

Все участники клуба вправе вносить свои предложения, соглашаться или возражать по ходу обсуждения фабулы. Работа над текстом сценария предполагает коммуникацию всех участников будущего театрального действия, что требует в достаточной степени сформированного объема лексического запаса коммуникантов и реципиентов [6].

Одновременно с работой над совершенствованием объема ЛЕ происходит работа по сопоставлению невербальной речи и невербального общения в родном и иностранном языках. Курсанты вынуждены общаться вербально и невербально на всех этапах деятельности ESC, и, в частности, при постановке театрального спектакля.

Постановка театрального спектакля/снятие игрового фильма является не самоцелью, а тем, ради чего существует ESC: совершенствование навыков коммуникации, познание окружающего мира и самого себя через общение, адаптация в окружающем мире. В основе театральных постановок или снятых игровых фильмов – реализация идей К.С. Станиславского о природе актерской игры и об особенностях вербального и невербального общения [7].

Сюжет любого спектакля или фабула любого фильма обязательно включают в себя воинские ритуалы в российской и зарубежной армиях, специфику взаимоотношений и общения военнослужащих в различных ролевых ситуациях.

Не менее интересной является часть вечера, следующая за просмотром спектакля или фильма. Это живое, спонтанное общение актеров и зрителей, курсантов и носителей языка, где выдвигаются предложения и звучат идеи о возможных вариантах заседаний ESC.

Данный алгоритм организации заседаний ESC не является абсолютным, а предполагает вариативность прочтения и интерпретации. Изученный и систематизированный соискателем опыт работы ESC в ВИТУ свидетельствует об увеличении объема ЛЕ у курсантов – членов клуба, о сформированной в известной степени способности преодолевать психологические барьеры на родном и на иностранном языках.

Список литературы

1. **Лейтц, Г.** Сыграть свою жизнь на сцене / Г. Лейтц ; пер. с фр. – М. : Академический Проект, 2008.
2. **Кан-Калик, В. А.** Учителю о педагогическом общении / В. А. Кан-Калик : кн. для учителя. – М. : Просвещение, 1987.
3. **Антрушина, Г. Б.** Пособие по развитию навыков устной речи / Г. Б. Антрушина, О. В. Афанасьева, Т. С. Самохина. – М. : Просвещение, 1987.
4. **Расширение словаря за 30 дней : учебн. пособие / сост. В. Войтенко.** – М. : Новинтел, 1991.
5. **Томахин, Г. Д.** По странам изучаемого языка / Г. Д. Томахин. – М. : Просвещение, 2001.
6. **King N.** Storymaking and Drama. – Heinemann Portsmouth, 1993.
7. **Английский язык : театрально-языковая деятельность (технология, сценарии спектаклей) / сост. Е. Л. Ерхова, С. В. Захаркина, Е. С. Атаманчук.** – Волгоград : Учитель, 2009.

Literature

1. **Leits, G.** To play its role on a scene – M., 2008
2. **Kan-Kalik, V. A.** Pedagogical communication for a teacher. – M., 1987.
3. **The increasing of the vocabulary during 30 days.** – M., 1991.
4. **Antrushina, G. B.** A textbook for extension of spoken language. – M., 1987.
5. **Tomaxin, G. D.** Country wise of object language. – M., 2001.
6. **King, N.** Storymaking and Drama. – Heinemann Portsmouth, 1993.

УДК 008:656:373.3/5

А.М. Якупов*

Закономерности и принципы формирования транспортной культуры школьников

В статье даны понятия «транспортная среда», «транспортная культура» как философская категория, показана транспортная культура школьников как система, приводится ее структура и раскрываются новые принципы формирования транспортной культуры школьников и вытекающие из них правила.

* Якупов, Александр Мубинович, доцент кафедры биомедицинских и экологических знаний Магнитогорского государственного университета, кандидат педагогических наук, подполковник милиции в отставке. 455044, Магнитогорск, Челябинской области, пр. Ленина, д. 86, кв. 60. Тел. 8 (3519) 35-14-24. E-mail: amj@magnitogorsk.ru.

* Associate professor, department of biomedical and environmental knowledge Magnitogorsk State University, candidate of pedagogical sciences, a retired lieutenant colonel of militia.

Ключевые слова: транспортная среда; транспортная культура, транспортная культура школьника; закономерность; принципы образования; формирование транспортной культуры.

