допускать спорных оценок;
2. Критерии должны быть адекватными (валидными), т.е. оценивать именно то, что экспериментатор хочет оценить;
3. Критерии должны быть нейтральными по отношению к исследуемым явлениям [68].

По мнению И.Т. Огородникова, наиболее существенными критериями для сравнения эффективности обучения являются объем, системность, осмысленность, прочность и действенность знаний, а для сравнения эффективности отдельных методов - такие стороны и процессы познавательной деятельности, как наблюдательность, пытливость, умение анализировать и обобщать, ставить новые задачи и самостоятельно их решать и т.д. [98].

«При разработке критериев эффективности обучения следует стремиться, - считает Н.А. Шайденко, - к решению следующих задач: определить общие принципы описания целей образования в таких терминах и понятиях, которые были бы относительно однозначными и количественно измеряемыми; исходя из выделенных компонентов целей обучения, создать систему способов выявления их эффективности, инструментарий в виде различного типа задач, контрольных заданий, тестов, который позволит объективно сравнить результаты обучения» [114, 128].

Совокупность критериев с достаточной полнотой должна охватывать все существенные характеристики исследуемого явления или процесса. Для педагогики это требование особенно важно, поскольку любая педагогическая, либо учебная деятельность – чрезвычайно сложный многоплановый процесс, который как правило нельзя оценить каким-то одним показателем.

Проблема эффективности обучения во многом заключается в определении критериев оценок знаний и умений. Оценка знаний – один из существенных показателей, определяющих степень усвоения студентами учебного материала, развития мышления и самостоятельности.

Интересными с методологической точки зрения для оценки овладения учащимися знаниями являются четыре уровня, предложенные В.П. Беспалько:

1. Знания-знакомства предполагают узнавание объектов, явлений, процессов, свойств при повторном восприятии ранее усвоенной информации;
2. Знания-копии означают репродуктивное воспроизведение и применение полученной информации;
3. Знания-активы предполагают продуктивные действия по применению полученной информации в процессе самостоятельной работы;
4. Знания-трансформации означают возможность творческого применения полученной информации посредством самостоятельного конструирования собственной деятельности [12].

При разработке критериев оценки качества подготовки студентов по курсу «Безопасность дорожного движения» мы опирались на классификацию О.А. Абдуллиной, которая выделяет следующие оценки уровня теоретических знаний:

- объем знаний (полнота, глубина, прочность);
- осознанность знаний (самостоятельность суждений, доказательность);

интерес к педагогической теории (чтение педагогической литературы, участие в методической работе) [2].

Критериями оценки сформированности познавательных и педагогических умений студентов предложенные А.В. Усовой являются: состав и качество выполняемых операций, их осознанность, полнота, свернутость, степень сложности мыслительных операций, осуществляемых студентами [101].

Можно выделить три уровня сформированности умений:

1. (низкий) - студент выполняет отдельные операции, последовательность которых хаотична, действия плохо осознаны;
2. (средний) - студент выполняет все операции, но последовательность недостаточно продумана, действия недостаточно осознаны;
3. (высокий) - студент выполняет все операции вполне осознанно, последовательность их рациональна.

Для оценки уровня сформированности педагогических умений студентов после изучения курса «Безопасность дорожного движения» нами были взяты критерии, предложенные О.А.Абдуллиной:

- а) качество выполнения конкретных практических действий, благодаря которым формируется умение;
- б) время, затраченное на их выполнение;
- в) степень самостоятельности студента и характер помощи, оказываемой ему методистами при выполнении задания;
- г) уровень осознанности и теоретического осмысления студентом своей практической деятельности [1].

Критерии оценки педагогических явлений могут быть качественными и количественными. Они, естественно, дополняют друг друга, поэтому необходимо не ограничиваться только качественными критериями и стремиться использовать в целях объективности получаемых результатов какие-то количественные критерии оценки, используя тем самым определенные величины.

Величина представляет собой меру некоторого множества, относительно элементов которого имеют смысл утверждения – больше, меньше или равно. Наиболее распространенная мера педагогических оценок – шкала отметок – удобный аппарат для практики обучения, который выполняет не только оценивающие, но и определенные воспитательные функции стимулирования одних учащихся и определенного «наказания» других.

Исходя из этого мы определили следующие требования к уровню подготовки студентов:

- «отлично» оценивают знания студента, глубоко и прочно усвоившего программный материал, исчерпывающе, последовательно, грамотно и логически стройно его излагающего, в ответе тесно увязывающего теорию с практикой; при этом студент не затрудняется с ответом на видоизмененное задание, свободно справляется с решением педагогических задач, показывает знакомство с монографической литературой, правильно обосновывает принятые решения, владеет разносторонними навыками и приемами выполнения практических работ;

- «хорошо» - твердое знание программного материала, грамотное и конкретное его изложение, без существенных неточностей, правильное применение теоретических сведений, положений при решении практических вопросов и задач, владение необходимыми навыками и приемами;

- «удовлетворительно» - студент знает общие положения основного материала, но не усвоил его деталей, допускает неточности, недостаточно правильные формулировки, нарушения последовательности в изложении программного материала и испытывает трудности в выполнении практических задач;

- «неудовлетворительно» получает студент, который не знает значительной части программного материала, допускает существенные

ошибки, неуверенно, с большими затруднениями выполняет практические задания.

3. 4. Проведение опытно-экспериментальной работы, анализ полученных результатов исследования

Педагогическое исследование требует тщательной, глубоко продуманной подготовки. Надежность, а значит научная и практическая ценность информации, полученной в результате проведенного исследования, прямо пропорциональны затраченным усилиям на его всестороннюю подготовку.

К основным компонентам педагогического исследования относятся:

- определение проблемы исследования и его постановка цели;
- формулировка задач исследования;
- постановка исходной гипотезы;
- теоретическая и экспериментальная проверка;
- анализ и обобщение результатов;
- построение теоретических выводов и разработка научно-методических рекомендаций.

В педагогических исследованиях применяются два вида эксперимента: естественный и лабораторный. Мы использовали естественный вид эксперимента, поскольку для этого не требуется создание специальных лабораторных условий, что связано с определенными материально-техническими трудностями.

Целью проведения педагогического эксперимента является проверка эффективности различных педагогических воздействий. В нашем случае – это оценка эффективности содержания и методики курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ.

Поскольку, проводимый эксперимент нацелен на определение оптимального содержания и методики обучения и построен на сравнении он называется сравнительным.

Объем изучаемого материала в обеих группах (экспериментальной и контрольной) одинаковый – 50 часов.

В ходе проведенного исследования можно выделить три этапа:

1. констатирующий (разовый срез, дающий «снимок» исследуемого объекта;
2. преобразующий (опытно-экспериментальная работа по проверке содержания и методики курса «Безопасность дорожного движения»;
3. контрольный (конечная оценка эффективности внедрения курса «Безопасность дорожного движения»);

Итоги изучения курса «Безопасность дорожного движения» подводятся на зачете. Итоговый контроль знаний должен быть многофакторным, соответствовать логике современных методов обучения, удовлетворять требованиям содержательной и функциональной валидности. Важная проблема учета знаний заключается в определении критериев оценок. Оценка знаний - один из существенных показателей, определяющих степень усвоения студентами учебного материала, развития мышления, самостоятельности.

Экспериментальная работа проводилась в процессе преподавания курса «Безопасность дорожного движения» на основе разработанной дидактической модели, с учетом полученных в ходе исследования данных и была направлена на выявление дидактических условий, способствующих эффективной подготовки учителей ОБЖ в рамках непрерывного образования.

Целью исследования было определение глубины и прочности знаний студентов, полученных в ходе изучения данного курса и уровня сформированности их профессионально-педагогических умений.

Задачи исследования:

- определить начальный уровень сформированности профессионально-педагогических знаний;
- определить максимальный объем знаний, которые студенты могут усвоить с достаточной прочностью за отведенное учебное время;

- определить влияние различных средств и методов обучения на активизацию познавательной деятельности студентов.

Базой педагогического исследования послужили 2 учебные группы 2 курса специальности «Технология, предпринимательство, экономика» со специализацией «Экология и ОБЖ» и 1 учебная группа 2 курса специальности «Безопасность жизнедеятельности», каждая из которых делилась на две приблизительно равные группы – контрольную и экспериментальную.

Количество студентов, принявших участие в педагогическом эксперименте – 81 человек.

Всего опытно-экспериментальной проверкой было охвачено 3 группы ТГПУ им. Л.Н. Толстого, 2 группы Педколеджа №1 и 1 группа Института гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ. Общее количество учащихся, задействованных в исследовании - 147 человек.

Педагогический эксперимент проводился с 1999 по 2001 гг.: 1999 год – 1 группа (26 студента); 2000 год – 2 группа (28 студента); 2001 год – 3 группа (27 студентов).

Результаты проведенных исследований за эти годы приводятся в таблице 3.2.

Более подробно обработку результатов исследования для выяснения их достоверности и статистической значимости мы рассматриваем на примере третьей группы.

Курс «Безопасность дорожного движения» был введен решением совета факультета в объеме 26 ч лекций и 24 ч практических работ на подгруппу.

На стадии констатирующего эксперимента с целью определения исходного уровня знаний студентов по курсу «Безопасность дорожного движения» мы провели сплошной анкетный опрос.

Подавляющее большинство содержательных вопросов анкеты нестандартизированные, открытые, что позволяет респонденту высказать

собственное мнение. Это позволяет получить более полное впечатление о мнениях студентов по интересующим нас вопросам.

Таблица 3.2

Результаты контрольной работы студентов по
безопасности дорожного движения

Группа	Кол-во студентов	Среднее время выполнения одного задания, мин.	Среднее кол-во выполненных заданий	Суммарное время выполнения заданий, мин.	Оценка			Качество знаний, %
					3	4	5	
КОНТРОЛЬНЫЕ ГРУППЫ								
1	13	30	3	90	3	8	2	63,6
2	14	30	3	90	4	7	3	69,2
3	14	26	3	78	5	8	1	61,0
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ГРУППЫ								
1	13	25	3	75	-	9	4	100
2	14	27	3	81	-	8	6	100
3	13	24	3	72	-	8	5	100

После разработки анкеты была проведена проверка вопросов интервью, что позволило провести корректировку для облегчения их восприятия. Опрос производился в присутствии анкетера для быстрого решения возникающих у студентов вопросов.

Количество опрашиваемых невелико, поэтому ручная обработка анкет была незатруднительна. Результаты опроса приведены в таблице 3.3.

Вопросы анкеты сгруппированы в три блока по пять вопросов в каждом. Первый блок вопросов общепедагогический и предназначен для определения уровня знаний общего характера. Полные и правильные ответы на эти вопросы дали почти половина студентов (49 %), что свидетельствует о неплохой общепедагогической готовности студентов.

Вторая группа вопросов методического плана и направлена на выявление знаний, касающихся владением методикой обучения школьников безопасному поведению на дороге. Ответы на этот блок вопросов показали, что студенты имеют довольно слабые методические знания, всего 23,2 % ответили полностью правильно.

Таблица 3.3

Результаты анкетного опроса студентов факультета “Технология, предпринимательство, экономика” по выявлению исходного уровня знаний студентов

№ п/п	Вопросы анкеты	Обобщенный результат, %		
		пол- ный, пра- виль- ный “+”	непол- ный, пра- виль- ный “+ _”	не- полн., непра- виль- ный “-”
Общепедагогические вопросы	1. Какое место занимает дорожно-транспортный травматизм среди причин гибели людей от несчастных случаев?	82	7	11
	2. Раскройте роль человеческого фактора в системе безопасности дорожного движения	28	53	19
	3. Объясните социальное значение проблемы безопасности дорожного движения	25	52	23
	4. Какое место занимает образование в решении проблемы безопасности дорожного движения?	77	15	8
	5. В чем заключается роль образования в снижении количества дорожно-транспортных происшествий?	33	51	16
Итого:		49	35,6	15,4
Методические вопросы	6. Назовите основные дидактические принципы обучения детей безопасному поведению на дороге?	32	43	25
	7. Какие формы организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма вы знаете?	18	39	43
	8. Сколько часов предусматривает программа курса ОБЖ для изучения безопасного поведения на дороге?	7	-	93
	9. В чем заключается роль семьи в подготовке младших школьников к безопасному участию в дорожном движении?	20	68	12

	10.	Какие технические средства обучения наиболее эффективны в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма?	39	57	4
Итого:			23,2	41,4	35,4
Специальные вопросы	11.	Перечислите основные причины дорожно-транспортного травматизма	61	28	11
	12.	Какие виды дорожно-транспортных происшествий вы можете назвать?	37	42	21
	13.	Назовите нормативно-правовые акты, существующие в области безопасности дорожного движения?	13	34	53
	14.	Какие средства регулирования дорожного движения вам известны?	29	57	14
	15.	Назовите виды ответственности за нарушение правила дорожного движения вы знаете?	31	48	21
Итого:			34,2	41,8	24

Третий блок вопросов специального (предметного) характера и служит для определения исходного уровня знаний, относящихся к специфике проблемы безопасности дорожного движения. Результаты ответов на третью группу вопросов также говорят о невысоком уровне знаний безопасности на дороге, правильно и полно ответили 34,2 % студентов.

