

УДК 351.811,122:[371.134+656-051]

Фельде Ю.В.**МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ
ГОТОВНОСТИ
КАНДИДАТОВ
В ВОДИТЕЛИ
К ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Ключевые слова: сетевая опорная персонализированная модель, безопасность дорожного движения, участники дорожного движения, тренажерная подготовка, гностические методы, интерактивные методы, педагогические условия.

Понятие «модель» используется во многих областях науки. Модель – это искусственно созданный объект в виде схемы, физических конструкций, знаковых форм или формул, который, будучи подобен исследуемому объекту (или явлению), отображает и воспроизводит в более простом и огрубленном виде структуру, свойства, взаимосвязи и отношения между элементами этого объекта. При этом, как правило, непосредственное изучение объекта связано с какими-либо трудностями, например, финансового или технического характера. Принято условно подразделять модели на три вида: 1) физические (имеющие природу, сходную с оригиналом); 2) вещественно-математические (их физическая природа отличается от прототипа, но возможно математическое описание поведения оригинала); 3) логико-семиотические (конструируются из специальных знаков, символов и структурных схем). Между названными видами моделей нет жестких границ. Педагогические модели в основном относятся ко второму и третьему виду [1].

У педагогического моделирования есть «термин-партнер», часто сопровождающий его в научных текстах, – проектирование. В некоторых публикациях эти термины используются как сопоставимые и подменяют друг друга, т.е. являются, где это допустимо, синонимами. Слово «проект» имеет несколько значений, и почти все они имеют отношение к педагогике. Во-первых, проект – это предварительный (предположительный) текст какого-либо документа. Во-вторых, проект понимают как некоторую акцию, совокупность мероприятий, объединенных одной программой или в организационную форму целенаправленной деятельности. В-третьих, проект – это процесс

создания прототипа, прообраза предполагаемого или возможного объекта, состояния. Проектирование направлено на создание моделей планируемых процессов и явлений (в отличие от моделирования, которое может распространяться и на прошлый опыт с целью его более глубокого осмысления). Термин «проектирование» происходит от лат. «projectus» – брошенный вперед. Компонентами проектной деятельности могут выступать конкретные модели или модули (функциональные узлы, объединяющие совокупность элементов, например, образовательной системы). В теории педагогического проектирования выделяют четыре возможных результата: 1) педагогическая система; 2) система управления образованием; 3) система методического обеспечения; 4) проект образовательного процесса. На первом этапе проектирования особенно важна экспертиза по следующим направлениям: замысел проекта; процесс его реализации; ожидаемые результаты; перспективы развития и распространения проекта.

Таким образом, сопоставление терминов «моделирование» и «проектирование» приводит к их взаимному смысловому «вложению». Проект как система является составляющей модели, и наоборот, само проектирование может состоять из более мелких моделей. Проектирование предполагает создание частных моделей. Моделирование, в свою очередь, состоит из совокупности элементов, в том числе включает теорию проектирования. Это взаимопроникновение можно изоморфным образом продолжить как вглубь, так и вширь. По-видимому, возможно и другое толкование смысловой зависимости этих понятий.

Нами разработана сетевая тренажерно-опорная персонализированная

модель (СТОП-модель) формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения, включающая: цель, задачи (формирование целостного представления о безопасности дорожного движения и установки на безопасное поведение на дороге; освоение умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам – личным и участников дорожного движения; повышение надежности кандидатов в водители); принципы (конгруэнтность, ассоциативность, субъектность, когерентность, открытость); структурообразующие компоненты (сетевое взаимодействие субъектов управления процессом формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения); тренажерную подготовку; опорный (схемно-знаковый) метод представления знаний о безопасном поведении на дороге; персонализацию процесса формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения; формы (лекционные и практические занятия, тренировка, практическое вождение в условиях реального дорожного движения, самостоятельная работа); методы (гностические, интерактивные, вождение, мотивационные, диагностические, самостоятельного приобретения знаний); критерии (знаниевый, деятельностный, адекватный); педагогические условия, уровни (виктимный, диатактический, императивный).

Рассмотрим подробнее структурообразующие компоненты данной модели.

Во-первых, это сетевое взаимодействие субъектов управления (автошкола, ГИБДД, общественные организации, министерства и ведомства,

кандидат в водители) процессом формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения как особый вид совместной деятельности, направленный на концентрацию различного типа ресурсов, развитие вариативных форм социального партнерства, интеграцию учебно-образовательной деятельности (таблица).

Установлено, что сетевое взаимодействие субъектов управления формированием готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения возможно при условии их заинтересованности в поиске оптимальных методов и форм организации безопасности жизнедеятельности на дорогах всех участников дорожного движения; координации стратегических целей и потребностей во взаимодействии; формирования общего ценностно-смыслового пространства деятельности; самоуправления, вовлеченности всех субъектов сети в процесс разработки и принятия управленческих решений; открытости, развития системы внешних связей; экспертно-аналитического сопровождения деятельности, мониторинга и обсуждения результатов изменений в сетевых формах взаимодействия [2].