A.M. Yakupov*. Laws and principles of the culture of school transport

In clause concepts are given «the transport environment», «transport culture» as the philosophical category, is shown transport culture of schoolboys as system, its structure is resulted and new principles of formation of transport culture of schoolboys and rules following from them reveal.

Keywords: transport environment, transportation culture, culture of student transportation, law, principles of education, the formation of a transport culture.

Актуальность сохранения жизни и здоровья детей в условиях интенсивно развивающейся транспортной среды очевидна и не требует особых доказательств. В первую очередь, как мы полагаем, это относится к наземному транспорту и его дорожному движению. Благодаря «взрывной» автомобилизации общества ее значение возрастает из года в год ускоренными темпами.

Одним из ведущих направлений профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, по нашему убеждению, является формирование у подрастающего поколения россиян высокого уровня транспортной культуры. В этой связи значимость проблемы формирования транспортной культуры наших молодых соотечественников прослеживается на государственном, научно-теоретическом, научно-методическом и практическом уровнях, и поэтому она носит полиаспектный характер. Данной проблеме было посвящено диссертационное исследование на соискание ученой степени доктора педагогических наук «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система», проведенное автором статьи в период 2000-2008 гг.

Транспортная среда, как показали наши исследования, представляет собой «1) специфическую, органическую и неотъемлемую часть антропогенной (социоприродной и техногенной) среды, образованной человеком в результате созданных им специальной инфраструктуры, транспортирующих систем и транспортных средств, включая использование природных объектов и систем, их сил и явлений, с целью удовлетворения витальных (жизненных), духовных и других потребностей человека, социальных групп, общества и государства, путем организации перевозки необходимых грузов, людей и информации; 2) социально-природное окружение, в котором осуществляется транспортировка (перевозка) предметов, веществ, энергии, информации и людей посредством различных видов транспорта и многообразием транспортных средств при участии организаторов, управленцев, исполнителей и регулировщиков самого процесса транспортировки, с целью удовлетворения витальных (жизненных), духовных и других потребностей человека, социальных групп, общества и государства» [4, с. 25-26].

Повышение уровня энерговооруженности транспортной среды влечет за собой и повышение уровня ее опасности. А это, в свою очередь, непременно должно приводить к повышению уровня подготовленности к безопасной жизни и деятельности индивида, социальных групп, общества и человечества в целом в созданной и развиваемой собственными руками транспортной среде.

Понятие «транспортная среда» в нашей работе имеет одно из ключевых значений и играет важную роль, т.к. формирование транспортной культуры школьника как педагогическая система должна, по нашему убеждению, содержать в себе такие компоненты (или подсистемы), которые бы обеспечивали в своем взаимодействии:

- а) подготовку к безопасному участию в транспортных процессах;
- б) формирование учащегося как личность безопасного типа поведения (точнее – безопасного типа участия) в транспортной среде;
- в) формирование у него правопослушного и культурного участия в этой среде.

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

Введенное и раскрытое нами понятие «**транспортная культура**» мы понимаем как «специфическую форму (способ, стиль, образ и т.п.) жизнедеятельности человека, социальных групп, общества и человечества по удовлетворению их потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена, осуществляемого в условиях необходимого и максимально возможного уровня безопасности транспортных процессов и всех его участников, а также безопасных и гуманных взаимоотношений с окружающей средой и ее людьми и другими обитателями как в процессе подготовки и удовлетворения этих потребностей, так и по завершении данной деятельности» [1, с. 152]. **Транспортная культура** представляет собой относительно самостоятельную ветвь общей культуры и является, по нашему утверждению, философской категорией. **Это самобытная культура**, как самобытна и общая культура любого общества или государства. Создание различных транспортирующих систем и транспорта в целом в каждой стране с учетом многих, присущих только этой стране, факторов (например, географического) – яркое подтверждение сказанному. Ее мы рассматриваем в контексте общего понятия «культура».

Выявленные нами в процессе исследования (на примере наземного транспорта) проблемы сохранения жизни и здоровья детей в транспортной среде, первопричины дорожно-транспортных происшествий (ДТП) по вине или неосторожности детей и подростков убедительно показывают, что только выполнением требований «Правил дорожного движения» без знания причинно-следственного механизма возникновения дорожно-транспортных происшествий (последовательность: причина – следствие – результат) и безопасного (безошибочного, верного) действия в каждой конкретной ситуации не может быть гарантирована безопасность участников дорожного движения в полной мере [3]. В связи с этим для безопасного участия школьников в дорожном движении необходима специальная подготовка учащихся, в процессе которой необходимо сформировать у них:

а) необходимые знания законов безопасности движения, правил безопасного участия в транспортной среде и «Правил дорожного движения»;

б) специальные умения и закрепить их в навыки и привычки безопасного участия в транспортных процессах (законов и правил безопасности на транспорте, выполнение ПДД и т.п.);

в) воспитать у них необходимые соответствующие качества – внимательность на дороге, самообладание и уверенность, активность и самоконтроль, самостоятельность и дисциплинированность и др.