Вариант обучения студентов по курсу «Безопасность дорожного движения» был принят традиционный: теоретические занятия - лекции и практические в виде лабораторно-практических работ. Лекционные занятия в контрольной и экспериментальной группах были одинаковы.

На лабораторно-практических занятиях в контрольных группах использовались разработанные нами методические рекомендации по каждой теме курса. Задания и объем изучаемого материала во всех группах был одинаковый.

В экспериментальных группах использовались средства и методы обучения, активизирующие познавательную деятельность студентов. Наглядные пособия: плоскостные, графические, объемные. Из технических средств обучения использовали видеомаягнитофон, кодоскоп, персональные компьютеры. На лабораторно-практических занятиях использовалось микрообучение, решение конструктивно-методических задач.

Разработанная система задач была составлена с учетом следующих требований:

1. возможно более полное отражение набора основных классов задач, входящих в структуру педагогической деятельности учителя ОБЖ;
2. возможность предъявления задач на различных уровнях самостоятельности в решении задач (репродуктивный, реконструктивный, вариативный, творческий);
3. возможность контроля и самоконтроля.

Количество и качество задач определялось в зависимости от их актуальности, всеобщности принципов их решения и возможности переноса на другие задачи, с которыми учитель ОБЖ встретится в школе.

В целях тренинга профессионально-педагогической деятельности мы выделили задачи конструктивно-методического характера, т.е. студентам предлагалось выбрать средства обучения, найти новые организационные формы обучения, разработать алгоритм учебной деятельности, создать методические разработки уроков.

В состав системы задач входили учебно-логические, познавательно-поисковые, исследовательские.

При решении учебно-логических задач студентам необходимо было отобрать и сгруппировать материал по теме учебной программы; осознать последовательность отдельных фактов; выделить основное и второстепенное; сравнить и обобщить.

Познавательно-поисковые задачи были представлены в виде заданий: разработать и применить алгоритмы программирования учебных заданий; составить учебные тексты.

В ходе решения исследовательских заданий студенты изучали и обобщали опыт учителей ОБЖ; разрабатывали средства обучения на уроках и проверяли эффективность их использования в учебном процессе (в период педагогической практики). К этому виду задач относится написа-

ние и защита курсовых и выпускных квалификационных работ по методике преподавания ОБЖ.

Для успешного формирования профессионально-педагогических знаний, умений и навыков мы использовали задачи всех трех типов.

О реальном процессе мышления при решении педагогических задач мы судили по итогам практического решения задачи на материале конкретной темы, по набору и последовательности в совокупности выполненных этапов, по содержанию рекомендаций, составленных испытуемым, планам-конспектам, по количеству времени выполнения задания.

Сходство с нормативной моделью педагогической деятельности учителя ОБЖ мы устанавливали на основе:

1. количества творчески решенных задач, входящих в нормативную модель.
2. уровней сформированности педагогических умений в решении каждой задачи.
3. уровней самостоятельности в решении задач.
4. способности к переносу открытого нового способа решения задач.

Контроль знаний студентов проводился в мае 2001 года. Использование ЭВМ для этой цели позволило сократить время, отводимое на зачет по данному курсу.

Оценка репрезентативности выборки производилась по следующей методике.

Для определения минимального объема выборки, используемой для оценки среднего балла в группе, должны быть установлены:

- желаемая точность оценки среднего балла, то есть абсолютная величина приемлемой ошибки выборки (d);
- стандартное отклонение распределения баллов в группе (σ_x);

- минимально допустимая вероятность того, что исследователь получит выборку, имеющую ошибку меньше, чем d (α).

Обычно допускается ошибка в 5 %, то есть $\alpha = 0,95$.

Тогда точность оценки среднего балла определяется по формуле (1):

$$d = \varepsilon_{\alpha} \frac{\sigma_x}{\sqrt{n}}, \quad (1)$$

где n – объем выборки, а величина ε_{α} находится из условия:

$$\Phi(\varepsilon_{\alpha}) = \alpha/2.$$

Здесь $\Phi(x) = \frac{1}{\sqrt{2 \cdot \pi}} \int_0^x e^{-\frac{t^2}{2}} dt$ - функция Лапласа, значения которой

табулированы.

Тогда необходимый объем выборки равен:

$$n = \frac{\varepsilon_{\alpha}^2 \cdot \sigma_x^2}{d^2}. \quad (2)$$

Для проведения педагогического эксперимента зададим точность оценки среднего балла $d = 0,1$, а допустимая вероятность $\alpha = 0,95$.

Из уравнения $\Phi(\varepsilon_{\alpha}) = 0,475$ находим, что $\varepsilon_{\alpha} = 1,96$.

По экспериментальным данным принимаем средний балл $x = 4,7$ со стандартным отклонением $\sigma = 0,56$.

Подставляя значения d , ε_{α} и σ в формулу (2), получаем значение $n = 98$, то есть для обеспечения репрезентативности выборки для участия в педагогическом эксперименте достаточно 98 человек.

Полученные результаты обрабатывались для выяснения их достоверности и статистической значимости по методу t -распределения (распределения Стьюдента-Фишера) [110].

Более подробно мы приводим расчеты и полученные данные по третьей группе студентов.

В исследовании принимало участие 27 студентов 2 курса группы “Г” факультета ТПЭ ТГПУ им. Л.Н. Толстого. Результаты диагностирования для исследуемых групп приведены в таблице 3.4.

Таблица 3.4

Результаты диагностирования для исследуемых групп

Группа	Кол-во студентов	X1	X2	σ_1^2	σ_2^2	tэмп	tт
1 контрольная	13	4,22		0,29		2,36	2,08
1 экспериментальная	13		4,81		0,14		
2 контрольная	14	4,13		0,25		2,29	2,06
2 экспериментальная	14		4,74		0,12		
3 контрольная	14	4,02		0,21		2,34	2,07
3 экспериментальная	13		4,68		0,11		

Результаты диагностирования экспериментальной и контрольной групп приведены в таблице 3.5.

Таблица 3.5

Результаты контроля знаний студентов по курсу
“Безопасность дорожного движения”

Контрольная группа
(x1=4,077)

Экспериментальная группа
(x2=4,714)

№ п/п	Ф.И.О. студентов	Оценка	№ п/п	Ф.И.О. студентов	Оценка
1	Алешин К.Ю.	5	1	Жихарева И.Н.	5
2	Александрова Е.А.	4	2	Карпачева Ю.А.	5
3	Андриянов В.Ю.	4	3	Козлов С.С.	4
4	Батурин Д.М.	4	4	Лесун Р.О.	4
5	Бурда Д.А.	5	5	Маслов С.А.	5

6	Волков С.В.	4	6	Медведев А.А.	5
7	Гладышева О.В.	3	7	Нагайцев С.В.	5
8	Горшков И.В.	4	8	Нестеров А.Н.	5
9	Грачев С.С.	4	9	Платонова И.Н.	5
10	Гуськов В.В.	4	10	Прохорова Л.В.	4
11	Дубкова Е.А.	5	11	Решетников Д.О.	4
12	Ежиков Д.В.	3	12	Сенин А.В.	5
13	Жимерин В.Ю.	3	13	Фролкова Л.М.	5
			14	Хлебникова О.Б.	5

Экспериментальная группа составляла 14 человек (группа 2 “Г1”), контрольная - 13 человек (группа 2 “Г2”). Были получены две средние величины оценок за выполненную работу - 4,714 (в экспериментальной группе) и 4,077 (в контрольной группе).

Достоверность и статистическая значимость полученных результатов педагогического эксперимента производилась проверкой статистических гипотез.

Статистической гипотезой (или просто гипотезой) называют любое утверждение о виде или свойствах распределения наблюдаемых в эксперименте случайных величин.

Если для исследуемого явления сформулирована та или иная гипотеза (обычно ее называют основной или нулевой гипотезой и обозначают символом H_0), то задача состоит в формулировке такого правила, которое позволило бы по статистическим данным принять или отклонить эту гипотезу. Правило, согласно которому проверяемая гипотеза H_0 принимается или отвергается, называется статистическим критерием. Разработка таких правил и их обоснование с точки зрения требования оптимальности и составляют предмет теории проверки статистических гипотез.

На первом этапе проверки формулировалась нулевая гипотеза H_0 , которая утверждает, что не существует объективной разницы между сред-

ними величинами, то есть $x_1 = x_2$ и альтернативная гипотеза H_1 ; где $x_1 \geq x_2$ - разница основана на закономерностях фактора.

На втором этапе приняли уровень значимости $\alpha = 0,05$.

На третьем этапе использовалась формула для определения эмпирической характеристики гипотезы:

$$t_{эм} = \frac{|\bar{x}_1 - \bar{x}_2| \sqrt{n_1 + n_2 - 2}}{\sqrt{(\sigma_{n_1} + \sigma_{n_2})(n_1 + n_2)}}, \quad (3)$$

где x_1 и x_2 - средние величины;

σ_{n_1} и σ_{n_2} - оценки дисперсии в двух выборках;

n_1 и n_2 - количество исследуемых студентов в двух совокупностях.

Число степеней свободы $f = n_1 + n_2 - 2$.

Дисперсия вычислялась по формуле:

$$\sigma_x^2 = \frac{\sum_i (x_i - x)^2}{n}, \quad (4)$$

где x_i - индивидуальная величина;

x - средняя величина;

n - число студентов.

$$\sigma_{n_1}^2 = 0,18; \sigma_{n_2}^2 = 0,09; f = 25; x_1 = 4,077; x_2 = 4,714; n_1 = 14; n_2 = 13.$$

На четвертом этапе вычислялось эмпирическое значение критерия $t_{эм} = 2,32$.

На пятом этапе определялась теоретическая характеристика гипотезы по таблице t - распределения [110, 410]:

$$t_T \left[\begin{array}{l} \alpha = 0,05 \\ f = 25 \end{array} \right] = 2,06.$$

Таким образом, при сравнении $t_{эм}$ и t_T имеем $t_{эм} \geq t_T$, следовательно, H_0 отвергается, а H_1 подтверждается. Это означает, что разница между полученными средними оценками не может быть случайной. Она порождена закономерными факторами. Другими словами, разница в средних баллах не случайна, статистически значима, а содержание и методика пре-

подавания курса «Безопасность дорожного движения» могут считаться эффективными.

ВЫВОДЫ ПО 3 ГЛАВЕ

Анализ содержания программы курса «Окружающий мир» для начальной школы, курса ОБЖ для 5-9 классов общеобразовательной школы, Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования второго поколения по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» позволяет сделать следующие выводы.

Содержание интегрированного курса «Окружающий мир» для 1-4 классов общеобразовательной школы практически не отражает вопросы безопасности дорожного движения, несмотря на то, что курс предназначен для знакомства младшего школьника с окружающим миром и теми опасностями, которыми он пронизан (в первую очередь это дорожно-транспортная среда).

В программе курса ОБЖ для 5 - 9 классов имеется несоответствие между количеством часов, отведенных на изучение тех или иных разделов и статистическими данными причин гибели людей от несчастных случаев. Так основной причиной травмирования и смерти людей от опасных факторов техно-социальной среды являются дорожно-транспортные происшествия, в то время как федеральный компонент программы курса ОБЖ на изучение проблемы безопасности дорожного движения предусматривает всего 2 часа в пятом классе.

Мы считаем, что в отборе содержания образования по безопасности жизнедеятельности помимо традиционных подходов и критериев должен лежать принцип адекватности содержания курса ОБЖ уровню реальных опасностей природного, техногенного и социального характера.

Блок дисциплин предметной подготовки ГОС ВПО второго поколения по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» вопросы безопасности дорожного движения включает в дисциплину «Опасные ситуации в населенных пунктах: на улице, дома, в школе, на дороге, в транспорте» в объеме 138 часов. Сюда же включены вопросы криминальной и

пожарной безопасности, наркомании, терроризма и т.п. В то же время способности автономного выживания человека в природе выделены в отдельную дисциплину, на изучение которой авторы стандарта отвели 174 часа.

В ходе исследования теоретически обоснована необходимость проведения специальной подготовки учителей ОБЖ по курсу «Безопасность дорожного движения» в системе непрерывного педагогического образования.