Все это мы и относим напрямую к задачам формирования транспортной культуры школьников – сохранение жизни и здоровья детей в транспортной среде. Поэтому мы считаем правомерным утверждать, что транспортная культура школьника складывается из таких основных компонентов, как:

1) *самостоятельная безопасная жизнедеятельность учащегося в транспортной среде;*

2) *самостоятельное безопасное участие школьника в транспортных процессах, происходящих в этой среде, без которых он не сможет в полной мере удовлетворить свои материальные и духовные потребности как личность;*

3) *правопослушное и культурное участие школьника в транспортной среде, исключающее нанесение какого-либо вреда, как своей жизни и здоровью, так и какого-то ни было ущерба окружающим его людям из-за своего опасного поведения в этой среде;*

4) *ценности и качества личности школьника, определяющие и характеризующие его как личность безопасного типа участия в транспортной среде.*

Именно они выступают личностными характеристиками самого субъекта транспортной культуры, т.е. школьника, являющегося носителем этой культуры. Поэтому последний компонент (четвертый) является системообразующим компонентом системы «транспортная культура школьника» и представляет собой ядро этой культуры. Первый компонент является базовым, или основополагающим.

Таким образом, становится очевидным, что *транспортная культура школьника представляет собой определенную систему*, состоящую из четырех вышеперечисленных компонентов.

Следуя системному принципу иерархичности, система «*транспортная культура школьника*» *представляет собой подсистему системы более высшего порядка – «транспортной культуры»*, в то время как сами компоненты «транспортной культуры школьника» мы рассматриваем как отдельные подсистемы, взаимодействующие и взаимозависимые между собой, взаимообуславливающие друг друга и тем самым определяющие ее структуру. Вместе с этим мы учитываем взаимодействие системы «транспортная культура школьника» с окружающей средой, в роли которой выступает транспортная среда. В этом случае обеспечивается соблюдение таких системных принципов, как целостность, структурность, иерархичность и взаимодействие с окружающей средой.

Одновременно с этим, мы утверждаем, что «транспортная культура школьника» и ее компоненты диалектически взаимосвязаны с такими самостоятельными ветвями общей культуры, как правовая и экологическая культура, культура транспортировки, культура безопасности жизнедеятельности и культура поведения. При этом следует уточнить, что транспортная культура школьника не ограничивается связями и отношениями с перечисленными выше пятью предметными культурами, в своем развитии она взаимодействует со всеми другими видами прикладных культур, входящими в общее культурное пространство человека и человечества.

Таким образом, мы даем следующее определение раскрытого нами понятия: «*транспортная культура школьника*» – это специфические системные взаимоотношения учащегося с окружающей средой и ее обитателями и специфическая форма его жизнедеятельности в транспортной среде по удовлетворению своих целевых потребностей в организации и осуществлении вещественного, энергетического, информационного и социального обмена при обязательном обеспечении максимального уровня собственной безопасности и безопасности окружающих его участников транспортных процессов. *Транспортная культура школьника* является частью общей культуры учащегося и определяется системными и безопасными взаимоотношениями с объектами и субъектами транспортной среды и процессами, происходящими в ней, по удовлетворению своих витальных и духовных потребностей [2, с. 161].

Вышесказанное дает нам основание утверждать, что *понятие «транспортная культура школьника» является педагогической категорией.*

Формирование же транспортной культуры школьника мы рассматриваем как непрерывный педагогический процесс, осуществляемый его субъектами, направленный на формирование учащегося личностью безопасного типа участия в транспортной среде, воспитание у него правопослушного и культурного поведения, его подготовку к безопасной жизнедеятельности в этой среде и к безопасному участию в транспортных процессах, происходящих в ней.

Исследуя проблему формирования транспортной культуры школьников, мы опирались на существующие, хорошо известные в педагогической теории и практике принципы обучения, которые применимы и к рассматриваемому процессу. Среди них принципы: развивающего и воспитывающего обучения (системообразующий принцип применяемой нами системы принципов); научности и связи теории с практикой; социокультурного соответствия (сообразности), который, как известно, исторически выражался двумя принципами: культуросообразности и природосообразности; систематичности, непрерывности и системности; сознательности и активности учащихся в обучении; наглядности; доступности; и др.

В качестве одного из результатов симбиоза принципов сознательности и активности учащихся в обучении и наглядности мы принимаем в нашей работе принцип пропаганды и агитации, который предписывает вести пропаганду транспортной культуры и агитацию школьников за постоянное самостоятельное повышение своего собственного уровня данной культуры. Мы придаем этому большое значение и рассматриваем пропаганду и агитацию как неотъемлемый компонент образовательного процесса.

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

С этой целью в процессе исследования нами были введены три новых принципа: **всеучастности и преемственности, социальной ответственности и надежности**, являющиеся основанием разработанной нами концепции «Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система» [4]. Предложенные нами основные положения этой концепции принимались с учетом антропологических, возрастных, психофизиологических и других особенностей детей, влияющих на качество восприятия учебного материала и формирование у них специальных знаний, умений и навыков восприятия транспортной среды, процессов и ситуаций, постоянно происходящих и изменяющихся в ней, их адекватного анализа и принятия безошибочных решений по выполнению безопасных действий, а также грамотной и безопасной реализации этих решений как лично для себя, так и для окружающих.

Рассмотрим содержание каждого нового принципа в отдельности, обосновывая необходимость его введения.

Принцип всеучастности и преемственности.

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

Здесь имеется в виду следующее: осуществляется взаимодействие всех субъектов процесса формирования транспортной культуры школьников как предыдущего и нынешнего поколений, так и будущих, включая и самих учащихся, и выпускников школы, и будущих учителей и специалистов, ранее учившихся в школе. Именно в этом заложены идеи всеучастности и преемственности в данном принципе: и в содержании образования, и в преемственности поколений в образовательном процессе, в т.ч. в передаче специального «транспортно-безопасного» опыта.

Немаловажное значение мы придаем тому, что уже в рамках введенного нами данного принципа закладывается реальное взаимодействие учащихся разных классов параллелей как между собой, так и с субъектами процесса (в первую очередь, – это учителя и родители учащихся) при оказании необходимой помощи взрослым и ученикам более старших классов в работе со школьниками младших классов. Все это, в чем мы убеждены, играет неопределимую роль в повышении эффективности формирования у учащихся безопасного типа нахождения в транспортной среде, в повышении у детей уровня правопослушного и культурного участия в ней.

Суть рассматриваемого нами принципа заключается в следующем. Во-первых, в привлечении к планированию, организации и реализации на практике рассматриваемого непрерывного процесса формирования транспортной культуры школьников всех субъектов процесса (учащихся и их родителей, учителей и педагогов системы дополнительного образования и других внешкольных детских учреждений, представителей общественных организаций, сотрудников ГИБДД, специалистов в области безопасности на транспорте и транспортных предприятий и др.). Во-вторых, в установлении действенных контактов и планировании четкого взаимодействия всех субъектов образования при организации и осуществлении этого процесса как в школе, так и за ее пределами, включая в этот процесс учащихся всех классов, от первого до выпускного. Именно в этой части предлагаемого нами принципа ярко проявляется его характеристика всеучастности.

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

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

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

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

б) в явном проявлении положительного примера младшим школьникам в изучении раздела «Транспортная культура и безопасность на транспорте» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» (или одноименного с названием раздела отдельного предмета), качественного освоения и устойчивого усвоения учебного и практического материала, предусмотренного учебной программой этого предмета;

в) в формировании из числа школьников разных возрастных групп и поколений, в т.ч. выпускников школы, единомышленников в освоении транспортной культуры;

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

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

Существенно, что одновременно с формированием данной ветви культуры у детей происходит и ее формирование у взрослых: родителей, учителей и преподавателей системы дополнительного образования, а также у всех других субъектов процесса образования, которые принимают в нем непосредственное участие.

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

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

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

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

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

в) важно организовать и обеспечить активную и действенную помощь в проведении уроков в классе по разделу «Транспортная культура и безопасность на транспорте» школьного курса «Основы безопасности жизнедеятельности» (или, в будущем, как уже отмечалось, одноименного с названием раздела отдельного предмета) и специальных внеклассных и внешкольных мероприятий с учащимися, как младших, так и более старших классов, привлекая к этому наиболее подготовленных старшеклассников (ученический «профессионал-помощник») и их родителей;

г) необходимо организовать обязательную специальную педагогическую подготовку всех субъектов процесса с одновременным раскрытием содержания таких ветвей культуры как транспортировки, безопасности жизнедеятельности, экологической, поведения и правовой.