Важным практическим этапом исследования была разработка содержания экспериментального курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ. В основу построения содержания курса были положены критерии отбора учебного материала, сформулированные Ю.К. Бабанским и принципы конструирования содержания образования, выделенные В.В. Краевским.

Создан учебно-методический комплекс по курсу «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ, апробированный в Тульском педагогическом колледже №1, Тульском государственном педагогическом университете им. Л.Н. Толстого и Институте гражданской защиты ЦРЦ МЧС РФ (Приложение 1).

Экспериментальная работа проводилась в процессе преподавания курса «Безопасность дорожного движения» на основе разработанной дидактической модели, с учетом полученных в ходе исследования данных и была направлена на выявление дидактических условий, способствующих эффективной подготовки учителей ОБЖ в рамках непрерывного образования. В период эксперимента накапливался, обобщался, анализировался и систематизировался дидактический материал, на основе которого вносились коррективы в структуру и содержание курса «Безопасность дорожного движения» с целью усиления интегративного компонента.

Оценка качества подготовки будущих учителей ОБЖ проводилась с помощью показателей уровня знаний студентов после окончания обучения по курсу «Безопасность дорожного движения». Так, в результате обработ-

ки данных, полученных нами в ходе эксперимента, установлено, что начальный уровень знаний безопасности дорожного движения в контрольных и экспериментальных группах составлял 55% и 57%, а после проведения преобразующего эксперимента – 69% и 84% соответственно.

В ходе исследования и анализа учебного процесса подготовки будущих учителей ОБЖ в рамках курса «Безопасность дорожного движения» установлено, что измерение его эффективности целесообразно проводить в двух направлениях, выявляя показатели качества подготовки студентов (уровень знаний и умений) и показатели качества организации учебного процесса (уровень учебно-методической работы ППС, степень использования возможностей учебно-материальной базы, рабочего времени и др.)

На основе полученных экспериментальных данных выявлены основные дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ по курсу «Безопасность дорожного движения», среди которых можно выделить разработку и практическое использование дидактической модели подготовки специалиста, включающей личностный, деятельностный и когнитивный компоненты, личностно ориентированное построение содержания курса с учетом региональных особенностей, преемственность программ различных образовательных уровней обучения, построение гибкой ступенчатой системы подготовки, объединенная учебно-материальная база, интегративный подход при организации учебного процесса, означающий реализацию глубоких системообразующих связей внутри учебно-научно-педагогического комплекса.

Таким образом, экспериментальная проверка предложенной дидактической модели, а также качественная и количественная оценка эффективности внедрения курса «Безопасность дорожного движения» для учителей ОБЖ в систему непрерывного образования подтверждают правильность поставленной гипотезы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение процесса непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасному поведению в дорожном движении в российской педагогической практике проведено впервые.

В исследовании мы стремились учесть современную теоретико-методологическую основу во взаимосвязи педагогических, психологических и социальных теорий, раскрывающих дидактическую основу высшего педагогического образования.

Для достижения поставленной цели и проверки гипотезы в диссертационной работе решались основные пять задач. Первая – проведение теоретического анализа литературы по исследуемой проблеме и изучение состояния существующей системы подготовки учителей ОБЖ. Вторая - разработка дидактической модели непрерывной подготовки учителей ОБЖ на примере Тульского региона. Третья - выявление дидактических условий, способствующих эффективной подготовки учителей ОБЖ в системе непрерывного образования. Четвертая - разработка содержания и оптимизация методики курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ. Пятая - опытно-экспериментальная проверка эффективности внедрения курса «Безопасность дорожного движения» для будущих учителей ОБЖ в систему непрерывного образования.

Успешное решение этих задач в условиях ограниченного, практически неизменного лимита отводимого учебного времени возможно было только при оптимизации и интенсификации учебного процесса непрерывной подготовки учителя ОБЖ на основе использования передовых достижений отечественной педагогики и психологии.

К числу основных направлений этой работы мы предлагаем отнести четкую постановку и уяснение целей и задач подготовки учителя ОБЖ в современных условиях; оптимизацию содержания среднего и высшего профессионального педагогического образования по специальности «Безо-

пасность жизнедеятельности»; целенаправленное, планомерное и непрерывное формирование профессиональных знаний, умений и навыков будущих учителей ОБЖ на основе комплексного подхода к обучению; разработка и использование наиболее эффективных форм и методов непрерывного обучения, позволяющих активизировать познавательную деятельность студентов и управлять этой деятельностью в зависимости от получаемых результатов.

Выполняя задачи исследования, нами была разработана и предложена дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ. Содержание предложенной модели представляет собой систему, которая в неразрывном единстве включает учебный материал и способы его усвоения, ее внешние и внутренние взаимосвязи, а также такие характеристики как функциональность, интегративность и целостность процесса подготовки учителя ОБЖ. Модель объединяет цели и содержание обучения, показывает их взаимосвязь и позволяет определять место, роль и значение не только содержания курса «Безопасность дорожного движения», но и каждого его раздела и темы. По структуре, предложенная дидактическая модель включает в сбалансированном виде все входящие в ее состав компоненты.

В разработанной модели рассматривается весь процесс обучения будущих учителей ОБЖ, его составные части (цели, задачи, методы, содержание, средства и формы обучения), а также показатели и критерии эффективности подготовки студентов.

Дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ основывается на квалификационной характеристике специалиста и требованиях, предъявляемых к выпускнику педколледжа и педвуза по специальности 033300 «Безопасность жизнедеятельности» и является эффективным исследовательским и управляющим педагогическим инструментом.

Научная новизна и теоретическая значимость диссертационной работы состоит в том, что в ней:

- Теоретически обосновано место и значение образовательного процесса в системе безопасности дорожного движения;

- Определена необходимость непрерывной подготовки учителей ОБЖ по курсу «Безопасность дорожного движения» в системе многоуровневого образования с учетом специфики содержания образования на разных этапах обучения;

- Разработана дидактическая модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ, основывающаяся на квалификационных характеристиках выпускника и состоящая из целей, задач, содержания, методов, средств и форм обучения, показателей и критериев ее эффективности;

- На основе экспериментальных данных выявлены дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ к обучению школьников безопасности дорожного движения (преимущество программ различных образовательных уровней; построение гибкой ступенчатой системы обучения; интеграция и оптимизация содержания образования на разных этапах обучения; наличие и выбор организационных форм и методов с учетом целей и задач обучения в педвузе; организация проблемно-поискового обучения, направленного на приобретение личностно-ориентированных знаний, умений и навыков, адекватных педагогическим функциям учителя ОБЖ; объединенная учебно-материальная база и интегративный подход при организации учебного процесса, означающий реализацию глубоких системообразующих связей внутри учебно-научно-педагогического комплекса).

Полученные в процессе проведенного исследования результаты позволяют:

- Качественно улучшить процесс подготовки учителей ОБЖ за счет создания целостной системы непрерывного образования на основе интеграции содержания образования на разных этапах обучения;

- Использовать выявленные дидактические условия непрерывной подготовки учителей ОБЖ при организации учебного процесса в учебно-научно-педагогическом комплексе;

- Изменить качественные и количественные характеристики специалистов, используя предложенную дидактическую модель непрерывной подготовки учителей ОБЖ, включающей личностный, деятельностный и когнитивный компоненты.

Результаты теоретического и опытно-экспериментального исследования позволяют утверждать справедливость выдвинутой нами гипотезы. Мы полагаем, что проведенное исследование является завершенным этапом работы. Вместе с тем, считаем целесообразным в дальнейшем продолжить изучение процесса непрерывной подготовки учителей ОБЖ. Дальнейшая исследовательская работа в названной области позволит более глубоко раскрыть проблемы повышения качества подготовки учителей ОБЖ и усилит теорию и практику обучения в педагогическом вузе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абдуллина, О.А. Проблема педагогических умений в теории и практике высшего педагогического образования / О.А. Абдуллина // Советская педагогика. - 1976. - №1. - С. 76-84.
2. Абдуллина, О.А. Проблема формирования педагогических умений и навыков у будущих учителей / О.А.Абдуллина // Проблемы профессиональной подготовки студентов педвузов и университетов. - М.: АПН СССР, НИИ ОП, 1976. - С. 43-48.
3. Актуальные проблемы непрерывного образования. – М., 1982.
4. Антюхин, Э.Г. Разработка научно-методического комплекса БЖД для обучения учителей технологии / Э.Г. Антюхин. - Дис. ... канд. пед. наук. - Брянск, 1997.
5. Архангельский, С.И. и др. О моделировании и методике обработке данных педагогического эксперимента / С.И. Архангельский. – М., 1974.
6. Архангельский, С.И. Лекции по научной организации учебного процесса в высшей школе / С.И. Архангельский. - М., 1976.
7. Архангельский, С.И. Учебный процесс в высшей школе, его закономерные основы и методы / С.И. Архангельский. - М.: Высшая школа, 1980. – 368 с.
8. Бабанский, Ю.К. Педагогика: Уч. пособие для студентов пед. институтов / Ю.К. Бабанский. - М.: 1988. – 479 с.
9. Бабанский, Ю.К. Проблемы повышения эффективности педагогических исследований: дидактический аспект / Ю.К. Бабанский. - М.: Педагогика, 1982. – 192 с.
10. Белов, С.В. Концепция непрерывного образования в области безопасности жизнедеятельности / С.В. Белов, В.А. Девисилов // Сборник материалов Всероссийского совещания заведующих кафедр вузов по вопросам образования в области безопасности жизнедеятельности, 9-13 апреля 2001 г. (Часть 1). – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2001. – 152 с.

11. Бердический, А.Л. Модель непрерывного образования учителя / А.Л. Бердический // Педагогическое образование. – 2000. - № 12. – С. 39-47.
12. Беспалько, В.П. Основы теории педагогических систем / В.П. Беспалько. - Воронеж: Воронеж, ун-т, 1977. - 304с.
13. Беспалько, В.П. Слагаемые педагогической технологии / В.П.Беспалько. - М.: Педагогика, 1989. – 190 с.
14. Вайнер, Э.Н. Валеология: Учебник для университетов / Э.Н. Вайнер. – М.: Владос, 2001. – 296 с.
15. Вейт, М.А. Непрерывное педагогическое образование в духовно-профессиональном развитии личности учителя (к постановке проблемы) / М.А. Вейт // Непрерывное педагогическое образование. ЛГПУ. – 2000. - №1. С. 15-26.
16. Вейт, М.А. Непрерывное образование и совершенствование педагогического процесса в высшей школе. / М.А. Вейт, Б.Г. Огаянц – Липецк, 1990. – 96 с.
17. Вейт, М.А. О необходимости создания системы непрерывного профессионального образования / М.А. Вейт // Теория и практика образования: история и современность. Выпуск 9. Сборник научных трудов кафедры теории и истории педагогики Липецкого государственного педагогического университета. - Липецк, 2001. – 232 с.
18. Веников, В.А. Принципы моделирования и высшее образование / В.А. Веников // Вестник высшей школы. – 1972. - №11.
19. Вергасов, В.М. Активизация познавательной деятельности студентов в высшей школе / В.М. Вергасов - Киев: Вища школа, 1985. – 175 с.
20. Внимание эксперимент // Основы безопасности жизнедеятельности. - 2001. - № 8. С. 3.
21. Всероссийская практическая конференция по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения 8–9 декабря 1997 года, часть I, материалы пленарного заседания. Информационно–справочное издание Министерства транспорта РФ, М.: Трансконсалтинг, - 1998. – 256 с.

22. Всероссийская практическая конференция по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения 8–9 декабря 1997 года, часть II, материалы заседаний по секциям. Информационно–справочное издание Министерства транспорта РФ, М.: Трансконсалтинг, - 1998. –256 с.
23. Выготский, Л.С. (Собр. соч.) / Л.С. Выготский. - М.: 1984. - Т.4. – 432 с.
24. Галагузова, М.А. Теория и практика использования дидактических моделей в обучении / М.А. Галагузова // Вуз в системе непрерывного образования. – С-Пб., - 1992. – С. 80-82.
25. Гальперин, П.Я. Психология мышления и учение о поэтапном формировании умственных действий (Исследование мышления в советской психологии) / П.Я. Гальперин. - М., 1966.
26. Гершунский, Б.С. Педагогическая прогностика: методология, теория, практика / Б.С. Гершунский. - Киев: Изд-во при Киевском ун-те. ИО «Вища школа». - 1966. - 200 с.
27. Гершунский, Б.С. Педагогические аспекты непрерывного образования / Б.С. Гершунский - // Вестник высшей школы. - 1987. - №8. С. 15-22.
28. Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования. Специальность «033300 – Безопасность жизнедеятельности». - М., 2000. – 30 с.
29. Дорошкевич, А.М. Проблема совершенствования познавательной деятельности студентов / А.М. Дорошкевич // Новые методы и средства обучения. - Вып.1. - М., 1988.
30. Загвязинский, В.И. Методология и методика дидактического исследования / В.И. Загвязинский. - М.: Педагогика, 1982. – 160 с.
31. Загвязинский, В.И. О движущих силах учебного процесса // Сов. педагогика / В.И. Загвязинский. –1973. - №6. - С. 66-75.
32. Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», 1995.
33. Закон Российской Федерации «О высшем и послевузовском профессиональном образовании».

34. Закон Российской Федерации «Об образовании», 1992.
35. Занков, Л.В. Дидактика и жизнь / Л.В. Занков, - М., 1972.
36. Занков, Л.В. Наглядность и активизация учащихся в обучении / Л.В. Занков, - М., 1960.
37. Извекова, Н.А. Учителю о правилах дорожного движения: Рекомендации по организации внеклассной работы с детьми по правилам дорожного движения / Н.А. Извекова. – М.: Просвещение, 1982.
38. Ильина, Т.И. К вопросу о профессиональной подготовке учителей в пед-институте / Т.И. Ильина // Сов. Педагогика. - 1977. - №6.
39. Казанцев, Г.А. О развитии курса БЖД / Г.А. Казанцев // ОБЖ. Основы безопасности жизни. - 2001. - № 3. - С. 6-7.
40. Кан-Калик, В.А. Педагогическая деятельность как творческий процесс / В.А. Кан-Калик. - М., 1977.
41. Кириллов, Г.А. Культура безопасности – часть общей культуры / Г.А. Кириллов // Основы безопасности жизнедеятельности. - 2000. - № 5. - С. 7-9.
42. Конституция Российской Федерации, 1993.
43. Концепция непрерывного образования // Народное образование. -1989. - № 10. - С.3-12
44. Коршаков, И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И.К. Коршаков. – М.: Транспорт, 1989.
45. Котик, М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения / М.А. Котик. – М.: Транспорт, 1990.
46. Котик, М.А. Психология безопасности / М.А. Котик. – Таллин: Валгус, 1988.
47. Кравчук, П. Творчески развитая личность и высшее образование / П. Кравчук // Вестник высшей школы. - 1992. - № 4-6. - С. 18-21.
48. Краевский, В.В. Дидактический принцип как структурный элемент научного обоснования обучения / В.В. Краевский // Принципы обучения в

- современной педагогической теории и практике: межвуз. сб. научных трудов. - Челябинск, 1985. - С. 3-12.
49. Кузнецов, А.А. Содержание общего образования: итоги столетия / А.А. Кузнецов, М.В. Рыжак // Известия РАО. – 2001. - №1. – С. 2-11.
50. Кузьмина, Н.В. Методы исследования педагогической деятельности. / Кузьмина Н.В. - Л.: ЛГУ, 1970. – 114 с.
51. Куписевич, Ч. Основы общей дидактики / Ч. Куписевич // Перев. с польского. - М., 1986.
52. Куприянов, М.П. К проблеме разработки модели непрерывного образования / М.П. Куприянов, О.П. Околелов // Непрерывное педагогическое образование. - ЛГПУ. – 2000. - №1. - С. 27-28.
53. Кыверялг, А.А. Методы исследования в профессиональной педагогике. / А.А. Кыверялг. -Таллин: Валгус, 1980. – 334 с.
54. Леднев, В.С. Содержание образования. Проблемы структуры. / В.С. Леднев. – М.: Просвещение, 1989.
55. Леонтьев, А.Н. Проблемы развития психики. / А.Н. Леонтьев. - М.: МГУ, 1981. – 584 с.
56. Лернер, И.Я. Дидактические основы методов обучения. / И.Я. Лернер. - М.: Педагогика, 1981. – 185 с.
57. Лернер, И.Я. Процесс обучения и его закономерности. / И.Я. Лернер. - М.: Знание, 1980. – 96 с.
58. Марков, В.В. Квалификация учителя безопасности жизнедеятельности / В.В. Марков // Основы безопасности жизнедеятельности. - 2000. - № 9. - С. 17-26.
59. Масленников, М.М. Охрана труда при оборудовании и эксплуатации учебных кабинетов, мастерских образовательных учреждений (Методические рекомендации) / М.М. Масленников - Ульяновск, 1995.
60. Матушанский, Г. К концептуальным основам системы непрерывного образования вузовских преподавателей / Г. К. Матушанский // Alma Mater. – С. 40-41.

61. Махмутов, М.И. Проблемное обучение: Основные вопросы теории. / М.И. Махмутов. - М.: Педагогика, 1975. – 367 с.
62. Международная конференция по образования. 40-ая сессия ЮНЕСКО, 1986. – С.18.
63. Методы педагогических исследований / Под ред. А.И. Пискунова, Г.В. Воробьева. - М.: Педагогика, 1979. – 256 с.
64. Методы системного педагогического исследования / Под ред. Кузьминой Н.В. – Ленинград, 1980. – 172 с.
65. Моделирование деятельности специалиста на основе комплексного исследования / Под ред. Е.А. Смирновой. – Л., 1984.
66. Национальная доктрина образования в Российской Федерации // Университетская книга. - 1999. - №9. – С. 12-15.
67. Нечаев, Н.Н. Концепция непрерывного образования / Н.Н. Нечаев // Специалист. – 1996. - №4. – С. 2-3.
68. Новиков, А.М. Как работать над диссертацией: Пособие для начинающего педагога-исследователя / А.М. Новиков. – М.: Эгвес, 1999. – 104 с.
69. Новиков, А.М. Российское образование в новой эпохе (Парадоксы наследия, векторы развития) / А.М. Новиков. – М.: Эгвес, 2000. – 272 с.
70. О совершенствовании структуры и содержания высшего педагогического образования в Российской Федерации: Решение Коллегии Минобразования РФ от 29.12.1997 г. № 15/2 // Вестник образования. - 1998. - №7. С.10-17.
71. Об утверждении типового положения об учебном комплексе педагогических учебных заведений: Приказ Гособразования СССР от 7.06.1990 № 388 // Бюллетень Государственного комитета СССР по народному образованию. Сер. «Профессиональное образование». - 1990. - №9. С. 14-15.
72. Областная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тульской области на 1997-2000 годы»: приложение к постановлению губернатора Тульской области от 1.08.1997 № 333.

73. Овакимян, Ю.О. Теория и практика моделирования обучения. Дис. ... док. пед. наук. / Ю.О. Овакимян. – М., 1989.
74. Орлихина, Н.А. Послевузовская подготовка преподавателей ОБЖ (опыт Тульской области). / Н.А. Орлихина // Основы безопасности жизнедеятельности. - 2002. - № 2. С. 25-26.
75. Основы педагогики и психологии высшей школы / Под ред. А.В. Петровского. - М.: Изд-во Московского ун-та, 1986. - 304с.
76. Основы профессиональной педагогики // Под ред. С.Я. Батышева и др. Изд. 2-е, перераб. и доп. - М.: Высшая школа, 1977.
77. Педагогика высшей школы: Уч. пособие // под ред. Р.Д. Никандрова. - Л., 1974. – 116 с.
78. Педагогика: Учебное пособие для студентов пед. ин-тов / Под ред. Ю.К. Бабанского. - М.: Просвещение, 1988. – 479 с.
79. Пидкасистый, П.И. и др. Педагогика. – 3-е изд. дополн. и перераб. / П.И. Пидкасистый. - М., 1998.-640 с.
80. Подзолков, В.Г. Профессиональное развитие будущего учителя в условиях региональной системы непрерывного педагогического образования. / В.Г. Подзолков. – Тула: ТГПУ им. Л.Н. Толстого, 1999.-263 с.
81. Подласый, И.П. Педагогика: Учебник для студентов высших пед. уч. Заведений. / И.П. Подласый. – М.: Просвещение, 1996. – 432 с.
82. Приказ Министерства образования РФ «О создании координационного совета по безопасности жизнедеятельности» №178 от 22.01.2001 года.
83. Примерная программа курса ОБЖ (5-9 классы) Программно-методические материалы и нормативные документы по курсу «Основы безопасности жизнедеятельности». – М.: Издательство «Русский журнал», 2000. – 168 стр.
84. Программа развития педагогического образования России на 2001-2010 годы // Педагогическое образование. – 2000. - №12. – С. 39-47.
85. Романов, В.А. Дидактические условия совершенствования специальной подготовки студентов инженерно-технического профиля на военных ка-

- федрах гражданских вузов. Автореф. дис. ... канд. пед. наук / В.А. Романов - Тула, 1999.
86. Российское образование в переходный период. Программа стабилизации и развития / Под ред. Э.Д. Днепров, В.С. Лазарева, Е.С. Сорокина. М., 1991. С.76.
87. Рубинштейн С.Л. Проблемы общей психологии. - М.: Педагогика, 1973.- 423 с.
88. Рублях, В.Э. Изучение правил дорожного движения в школе: Пособие для учителей / В.Э. Рублях, Л.Н. Овчаренко. - М.: Просвещение, 1981.
89. Русак, О.Н. Образовательная концепция безопасной деятельности человека / О.Н. Русак - С-Пб.: МАНЭБ, 1993.
90. Савельева, Н.В. Дидактические условия подготовки учителей технологии обработки ткани и пищевых продуктов. Автореф. дис. ... канд. пед. наук / Н.В. Савельева. - Липецк, 2000.
91. Сапронов, В.В. Материалы к развитию курса «Основы безопасности жизнедеятельности» в средней школе / В.В. Сапронов - М., 2001. - 111 с.
92. Скаткин, М.Н. Проблемы современной дидактики. - 2-е изд. / М.Н. Скаткин - М.: Педагогика, 1984. - 95 с.
93. Скаткин, М.Н. Содержание общего среднего образования: проблемы и перспективы. / М.Н. Скаткин, В.В. Краевский - М., 1981.-96с.
94. Слостенин, В.А. К вопросу о профессиограмме учителя общеобразовательной школы. / В.А. Слостенин // Сов. Педагогика. 1973. №5.
95. Современная дидактика: теория-практика. / Под научной ред. И.Я. Лернера, И.К. Журавлева. - М.: Изд-во ИТП и МИО РАО, 1993. - 288 с.
96. Сорокин, Н.А. Проблемы дидактики современной общеобразовательной школы: Уч. пособ. для студентов. / Н.А. Сорокин, Н.А. Шайденко - Тула, 1993.-116с.
97. Столетов, В.Н. Исследование проблем содержания образования / В.Н. Столетов // Советская педагогика. - 1980. - №11. С.56-65.

98. Сузуки, И. Реформа образования в Японии: Навстречу 21 веку. / И. Сузуки // Перспективы. – 1991. - № 73.
99. Сулла, М.Б. Охрана труда: Уч. пособие для студентов пед. ин-тов. / М.Б. Сулла. - М.: Просвещение, 1984. – 256 с.
100. Сулла, М.Б. Формирование готовности учащихся к безопасной деятельности. Автореф. дис. ... док. пед. наук / М.Б. Сулла. - Москва, 1997.
101. Сулла, М.Б. Безопасность и защита человека в чрезвычайных ситуациях: Уч. пособие для студентов пед. вузов, колледжей. / М.Б. Сулла, Б.М. Невзоров, В.М. Заенчик. – Тула: ТГПУ им. Л.Н. Толстого, 1997. – 310с.
102. Сулла, М.Б. Принципы непрерывного обучения по ОБЖ / М.Б.Сулла, О.В. Сергеева // ОБЖ. Основы безопасности жизни. - 1998. - № 8. - С. 10-12.
103. Сухомлинский, В.А. Сто советов учителю / В.А. Сухомлинский // Избр. произв. - Т.3. - Киев: Радянська школа, 1980. - 145с.
104. Теоретические основы содержания общего среднего образования // Под ред. Краевского В.В., Лернера И.Я. - М., 1983.-353с.
105. Агафонова, А.С. Теоретические основы функционирования системы непрерывного педагогического образования / А.С. Агафонова, С.А. Воронина, В.М. Заенчик и др. – Тула: ТГПУ им. Л.Н. Толстого, 2000. – 143 с.
106. Агафонова, А.С. Теория и практика создания и функционирования системы непрерывного педагогического образования / А.С.Агафонова, В.Н.Воинова, С.А. Воронина и др. – Тула: ТГПУ им. Л.Н. Толстого, 1998. – 114 с.
107. Усова, А.В. О критериях и уровнях сформированности познавательных умений у учащихся / А.В.Усова // Сов. Педагогика. - 1980. - №12. С. 45-49.
108. Учебный план специальности 033300 “Безопасность жизнедеятельности” - ТГПУ, 2001.