Второй принцип – **принцип социальной ответственности**.

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

Суть и содержание рассматриваемого принципа заключаются в следующем.

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

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

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

Из принципа *социальной ответственности* вытекают правила:

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

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

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

г) создать условия, способствующие пониманию и осознанию учащимися результатов своих действий в транспортной среде и процессах, происходящих в ней, принятым в обществе нормам права, морали и общегражданского этикета, добиваясь при этом зарождения у школьников чувства сопричастности в обеспечении безопасности на транспорте, а при несоответствии – чувства невыполненного долга.

Охарактеризуем *принцип надежности*.

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

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

Данный принцип, как мы полагаем, можно рассматривать как принцип формирования готовности ребенка:

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

б) грамотно противостоять возникающим опасностям в транспортной среде;

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

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

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

Говоря о готовности, мы подразумеваем не только «транспортно-профессиональную» готовность школьника, усвоившего необходимый объем специальных знаний в области транспортных отношений и владеющего специальными умениями и навыками безопасной жизни и деятельности в транспортной среде и безопасного участия в транспортных процессах, но и его морально-психологическую, нравственную и гуманистическую готовность жить и работать в этой среде безопасно для себя, и не нанося своими действиями ущерба другим. Здесь же мы говорим о готовности противостоять любым трудностям и опасностям, часто возникающим в этой среде.

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

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

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

б) обеспечить обязательное формирование готовности ребенка: не провоцировать своим поведением появление аварийных ситуаций на транспорте, которые могут, не поддаваясь контролю извне, переходить в аварии, происшествия и катастрофы; грамотно и квалифицированно противостоять возникающим опасностям в транспортной среде; в случае попадания в опасные (аварийные) ситуации или в происшествия на транспорте он (ребенок) должен уметь самостоятельно или во взаимодействии с окружающими его людьми с минимально возможными потерями для себя и окружающих выйти из них, сохранив при этом жизнь и здоровье;

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

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

Вместе с тем считаем необходимым отметить, что все перечисленные выше принципы – как основные из ряда известных педагогике, так и введенные нами три новых, а также такие (тоже из ряда известных), как прочность усвоения знаний, сочетание индивидуальных и коллективных форм обучения, положительная мотивация и благоприятный эмоциональный климат в обучении и др., – мы рассматриваем прежде всего как некую «систему принципов» в единстве и целостности образования. Все они взаимодействуют между собой, взаимообуславливают, взаимовлияют, взаимозависят и взаимодополняют друг друга, т.е. взаимосуществуют. Именно характер связей и определяет структуру данной системы.

Проведенное нами исследование проблемы сохранения жизни и здоровья детей в условиях современной транспортной среды подтвердило наши предположения о том, что выполнение рассмотренных в данной работе организационно-педагогических условий и введенных нами в педагогическую теорию и практику новых педагогических принципов, позволит организовать формирование транспортной культуры школьника на высоком уровне и эффективно.

Список литературы

1. Якупов, А. М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование природы / А. М. Якупов. // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1–2. – С. 140–154.
2. Якупов, А. М. Транспортная культура школьника: социокультурное обоснование, структура и содержание / А. М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1–2. – С. 154–162.
3. Якупов, А. М. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования транспортной культуры школьников / А. М. Якупов // Жизнь. Безопасность. Экология. – 2008. – № 1–2. – С. 162–176.
4. Якупов, А. М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система: Монография / А. М. Якупов. – Магнитогорск : МаГУ, 2008. – С. 243.

Lliterature

1. Yakupov, A. M. Transport culture: philosophical and socio-cultural justification of the nature / A. M. Yakupov. // Life. Security. Ecology. – 2008. – № 1–2. – P. 140–154.
2. Yakupov, A. M. Transport student culture: socio-cultural rationale, structure and content / A. M. Yakupov // Life. Security. Ecology. – 2008. – № 1–2. – P. 154–162.
3. Yakupov A. M. The social and psychological and pedagogical assumptions shaping culture transport pupils / A. M. Yakupov // Life. Security. Ecology. – 2008. – № 1–2. – P. 162–176.
4. Yakupov, A. M. Formation of transport school culture as a pedagogical system: Monograph / A. M. Yakupov. – Magnitogorsk, 2008. – P. 243.