109. Ушинский, К.Д. Собр. соч. в 2-х томах / К.Д. Ушинский. - М.: Просвещение 1948.
110. Ф. Ван дер Варден. Математическая статистика / Ф. Ван дер Варден. / Перев. с нем. - М.: Изд-во ин. литературы, 1960. - 434с.
111. Формирование модели специалиста с высшим образованием. - Томск, 1984.
112. Харламов, И.Ф. Педагогика / И.Ф. Харламов. - М.: Высшая школа, 1990. - 575 с.
113. Шайденко, Н.А. Совершенствование учебно-воспитательного процесса в педвузе / Н.А. Шайденко. - Тула: Приокское кн. изд-во, 1991. - 144 с.
114. Шайденко, Н.А. Формирование творческой личности учителя в учебном процессе педагогического вуза. Монография / Н.А. Шайденко. - Москва: Прометей, 1992. - 96 с.
115. Шайденко, Н.А. Дидактическая подготовка студентов в учебном процессе педвуза (на примере индустриально-педагогического факультета). Дис. ... д-ра пед. наук / Н.А. Шайденко. - М., 1994. - 422 с.
116. Шамова, Т.И. Активизация учения школьников / Т.И. Шамова - М., 1982. - 209 с.
117. Щукина, Г.И. Проблема формирования развития познавательной активности / Г.И. Щукина. - М.: Педагогика, 1988.
118. Яковлев И.П. Интеграционные процессы в высшей школе / И.П. Яковлев. - Л., 1980.
119. Якупов, А.М. Безопасное участие в дорожном движении: психолого-педагогические основы подготовки детей / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. - 1999. - № 3. - С. 33-36.
120. Якупов, А.М. Дорожно-транспортный травматизм: причины и пути предотвращения. / А.М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. - 1999. - № 2. - С. 43-46.

Министерство образования РФ
Тульский государственный педагогический университет
им. Л.Н. Толстого

УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА
по дисциплине

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Автор: ассистент кафедры машиноведения и БЖ
ТГПУ им. Л.Н. Толстого Пискарев Н.Н.

Программа обсуждена и утверждена
на заседании кафедры машиноведения и БЖ
ТГПУ им. Л.Н. Толстого
“ ____ ” _____ 2000 года протокол № ____

Зав. кафедрой машиноведения и БЖ

Вольхин С.Н.

Тула

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Среди всех опасностей природного и антропогенного характера особо стоит проблема безопасности дорожного движения, представляя собой сложную систему взаимодействия социо-технических факторов. В списке причин гибели людей от несчастных случаев первую строчку твердо занимает дорожно-транспортный травматизм, который сегодня достигает масштабов социальной катастрофы.

Особую тревогу в проблеме безопасности дорожного движения вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. Каждый год свыше 20 тысяч детей в возрасте до 16 лет становятся участниками дорожно-транспортных происшествий. Количество погибших ежегодно увеличивается, свыше 80% из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами.

Системно-структурный анализ ДТП с участием детей приводят к выводу, что для эффективного обучения подрастающего поколения безопасному поведению на дороге и улице необходимо создание целостной системы непрерывного обучения детей безопасному поведению на дороге и улице, необходимым условием реализации которой является подготовка учителей ОБЖ по курсу “Безопасность дорожного движения”.

Программа курса «Безопасность дорожного движения» (БДД) разработана в соответствии с Законом РФ “О безопасности дорожного движения”, принятому в декабре 1995 года, согласно которому “Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в ... общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных правовых форм ...” (ст.29, ч.1), а положения об обязательном обучении “...включаются в соответствующие государственные образовательные стандарты” (ст.29, ч.3) и постановлением губернатора Тульской области от 1.08.1997 г. № 333, которое в рамках реализации областной целевой программы “Повышение безопасности дорожного движения в Тульской об-

ласти на 1997-2000 годы” предусматривает “...подготовку и переподготовку педагогических кадров по основам безопасности дорожного движения в педучилищах и ТГПУ им. Л.Н. Толстого...”.

Содержание программы построено в соответствии с требованиями Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования к подготовке учителя по специальности 033300 “Безопасность жизнедеятельности”, опирается на основные положения современной концепции безопасности дорожного движения и учитывает системообразующие связи всех элементов дорожно-транспортного процесса.

Цель курса – формирование у студентов профессионально-педагогических знаний, умений и навыков, необходимых для преподавания раздела “Безопасное поведение на улице, дороге и в транспорте” в курсе ОБЖ для общеобразовательной школе.

Задачи курса:

- изучение основ организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- формирование основных понятий современной концепции безопасности дорожного движения;
- изучение психо-физиологических особенностей восприятия детьми дорожной обстановки;
- формирование умений безопасного поведения в различных дорожно-транспортных ситуациях;
- изучение особенностей методики обучения детей различных возрастных групп.

Изучение курса осуществляется на лекционных и практических занятиях, в процессе выполнения курсовых работ, итоговая форма контроля знаний - зачет. Приобретенные студентами знания, умения и навыки получают дальнейшее развитие во время педагогических практик и написания выпускных квалификационных работ.

Изучив курс, студенты должны знать:

- цели, задачи и содержание основных положений современной концепции безопасности дорожного движения;
- правовые, социальные и экономические основы правил безопасности дорожного движения;
- причинно-следственный механизм возникновения и развития дорожно-транспортных происшествий;
- основы организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- особенности методики преподавания раздела “Безопасное поведение на улице, дороге и в транспорте” в курсе ОБЖ для общеобразовательной школы.

Изучив курс, студенты должны уметь:

- выполнять анализ причин возникновения и развития дорожно-транспортных происшествий с участием детей;
- составлять классификацию дорожно-транспортных происшествий и схему ДТП;
- организовывать мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- реализовывать основные дидактические принципы обучения детей безопасному поведению на улице, дороге и в транспорте.
- использовать в обучении формы, методы и средства обучения, позволяющие активизировать образовательный процесс;

Программа построена с учетом межпредметных связей, исключает дублирование учебного материала по смежным дисциплинам и предполагает интеграцию знаний студентов.

В целом курс “Безопасность дорожного движения” можно обозначить как гуманитарно-техническую дисциплину, базирующуюся на знаниях, полученных студентами при изучении общетехнических, социальных и психолого-педагогических дисциплин. Ее изучение является важным этапом формирования учителя ОБЖ как специалиста, способного самостоя-

тельно решать образовательные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении.

Программа рассчитана на 50 часов, 24 из которых отводится теоретическим и 26 практическим занятиям.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Количество часов		
		Всего	Лекции	Практ.
1	Современная концепция безопасности дорожного движения. Роль образования в системе БДД	2	2	–
2	Социальные и экономические аспекты проблемы безопасности дорожного движения	2	2	–
3	Система “Человек – транспортное средство – дорожная среда”	2	2	–
4	Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортных происшествий	2	2	–
5	Классификация и системный анализ дорожно-транспортных происшествий	2	2	–
6	Дорожная этика и транспортная культура участников движения	2	2	–
7	Влияние психофизиологических свойств участников движения на безопасность дорожного процесса	4	2	2
8	Психофизиологические особенности восприятия детьми дорожной обстановки	2	2	–
9	Основные положения Правил дорожного движения. Обязанности пешеходов и пассажиров	2	2	–
10	Элементы дорожной разметки. Дорожные знаки пешехода. Сигналы светофора и регулировщика	6	–	6
11	Регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы	2	–	2
12	Дорожные “ловушки”. Решение дорожно-транспортных ситуаций	6	–	6
13	Ответственность за нарушение Правил дорожного движения	2	2	–
14	Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии	2	2	–
15	Организация профилактики детского дорожно-транспортного травматизма	2	–	2
16	Взаимодействие семьи и школы в подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении	2	2	–
17	Методика обучения детей правилам безопасного поведения на улице в начальной школе	2	–	2
18	Методика обучения детей правилам безопасного поведения на улице в 5–9 классах	2	–	2
19	Внеклассные формы изучения правил безопасности дорожного движения. ЮИДовское движение	2	–	2
20	Экскурсия в музей автомобильного транспорта ОАО Тулавотранс	2	–	2
	ВСЕГО	50	24	26

СОДЕРЖАНИЕ

**1. Современная концепция безопасности дорожного движения.
Роль образования в системе безопасности дорожного движения.**

Основные положения современной концепции безопасности дорожного движения. Определение системы безопасности дорожного движения как комплекса взаимосвязанных мероприятий, направленных на формирование устойчивого взаимодействия всех элементов дорожного движения. Три направления решения проблемы безопасности дорожного движения: инженерия, психология и педагогика. Учебно-воспитательная, пропагандистская и агитационная деятельность в решении проблемы дорожно-транспортного травматизма.

2. Социальные и экономические аспекты проблемы безопасности дорожного движения.

Значение автомобильного транспорта и автотранспортных перевозок в развитии народного хозяйства и экономики страны. Рост автолюбительского парка России. Социально-экономические предпосылки возникновения аварийности на автомобильном транспорте. Сопоставление роста автопарка и дорожно-транспортных происшествий. Сравнение статистики ДТП в России, странах Европы и США. Социальный и демографический фактор проблемы безопасности дорожного движения. Экономический ущерб дорожно-транспортных происшествий. Экологические последствия роста автомобильного парка.

3. Система “Человек – транспортное средство – дорожная среда”.

Процесс дорожного движения как динамическая социо-техническая система “Человек – транспортное средство – дорожная среда” (Ч – Тс – Дс). Зависимость оптимальности функционирования системы от самостоятельных характеристик отдельных элементов (Ч, Тс, Дс) и подсистем (Тс – Дс, Ч – Тс, Ч – Дс). “Транспортное средство” как статический механиче-

ский элемент. “Дорожная среда” как подвижная биомеханическая подсистема, структура которой обуславливает характер функционирования системы “Ч – Тс – Дс”. “Человек” как определяющий фактор устойчивости функционирования системы. Участники дорожного движения – водитель, пешеход и пассажир – как представители элемента “Человек”.

4. Причинно-следственный механизм возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Закономерности, характеризующие устойчивое функционирование социо-технических систем и причинно-следственные связи, нарушающие равновесие системы. Структура причинно-следственного механизма возникновения дорожно-транспортных происшествий: причина – следствие – результат. Неправильное (ошибочное) поведение участника дорожного движения как основная причина дорожно-транспортных происшествий. Как следствие нарушение правил безопасности дорожного движения. Как результат возникновение аварийной ситуации, которая может перейти в дорожно-транспортное происшествие.

5. Классификация и системный анализ дорожно-транспортных происшествий.

Классификация дорожно-транспортных происшествий на: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на животных и др. Процентное количество дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов. Анализ причин возникновения дорожно-транспортных происшествий по вине пешеходов: переход в неустановленном месте, переход перед близко движущимся транспортным средством, нетрезвое состояние пешехода, неожиданный выход из-за транспортного средства, неподчинение сигналам регулирования дорожного движения и др.

6. Дорожная этика и транспортная культура участников движения

Дорожная этика и нравственность как совокупность неписаных Правил дорожного движения. Роль взаимовыручки и взаимопомощи в проблеме безопасности дорожного движения. Доверие и взаимопонимание между пешеходами и водителями как условие устойчивого взаимодействия участников дорожного движения. Место социальной психологии в системе дорожного движения. Понятие транспортной культуры как важнейшей функциональной составляющей общей культуры человека.

7. Влияние психофизиологических свойств участников движения на безопасность дорожного процесса

Роль ощущений в восприятии дорожной информации. Зрительные ощущения (свойства зрения: острота, поле зрения, цветоощущение темновая адаптация). Слуховые ощущения. Обонятельные ощущения. Суставно-мышечные ощущения (кинестетическая чувствительность). Свойства внимания: объем, распределение, концентрация, устойчивость, переключаемость. Скорость реакции. Виды памяти: зрительная, слуховая, двигательная. Эмоциональная устойчивость. Личностная и ситуативная тревожность. Влияние темперамента на поведение в дорожном движении.

8. Психофизиологические особенности восприятия детьми дорожной обстановки

Влияние на безопасное поведение ребенка на дороге функционального состояния организма в определенный момент, возрастного аспекта, индивидуальных психологических и физиологических особенностей. Неадекватность реакций на отдельные раздражители, неожиданные сигналы. Функциональное состояние организма как результирующий фактор поведения ребенка в дорожном движении. Причины девиантного (деструктивного) поведения детей на дороге.

9. Основные положения Правил дорожного движения. Обязанности пешеходов и пассажиров

Правила дорожного движения как нормативный правовой документ в области безопасности дорожного движения. Обязанности пешеходов.

Движение пешеходов вне населенных пунктов. Движение пеших организованных колонн. Организованное движение детей. Места, предназначенные для перехода проезжей части улицы. Обязанности пассажиров.

10. Элементы дорожной разметки. Дорожные знаки пешехода. Сигналы светофора и регулировщика

Горизонтальная и вертикальная дорожная разметка. “Зебра” и островки безопасности. История появления дорожных знаков. Пять знаков пешехода: “Пешеходный переход” (2 знака), “Пешеходная дорожка”, “Движение пешеходов запрещено”, “Дети”. Происхождение светофора. Значение сигналов светофора. Светофоры с дополнительными секциями. Пешеходные светофоры. Значение сигналов регулировщика. Сигналы, разрешающие движение пешеходам. Сигналы, запрещающие движение пешеходам.

11. Регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы

Особенности регулируемого перекрестка. Преимущество пешеходов при отсутствии пешеходного светофора. Правила перехода улицы на регулируемом перекрестке. Переход с пешеходным светофором. Переход без пешеходного светофора. Право преимущественного движения на нерегулируемом перекрестке. Опасности, возникающие на нерегулируемом перекрестке. Понятие подвижного ограниченного обзора. Опасности, возникающие на нерегулируемом пешеходном переходе. Право преимущественного движения на нерегулируемом пешеходном переходе. Понятие безопасного расстояния до приближающегося транспорта. Волшебные правила перехода улицы. Переключение внимания на дорогу. Выбор места безопасного перехода. Оценка окружающей обстановки и определение стороны ближайшей опасности. Выбор безопасного расстояния и направление движения.

12. Дорожные “ловушки”. Решение дорожно-транспортных ситуаций

Понятие дорожной “ловушки” как ситуации обманчивой безопасности. Типичные “ловушки”: закрытый обзор, “пустынная улица”, остановка, середина улицы, отвлечение внимания.. Ситуации закрытого обзора: стоящий и движущийся транспорт, деревья, кусты, угол дома, забор и др. Чем опасна стоящая машина. Как обходить стоящий транспорт. Опасность при выходе из-за автобуса спереди и сзади. Опасность трамвайной остановки. Влияние погодных условий на безопасность движения. Зависимость тормозного пути от состояния покрытия проезжей части. Уменьшение видимости как фактор повышенной опасности.

13. Ответственность за нарушение Правил дорожного движения

Дисциплинарная, административная, гражданская, уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения. Дисциплинарная ответственность: замечание, выговор, строгий выговор, разжалование, увольнение. Административная ответственность: предупреждение, штраф, лишение водительского удостоверения, административный арест. Страхование гражданской ответственности. Уголовная ответственность: ограничение или лишение свободы.

14. Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии

Действия участников движения при совершении дорожно-транспортных происшествий. Определение степени опасности для пострадавших в послеаварийный период, эвакуация и определение их состояния. Вызов спецслужб (скорой помощи, спасательной и противопожарной службы, сотрудников ГИБДД). Оказание первой медицинской помощи. Понятие о клинической смерти. Травматический шок. Реанимационные мероприятия. Восстановление сердечной деятельности и дыхания. Раны и остановка кровотечения, переломы, вывихи, ожоги. Способы иммобилизации. Черепно-мозговые травмы.

15. Организация профилактики детского дорожно-транспортного травматизма

Системный подход к организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: обучение, воспитание, формирование и закрепление у детей навыков безопасного поведения на автомобильной дороге;

создание безопасных условий движения детей в школу и домой. Взаимодействие школы и семьи в обучении детей безопасному поведению в дорожном движении. Формы и методы работы педагогических коллективов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: учебные занятия, внеклассная работа, совместная деятельность с родителями и воспитателями внешкольных детских учреждений, со специалистами в области безопасности дорожного движения.

16. Взаимодействие семьи и школы в подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении

Роль семьи в воспитании безопасного поведения ребенка на дороге и улице. Условия устойчивого взаимодействия семьи и школы в подготовке детей к безопасному участию в дорожном движении. Формы и методы взаимодействия семьи и школы по обучению детей безопасному поведению в дорожном движении. Условия реализации принципа преемственности взаимодействия с ребенком в условиях образовательного учреждения и семьи.

17. Методика обучения детей правилам безопасного поведения на улице в начальной школе

Активные формы обучения: тренинги, импровизации, театрализации, подвижные, развивающие, компьютерные игры. Методы обучения: проектирование, моделирование, проигрывание дорожных ситуаций. Принципы обучения: систематичность, непрерывность, последовательность, наглядность, доступность, единство теории и практики, ведущая роль учителя при самостоятельности и активности обучаемых. Организационно-педагогические условия формирования привычек и навыков безопасного поведения на дороге и улице.

18. Методика обучения детей правилам безопасного поведения на улице в 5–9 классах

Сквозное обучение, учитывающее межпредметные связи с физикой, математикой, валеологией и психологией.

19. Внеклассные формы изучения правил безопасности дорожного движения. ЮИДовское движение

Основные внеклассные формы проведения занятий по пропаганде правил безопасности дорожного движения: конкурсы, викторины, экскурсии, соревнования “Безопасное колесо”. История появления и развития ЮИДовского движения в России. Знакомство с Клубом ЮИД в Центре “Преображение”.

20. Экскурсия в музей автомобильного транспорта ОАО Тулав- тотранс

Основные этапы развития автомобилестроения в нашей стране и за рубежом. Главные отечественные автомобильные заводы и их продукция от начала века до последних лет.

Приложение №1 (продолжение)

ПЕРЕЧЕНЬ ЛАБОРАТОРНО-ПРАКТИЧЕСКИХ РАБОТ

№ п/п	Название лаб. работы	Время вып.	Факульт., курс	Основное оборудование	Примечания
1	Исследование психофизиологических свойств участника дорожного движения	2	ФТПЭ, 2 курс	Тесты, методики изучения темперамента	
2	Изучение дорожных знаков	4	ФТПЭ, 2 курс	Плакаты дорожных знаков, компьютерные обучающие программы	
3	Изучение сигналов светофора и регулировщика	2	ФТПЭ, 2 курс	Электрофицированные стенды светофоров, жезл регулировщика	
4	Регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы	2	ФТПЭ, 2 курс	Стол-планшет для моделирования транспортных ситуаций	
5	Дорожные ситуации "ловушки"	4	ФТПЭ, 2 курс	Схемы дорожных ситуаций "ловушек", ситуационные задачи	
6	Решение дорожно-транспортных ситуаций	2	ФТПЭ, 2 курс	Стол-планшет для моделирования транспортных ситуаций	

Приложение №1 (продолжение)

ЛИТЕРАТУРА

1. Бережной С.А. и др. Безопасность жизнедеятельности: учебное пособие. – Тверь, 1992.
2. Гостюшин А.В. Энциклопедия экстремальных ситуаций. – М.: Зеркало, 1994.
3. Добрушин А.Д. Как уберечь детей от опасности при переходе улицы. – М.: Центр “Социальная педагогика”, 1990.
4. Жульнев Н.Я. Правила и безопасность дорожного движения для 1 – 4 класса. - М.: Ливр, 1997.
5. Журнал “Основы безопасности жизнедеятельности”. Информационно-методическое издание для преподавателей.
6. Зимняя И.А. Педагогическая психология: Учеб. пособие. - Ростов-на-Дону: Изд-во “Феникс”, 1997.
7. Иванов А. Как неразлучные друзья дорогу переходили. - М.: Аст-Пресс, 1996.
8. Извекова Н.А. Учителю о правилах дорожного движения: Рекомендации по организации внеклассной работы с детьми по правилам дорожного движения. – М.: Просвещение, 1982.
9. Иларионов В.А. и др. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем. – М.: Транспорт, 1998.
10. Каляикова Н.В., Токтаров К.М. Как по улице идти? - Алма-Ата: Мектеп, 1988.
11. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. – М.: Транспорт, 1989.
12. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1990.
13. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1990.

14. Котик М.А. Психология и безопасность. – Таллинн: Валгус, 1987.
15. Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Высшая школа, 1997.
16. Поляков В.В., Сербаринов Е.Д. Безопасность человека в экстремальных ситуациях: Методическое пособие для преподавателей средних общеобразовательных учебных заведений. - М., 1992.
17. Программа курса “Основы безопасности жизнедеятельности для учащихся государственных общеобразовательных учебных заведений Российской Федерации”.- М., 1993.
18. Прохоцкий Г.Т. и др. Резервы безопасности дорожного движения. – Минск: Полымя, 1989.
19. Психология экстремальных ситуаций: Хрестоматия / Сост. Тарас А.Е., Сельченко К.В.. – Мн.: Харвест, 1999.
20. Репин Ю.В., Шабунин Р.А., Середа В.А. Основы безопасности человека в экстремальных ситуациях: Учебное пособие. - Екатеринбург, 1992.
21. Рублях В.Э., Овчаренко Л.Н. Изучение правил дорожного движения в школе: Пособие для учителей. – М.: Просвещение, 1981.
22. Рыбин А.Л. Велосипедистам о безопасном дорожном движении. – М.: Транспорт, 1991.
23. Сулла М.Б., Невзоров Б.М., Заенчик В.М. Безопасность и защита человека в чрезвычайных ситуациях. Учебное пособие для студентов педагогических вузов, колледжей. / Под научной редакцией д.т.н., д.п.н., проф. М.Б. Суллы. - Тула, 1997.
24. Сюньков В.Я. и др. Обеспечение безопасности жизнедеятельности: Пособие для преподавателей. - М.: Цент инноваций в педагогике, 1995.
25. Сюньков В.Я. Программа курса “Основы безопасности жизнедеятельности”. - М.: Центр инноваций в педагогике, 1996.
26. Топоров И.К. Программа курса “Основы безопасности жизнедеятельности” для учащихся общеобразовательных учреждений. - М.: Просвещение, 1994.

27. Топоров И.К. Основы безопасности жизнедеятельности: Учебное пособие для преподавателей. - СПб., 1992.
28. Топоров И.К. Преподавание основ безопасности жизнедеятельности в общеобразовательной школе: Методические рекомендации. - СПб., 1993.
29. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: 1 класс. Методическое пособие для учителя. – М.: АСТ–ЛТД, 1997.
30. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: 2 класс. Методическое пособие для учителя. – М.: АСТ–ЛТД, 1997.
31. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: 3 класс. Методическое пособие для учителя. – М.: АСТ–ЛТД, 1997.
32. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: Учебное пособие для 1-4 классов. – М.: АСТ –ЛТД, 1997.
33. Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. Учебное пособие для студентов педвузов. – Магнитогорск: Магнитогорский дом печати, 1995.
34. Якупов А.М., Загребин Б.А., Подольский А.И. Сборник задач по основам безопасности дорожного движения: 4–9 классы. – М.: АСТ–ЛТД, 1997.

Приложение №1 (продолжение)

ТРЕБОВАНИЯ К УРОВНЮ ПОДГОТОВКИ СТУДЕНТОВ

НА ЗАЧЕТЕ ПО КУРСУ

“Безопасность дорожного движения”

Дисциплина: ОБДД

Форма контроля: зачет

Преподаватель: Пискарев Н.Н.

Оценка	Требования
Зачтено	Выполнение и сдача всех лабораторно-практических работ, выявление не менее 50% знаний по материалам лекционного курса (беседа)
Незачтено	Невыполнение или незачет более 50% лабораторных работ, незнание лекционного курса

Приложение №1 (продолжение)

КАРТА ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА
УЧЕБНОЙ ЛИТЕРАТУРОЙ

№ п/п	Перечень и реквизиты литературы (автор, название, год и место издания)	Кол-во экз./чел.
1	Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1990.	0,7
2	Иванов А. Как неразлучные друзья дорогу переходили. - М.: Аст-Пресс, 1996.	0,6
3	Топоров И.К. Преподавание основ безопасности жизнедеятельности в общеобразовательной школе: Методические рекомендации. - СПб., 1993.	0,5
4	Якупов А.М., Загребин Б.А. Основы безопасности движения пешеходов. Учебное пособие для студентов педвузов. – Магнитогорск: Магнитогорский дом печати, 1995.	0,6
5	Программа курса “Основы безопасности жизнедеятельности для учащихся государственных общеобразовательных учебных заведений Российской Федерации”. - М., 1993.	0,8
6	Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Высшая школа, 1997.	0,7
7	Иларионов В.А. и др. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем. – М.: Транспорт, 1998.	0,8
8	Сулла М.Б., Невзоров Б.М., Заенчик В.М. Безопасность и защита человека в чрезвычайных ситуациях. Учебное пособие для студентов педагогических вузов, колледжей. / Под научной редакцией д.т.н., д.п.н., проф. М.Б.Сулла. - Тула, 1997.	0,9

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТА ПО ДИСЦИПЛИНЕ

«Безопасность дорожного движения»

(2 курс, 3 семестр)

СРС	Недели		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Всего	
	число часов	№ задания																			
КСРС	число часов	форма КСРС																			

Приложение №1 (продолжение)

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ

курса «Безопасность дорожного движения»

Перечень основного оборудования в лаборатории «Автомобиль», корпус 4, кабинет 104:

1. Электрофицированные стенды:

- дорожные знаки - 1;
- проезд перекрестков - 3.

2. Комплект дорожных знаков с магнитной доской.

3. Настольный комплект дорожных знаков.

4. Плакаты по ПДД и БДД..

5. Перечень видеофильмов:

- Правила безопасности дорожного движения
- Внимание. Внимание!
- Перегруз. Перегруз
- Неформальный подход
- Дождь. Дождь
- Пока “ОЗ” в дороге
- Укротители велосипедистов
- Настоящие мужчины
- Мопед в городе
- Сегодня в городе дождь
- Мы говорим судьба
- Угол падения
- Виновники ущерба
- А где были Вы
- Кто виноват?
- Будем джентльменами

- Не проходите мимо
- Внимание опасно!
- Это должны знать дети
- Неписанные правила дорожного движения

Министерство образования РФ
Тульский государственный педагогический университет
им. Л.Н. Толстого

ПРОГРАММА КУРСА

ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ НАЧАЛЬНОЙ ШКОЛЫ

Автор: ассистент кафедры машино-
новедения и БЖ Пискарев Н.Н.

Рецензент: кандидат педагогиче-
ских наук, академик МАНЭБ, по-
лковник милиции Якупов А.М.

Программа согласована с УГИБДД УВД Тульской области

ТУЛА

1999 г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Среди всех причин гибели детей в результате несчастных случаев первое место занимает дорожно-транспортный травматизм. Количество погибших ежегодно увеличивается, а свыше 80% из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами.

Основной причиной сложившейся ситуации является отсутствие у детей знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге и улице. В связи с этим возникает потребность создания целостного образовательного процесса как необходимого условия эффективной подготовки детей к активному участию в дорожном движении.

Разработанная программа построена в соответствии с основными требованиями законов Российской Федерации «Об образовании», «О безопасности дорожного движения» и направлена на повышение безопасности детей в современной дорожно-транспортной среде. Настоящая программа является экспериментальной и предназначена для дополнительного образования в системе начального образования.

Курс «Основы безопасности дорожного движения» представляет собой систему знаний, охватывающую теорию и практику профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и направлен на формирование безопасного поведения ребенка на дороге, улице и в транспорте.

Целью данного курса является формирование системы знаний, умений и навыков, необходимых для безопасного поведения детей на дороге, улице и в транспорте.

Основными задачами курса являются:

- обучение правилам безопасного поведения на дороге и улице,
- воспитание культуры поведения и дисциплинированности,
- развитие мотивации выполнения правил дорожного движения,
- формирование навыков безопасных действий в критических ситуациях,
- привитие уважения к другим участникам дорожного движения.

Программа курса построена на принципах системности, непрерывности и последовательности обучения с использованием современных педагогических технологий, методов и средств обучения.

Содержание программы построено в соответствии с основными положениями федеральной программы курса ОБЖ для общеобразовательных учреждений и отвечает обязательному минимуму содержания образования.

Курс «Основы безопасности дорожного движения» для начальной школы является составной частью системы непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении.

Программа рассчитана на изучение в течение 4 учебных лет в объеме 68 часов, из которых 38 часов отводится теоретическим и 30 часов практическим занятиям.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

1 класс

п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов	
		Теория	Практика
	Введение в мир дорожного движения		
1.	История появления и развития ПДД	1	
2.	История создания автомобиля		1
3.	ПДД – дорожная азбука участников движения	1	
4.	Экскурсия в музей ОАО «Тулаавтотранс»		1
	Дорога – место повышенной опасности		
5.	Современная дорожно-транспортная среда		1
6.	Автомобиль как источник опасности	1	
7.	Общие правила поведения на улице		1
8.	Элементы улиц и дорог		1
9.	Выбор безопасного пути в школу		1
	Обязанности участников движения		
10.	Участники дорожного движения	1	
11.	Движение пешеходов в группе		1
12.	Движение по загородной дороге	1	
13.	Общие обязанности пассажиров	1	
14.	Правила поведения в общественном транспорте		1
15.	Дорожная азбука велосипедиста	1	
16.	Где можно кататься на роликовых коньках	1	
17.	Закрепляющая игра «Мы – участники движенья»		1
		8	9

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

2 класс

п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов	
		Теория	Практика
1.	Краткое повторение материала 1 класса Основы дорожной грамотности	1	
2.	Цвета дорожной безопасности	1	
3.	Твой друг – светофор		1
4.	Сигналы регулировщика		1
5.	Знакомство с дорожной разметкой		1
6.	Пять знаков пешехода Как правильно переходить дорогу	1	
7.	Места, установленные для перехода улицы	1	
8.	Движение на регулируемом перекрестке		1
9.	Движение на нерегулируемом перекрестке	1	
10.	Регулируемый пешеходный переход		1
11.	Нерегулируемый пешеходный переход	1	
12.	Волшебные правила перехода улицы На улице - не в комнате, о том, ребята, помните	1	1
13.	Опасные привычки на улице	1	
14.	Почему нельзя играть вблизи дороги		1
15.	Двор как источник транспортной опасности	1	
16.	Мой город, моя улица, мой дом	1	
17.	Обобщающая экскурсия на автогородок		1
		9	8

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

3 класс

п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов	
		Теория	Практика
1.	Краткое повторение материала 2 класса Улица полна неожиданностей	1	
2.	На проезжей части случаются несчастья	1	
3.	Что такое дорожная «ловушка»	1	
4.	Как избежать скрытой опасности		1
5.	В чем опасность остановки	1	
6.	В дождь, снег, непогоду и сумерки	1	
7.	Что делать в критических ситуациях Мы - юные инспекторы движения		1
8.	Причины дорожно-транспортных происшествий	1	
9.	Ответственность за нарушение ПДД	1	
10.	Знакомство с деятельностью ГИБДД		1
11.	Знакомство с движением ЮИД		1
12.	Если случилось ДТП Велосипед – наш друг	1	
13.	Правила движения для велосипедистов	1	
14.	Устройство двухколесного велосипеда	1	
15.	Техобслуживание и ремонт велосипеда		1
16.	Приемы безопасного управления велосипедом		1
17.	Посещение финала конкурса «Безопасное колесо»		1
		10	7

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

4 класс

п/п	Наименование разделов и тем	Количество часов	
		Теория	Практика
1.	Краткое повторение материала 3 класса Знаки дорожные выучить несложно	1	
2.	История дорожных знаков	1	
3.	Основные знаки предупреждающей группы	1	
4.	Основные запрещающие знаки	1	
5.	Основные информационно-указательные знаки	1	
6.	Знаки приоритета и предписывающие знаки	1	
7.	Знаки сервиса	1	
8.	Знаки дополнительной информации Знакомство с автомобилем	1	
9.	Виды транспортных средств	1	
10.	Краткое устройство автомобиля		1
11.	Как разговаривают машины		1
12.	Что такое остановочный путь	1	
13.	Как определить безопасное расстояние		1
14.	В чем опасность мотоцикла	1	
15.	Посещение показательных выступлений ТЮАШ по автомногоборью		1
16.	Викторина на знание ПДД		1
17.	Итоговое занятие		1
		11	6

СОДЕРЖАНИЕ КУРСА

1 класс

Введение в мир дорожного движения

Тема 1. История появления и развития ПДД. Сказка В. Ардова «Ог-нехвостик». Стихотворение В. Лебедева-Кумача «Про умных зверюшек». Причины появления правил дорожного движения. Основные этапы разви-тия ПДД. Кроссворд.

Тема 2. История создания автомобиля. Изобретение двигателя внут-реннего сгорания. История появления и развития автомобиля. Создание первого парового автомобиля. Создание первого бензинового автомобиля. История появления автомобиля в России.

Тема 3. ПДД – дорожная азбука участников движения. ПДД как язык и закон дороги. Пешеходы, водители и пассажиры как участники до-рожно-транспортного процесса. Основные разделы правил дорожного движения.

Тема 4. Экскурсия в музей ОАО «Тулаавтотранс». Основные этапы развития автомобилестроения в нашей стране и за рубежом. Главные оте-чественные автомобильные заводы и их продукция от начала века до по-следних лет.

Дорога - место повышенной опасности

Тема 5. Современная дорожно-транспортная среда. Тенденции рос-та автомобильного парка. Напряженность современной дорожно-транспортной среды. Знание правил дорожного движения как условие безопасности на дороге.

Тема 6. Автомобиль как источник опасности. Потенциальная опас-ность, которую представляет собой автомобиль. Беззащитность пешехода перед автомобилем. Тяжесть наезда автомобиля на пешехода. Стихотворе-ние А. Дмоховского «Ученик и грузовик».

Тема 7. Дорога как источник повышенной опасности. Опасные уча-стки дорог и улиц: перекрестки, повороты, участки с закрытым обзором.

Дороги с односторонним и двусторонним движением. Экскурсия на одну из оживленных улиц с целью привития чувства реальной опасности.

Тема 8. Элементы улиц и дорог. Как появились дороги. Понятия улицы и дороги. Проезжая часть и тротуар как основные элементы дороги. Проезжая часть – место для движения автомобилей. Тротуар – место движения пешеходов. «Островок безопасности».

Тема 9. Выбор безопасного пути в школу. Схема улиц микрорайона школы. Выбор наиболее безопасного пути с учетом интенсивности движения пересекаемых улиц, регулируемых перекрестков, подземных и наземных пешеходных переходов.

Обязанности участников движения

Тема 10. Общие правила поведения на улице. Дисциплинированность и строгое выполнение правил дорожного движения – главные условия безопасности на дороге. Проведение игры: «Мы по улице идем». Стихотворение В. Тимофеева «Мы - пешеходы».

Тема 11. Движение пешеходов в группе. Места, разрешенные для движения групп пешеходов. Сопровождение и обозначение групп. Практическое упражнение по отработке навыков движения группами и привитию дисциплинированности поведения в группе.

Тема 12. Как идти по загородной дороге. Движение по левой обочине дороги. Пересечение проезжей части только в местах с видимостью не менее 300 метров. Движение через железнодорожный переезд. Запрещение движения пешеходов по автомагистрали.

Тема 13. Общие обязанности пассажиров. Поведение на остановке при ожидании транспорта, посадке и высадке из транспорта. Дорожные знаки: «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса», «Место остановки трамвая». Посадка и высадка из трамвая.

Тема 14. Правила поведения в общественном транспорте. Виды общественного транспорта. Оплата проезда. Вежливость и учтивость к другим пассажирам. Учебная поездка на городском транспорте с закреплением полученных знаний. Игра: «Мы едем, едем, едем...»

Тема 15. Дорожная азбука велосипедиста. Правила движения на велосипеде. Знаки, которые должен знать велосипедист. Как обозначается велосипедная дорожка. Ограничения по возрасту. Проезд перекрестков, поворот налево.

Тема 16. Правила езды на роликовых коньках и досках. Что говорят правила о роликовых коньках и досках. Почему опасно выезжать на дорогу. Места, предназначенные для катания: парки, аллеи, стадионы, спортивные площадки.

Тема 17. Закрепляющая игра «Мы – участники движенья». Игра проводится с целью формирования дисциплинированности и ответственности на дороге и улице. Участники игры: водители, пассажиры, велосипедисты, пешеходы.

2 класс

Тема 1. Краткое повторение материала 1 класса. Улица и автомобиль как источник повышенной опасности. Общие обязанности участников движения. Правила поведения на улице и в транспорте. Игра: «Помни правила движенья как таблицу умноженья».

Основы дорожной грамотности

Тема 2. Цвета дорожной безопасности. Происхождение и смысл цветов светофора через смысловые ассоциации детей. Красный цвет – сигнал опасности. Что напоминают полосы на дороге. Конкурс детских рисунков на тему: Красный, желтый, зеленый.

Тема 3. Твой друг – светофор. Происхождение светофора. Значение сигналов светофора. Светофоры с дополнительными секциями. Пешеходные светофоры. Игра: «Красный, желтый, зеленый». Стихотворение А. Северного «Три чудесных цвета».

Тема 4. Сигналы регулировщика. Регулировщик – дирижер на перекрестке. Значение сигналов регулировщика. Сигналы, разрешающие движение пешеходам. Сигналы, запрещающие движение пешеходам. Игра: «Стой, жди, иди».

Тема 5. Знакомство с дорожной разметкой. Что означают полосы на дороге. Вертикальная и горизонтальная разметка. Как обозначается регулируемый и нерегулируемый пешеходный переход и велосипедная дорожка.

Тема 6. Пять знаков пешехода. Для чего служат дорожные знаки. Пять знаков, которые должен знать пешеход: «Пешеходный переход» (2 знака), «Пешеходная дорожка», «Движение пешеходов запрещено», «Дети». Их значение и смысл.

Как правильно переходить дорогу

Тема 7. Места, установленные для перехода улицы. Перекрестки и их виды. Регулируемый и нерегулируемый перекрестки. Регулируемый и нерегулируемый пешеходные переходы. Подземный и надземный пешеходные переходы.

Тема 8. Движение на регулируемом перекрестке. Особенности регулируемого перекрестка. Преимущество пешеходов при отсутствии пешеходного светофора. Правила перехода улицы на регулируемом перекрестке. Мультфильм «Этот загадочный перекресток».

Тема 9. Движение на нерегулируемом перекрестке. Главная и второстепенная дороги. Право преимущественного движения на нерегулируемом перекрестке. Опасности, возникающие на нерегулируемом перекрестке. Понятие подвижного ограниченного обзора.

Тема 10. Регулируемый пешеходный переход. Переход с пешеходным светофором. Переход без пешеходного светофора. Отработка навыков перехода проезжей части на специализированной площадке. Практическое закрепление знаний на перекрестке.

Тема 11. Нерегулируемый пешеходный переход. Опасности, возникающие на нерегулируемом пешеходном переходе. Право преимущественного движения на нерегулируемом пешеходном переходе. Понятие безопасного расстояния до приближающегося транспорта.

Тема 12. Волшебные правила перехода улицы. Переключение внимания на дорогу. Выбор места безопасного перехода. Оценка окружающей

обстановки и определение стороны ближайшей опасности. Выбор безопасного расстояния и направление движения. Наблюдение за обстановкой до конца проезжей части.

На улице - не в комнате, о том, ребята, помните

Тема 13. Опасные привычки на улице. Привычка двигаться, не останавливаясь для наблюдения за окружающим. Привычка идти, не глядя по сторонам. Привычка оглядываться, отвлекаясь от наблюдения за обстановкой. Привычка бросаться за предметом, не наблюдая за окружающим. Привычка делать шаг назад, не глядя.

Тема 14. Почему нельзя играть вблизи дороги. Катание зимой на санках с горок, выходящих на дорогу. Подвижные игры с мячом вблизи проезжей части. Стихотворение С. Маршака «Мяч». Просмотр диафильма «На улице игра не доводит до добра».

Тема 15. Двор как источник транспортной опасности. На улице - не в комнате, о том, ребята, помните. Въезд во двор как место повышенной опасности. О чем нужно помнить, выходя из дома. Стихотворение С. Михалкова «Моя улица».

Тема 16. Мой город, моя улица, мой дом. Город как источник транспортной опасности. Улица как место повышенной опасности. Выполнение схемы улиц микрорайона. Выбор безопасного пути в школу, в бассейн, на стадион, в музей.

Тема 17. Обобщающая экскурсия на автогородок. Моделирование реальных дорожных ситуаций. Закрепление полученных знаний на практике. Отработка правильных навыков безопасного перехода улицы. Исправление опасных привычек.

3 класс

Тема 1. Краткое повторение материала 2 класса. Цвета дорожной безопасности. Сигналы светофора и регулировщика. Пять знаков пешехода и основные элементы дорожной разметки. Где и как переходить дорогу. Волшебные правила перехода улицы.

Улица полна неожиданностей

Тема 2. На проезжей части случаются несчастья. Стихотворение С. Михалкова «Скверная история». Основные причины, по которым дети попадают под машину. Соблюдение ПДД – залог безопасности на улице. Диафильм «Случай на дороге».

Тема 3. Что такое дорожная «ловушка». Понятие дорожной «ловушки» как ситуации обманчивой безопасности. Типичные «ловушки»: закрытый обзор, «пустынная улица», остановка, середина улицы, отвлечение внимания.

Тема 4. Как избежать скрытой опасности. Ситуации закрытого обзора: стоящий и движущийся транспорт, деревья, кусты, угол дома, забор и т. д. Практические упражнения с целью формирования умений предвидеть скрытую опасность.

Тема 5. В чем опасность остановки. Движение к остановке через улицу. Чем опасна стоящая машина. Как обходить стоящий транспорт. Опасность при выходе из-за автобуса спереди и сзади. Опасность трамвайной остановки.

Тема 6. В дождь, снег, непогоду и сумерки. Влияние погодных условий на безопасность движения. Зависимость тормозного пути от состояния покрытия проезжей части. Уменьшение видимости как фактор повышенной опасности.

Тема 7. Что делать в критических ситуациях. Понятие критических и аварийных ситуаций. Приемы безопасного выхода из аварийных ситуаций. Отработка практических навыков поведения в критических ситуациях на дороге.

Мы - юные инспекторы движения

Тема 8. Причины дорожно-транспортных происшествий. Нарушение правил дорожного движения и незнание основ безопасного поведения на улице – основные причины детского дорожного травматизма. Диафильм: «Этого могло не случиться».

Тема 9. Ответственность за нарушение ПДД. Административное и уголовное наказание за нарушение ПДД. Ответственность пешеходов и водителей. Моральная ответственность пешеходов за свои действия, создающие опасность для других участников движения.

Тема 10. Знакомство с деятельностью ГИБДД. Экскурсия в управление ГИБДД Тульской области. Безопасность и спокойствие на дорогах – главная задача ГИБДД. Знакомство с дорожно-патрульной (постовой) службой.

Тема 11. Знакомство с движением ЮИД. История создания ЮИДовского движения. Основные направления деятельности ЮИДовцев. Диафильмы «Мы юные помощники ГАИ», «Помни правила ГАИ – это правила твои».

Тема 12. Если случилось ДТП. Что делать если ты стал свидетелем аварии. Как вызвать скорую помощь, сотрудников ГИБДД и службу спасения. Правила оказания первой доврачебной помощи. Правила экстренной эвакуации из транспорта.

Велосипед – наш друг

Тема 13. Кто изобрел велосипед. История создания велосипеда. История появления и развития велосипеда в России. Марки отечественных велосипедов. Дорожные, спортивные и кроссовые велосипеды. История создания тульского велотрека и развитие велоспорта.

Тема 14. Устройство двухколесного велосипеда. Устройство детского и подросткового велосипеда. Технические характеристики (база, высота рамы, количество передач, размер шин). Снаряжение велосипеда (фара, зеркало, звонок, насос).

Тема 15. Техобслуживание и ремонт велосипеда. Диагностика и регулировка рулевого управления и тормозной системы. Проверка центровки колес, натяжения цепи. Смазка вращающихся деталей. Замена и ремонт проколотой камеры.

Тема 16. Приемы безопасного управления велосипедом. Дополнительные требования к движению велосипедистов. Техника езды на двухколесном велосипеде. Практическая отработка навыков безопасного управления велосипедом.

Тема 17. Посещение финала конкурса «Безопасное колесо». Фигурное катание на велосипеде. Движение с малой скоростью. Остановка в сюрплясе. Преодоление препятствий. Показательные выступления финалистов конкурса.

4 класс

Тема 1. Краткое повторение материала 3 класса. Понятие дорожной «ловушки» как ситуации обманчивой безопасности. Типичные «ловушки»: закрытый обзор, «пустынная улица», остановка, середина улицы, отвлечение внимания.

Знаки дорожные выучить несложно

Тема 2. История дорожных знаков. Как появились дорожные знаки. Первые дорожные знаки – указатели расстояния. Появление первых предупреждающих знаков. Введение единых международных знаков. Семь групп дорожных знаков.

Тема 3. Основные знаки предупреждающей группы. «Железнодорожный переезд» (1.1 и 1.2), «Пересечение с трамвайной линией» (1.5) «Пересечение равнозначных дорог» (1.6), Двухстороннее движение (1.19), «Пешеходный переход» (1.20), «Дети» (1.21).

Тема 4. Основные запрещающие знаки. «Въезд запрещен» (3.1), «Движение запрещено» (3.2), «Движение мотоциклов запрещено» (3.5), «Движение на велосипедах запрещено» (3.9), «Движение пешеходов запрещено» (3.10).

Тема 5. Основные информационно-указательные знаки. «Дорога с односторонним движением» (5.5), «Выезд на дорогу с односторонним

движением» (5.7.1 и 5.7.2), «Пешеходный переход» (5.16.1 и 5.16.2), «Подземный и надземный пешеходный переход» (5.17.1, 5.17.2, 5.17.3 и 5.17.4).

Тема 6. Знаки приоритета и предписывающие знаки. «Пересечение со второстепенной дорогой» (2.3.1), «Уступите дорогу» (2.4), «Движение без остановки запрещено» (2.5), «Велосипедная дорожка» (4.5), «Пешеходная дорожка» (4.6).

Тема 7. Знаки сервиса. «Пункт первой медицинской помощи» (6.1), «Больница» (6.2), «Автозаправочная станция» (6.3), «Техническое обслуживание автомобилей» (6.4), «Телефон» (6.5), «Пункт питания» (6.7), «Питьевая вода» (6.8), «Пост ГИБДД» (6.12).

Тема 8. Знаки дополнительной информации. «Расстояние до объекта» (7.1.1–4), «Зона действия» (7.2.1-4), «Направление действия» (7.3.1-3), «Вид транспортного средства» (7.4.1-7), «Направление главной дороги» (7.13), «Полоса движения» (7.14).

Знакомство с автомобилем

Тема 9. Виды транспортных средств. Городской транспорт (автобус, троллейбус, трамвай, метро), грузовые и легковые автомобили. Основные марки отечественных и иностранных автомобилей. Кинофильм «Твой друг – автомобиль».

Тема 10. Краткое устройство автомобиля. Кузов (типы кузовов), двигатель (бензин, газ, дизельное топливо, электричество), трансмиссия (сцепление, КПП, карданный вал, дифференциал, полуоси, колеса), подвеска, рулевое управление, тормозная система.

Тема 11. Как разговаривают машины. Сигналы, подаваемые водителями транспортных средств. Значение световых сигналов: поворотные указатели, моргание фарами, стоп-сигнал. Подача сигналов рукой. Применение звукового сигнала.

Тема 12. Что такое остановочный путь. Понятия остановочного и тормозного пути. Почему нельзя остановить автомобиль мгновенно. Зави-

симость тормозного пути от коэффициента трения. Закрепляющая игра «Экстренная остановка».

Тема 13. Как определить безопасное расстояние. Зависимость расстояния от скорости и времени движение автомобиля. Определение безопасного расстояния до легкового автомобиля, движущегося со скоростью 60 км / ч при нормальных условиях.

Тема 14. В чем опасность мотоцикла. Мотоцикл как скоростное маневренное транспортное средство. Незащищенность мотоцикла по сравнению с другими транспортными средствами. Опасность неожиданного появления мотоцикла.

Тема 15. Посещение показательных выступлений ТЮАШ по автоспорту. Фигурное движение на автомобиле. Движение задним ходом. Въезд в гараж. Разворот в два этапа. Импульсное торможение. Торможение юзом.

Тема 16. Закрепляющая ролевая игра «Перекресток». Оборудование: модель светофора, дорожные знаки, pedalные автомобили, велосипеды, самокаты, роликовые коньки, жезл регулировщика. Участники: водители, пешеходы, велосипедисты, регулировщик.

Тема 17. Итоговая викторина на знание ПДД. Подведение итогов изучения курса «Основы безопасности дорожного движения». Проведение конкурса знатоков по правилам дорожного движения. Награждение всех участников почетной грамотой и значком «Юный участник движения».

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Добрушин А.Д. Как уберечь детей от опасности при переходе улицы. – М.: Центр «Социальная педагогика», 1990.
2. Жульнев Н.Я. Правила и безопасность дорожного движения для 1 – 4 класса. - М.: Ливр, 1997.
3. Иванов А. Как неразлучные друзья дорогу переходили. - М.: Аст-Пресс, 1996.
4. Извекова Н.А. Учителю о правилах дорожного движения: Рекомендации по организации внеклассной работы с детьми по правилам дорожного движения. – М.: Просвещение, 1982.
5. Калиякова Н.В., Токтаров К.М. Как по улице идти? - Алма-Ата: Мектеп, 1988.
6. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. – М.: Транспорт, 1989.
7. Котик М.А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 1990.
8. Рублях В.Э., Овчаренко Л.Н. Изучение правил дорожного движения в школе: Пособие для учителей. – М.: Просвещение, 1981.
9. Рыбин А.Л. Велосипедистам о безопасном дорожном движении. – М.: Транспорт, 1991.
10. Якупов А.М. Безопасность на улицах и дорогах: Учебное пособие для 1-4 классов. – М.: АСТ –ЛТД, 1997.