Сетевое взаимодействие субъектов управления формированием готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения обеспечивает успешное позиционирование инновационных автошкол и продвижение эффективных учебно-образовательных практик с целью повышения императивности (долженствования) водителя; преемственность между процессом подготовки водителя и обеспечением безопасности дорожного движения. Этапы формирования и развития сетевого взаимодействия субъектов управления формировани-

ем готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения составляют: разработка сетевых форматов взаимодействия; организационно-правовое оформление сетевого взаимодействия; ресурсное обеспечение сетевого образования; создание и апробация сетевых программ по безопасности дорожного движения.

В рамках сетевого взаимодействия управление формированием готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения рассматривается как системная целостность вертикальных и горизонтальных механизмов взаимодействия участников коллективно-распределенной деятельности. Горизонтальные структуры сетевого взаимодействия обеспечивают продуктивный характер деятельности, формирование целостного представления о безопасности дорожного движения и установки на безопасное поведение на дороге; освоение умений и навыков по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам – личным и участников дорожного движения. А вертикальные структуры обеспечивают системность, последовательность представления получаемых результатов, повышение надежности водителя.

Следующий структурообразующий компонент рассматриваемой модели – тренажерная (от англ. train – тренировать, обучать) подготовка. Исходя из функционального назначения, в процессе формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения имеют место следующие виды тренажерной подготовки:

- кондиционная, с целью формирования целостного представления

Формы и направления сетевого взаимодействия субъектов управления формированием готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения

Формы взаимодействия	Направление взаимодействия			
	научно-методическое	нормативно-управленческое	информационное	материально-техническое
Концентрация ресурсов	Организация специальных акций («Автосесия», «Автоледи» и др.), сетевых событий («Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Безопасное колесо», автопробеги по местам боевой славы и др.), картблоров. Разработка образовательных программ по основам безопасного поведения на дороге. Создание региональной концепции образовательной политики в области безопасности жизнедеятельности на дорогах	Договора о сотрудничестве по отдельным направлениям деятельности	Организация информационно-пропагандистской работы с целью обеспечения безопасности дорожного движения. Создание информационно-образовательных сайтов по безопасному поведению на дороге	Кооперация ресурсов различного типа
Социальное партнерство	Создание инновационных образовательных программ, учебных пособий, мультимедийных обучающих комплексов по безопасности дорожного движения. Создание региональных центров повышения квалификации преподавателей инструкторского состава автошкол. Участие социальных партнеров в определении целей и содержания процесса формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения	Создание инновационных структур (некоммерческое партнерство автошкол). Формирование гражданских институтов обеспечения безопасности дорожного движения (Российское оборонное спортивное техническое общество (РОСТО) ДОСААФ). Совершенствование контроля надзорной деятельности; применение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения	Разработка профилактических программ по безопасности дорожного движения. Подготовка и публикация научной, учебно-методической и популярной литературы. Выпуск специальных изданий (справочник автомобилиста)	Создание автогородков, системы видеофиксации нарушений правил дорожного движения; развитие дорожно-транспортной инфраструктуры
Интеграция учебно-образовательной деятельности	Интеграция целевого, мотивационного, содержательного, процессуально-деятельностного, контрольно-оценочного компонентов процесса формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения. Создание региональной системы измерения и оценки качества формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения	Создание координационного совета по сетевому взаимодействию. Формирование позитивного имиджа автошкол. Усовершенствование требований, касающихся конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и механизмов их реализации и оптимизации	Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения. Создание в регионе единого информационно-технологического пространства по безопасности дорожного движения	Создание системы профилактики дорожно-транспортного травматизма, предупреждения опасного поведения участников дорожного движения и повышения надежности водителей транспортных средств, контрольно-надзорной деятельности. Повышение эффективности аварийно-спасательных работ и оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП

- о безопасности дорожного движения, устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге, а также освоения базовых умений и навыков управления транспортным средством посредством учебно-тренировочных устройств и мультимедийных обучающих систем;
- имитационная, направленная на осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и формирование умений и навыков безопасного управления автомобилем посредством мультимедийных обучающих систем (компьютерный автосимулятор);
 - драйв-подготовка, обуславливающая формирование установки на безопасное поведение на дороге, способности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге, ответственности за безопасное управление транспортным средством (без ДТП), а также доведение умений и навыков по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам (личным и участников дорожного движения) до автоматизма посредством автотренажера;
 - акмеологическая, обеспечивающая совершенствование умений и навыков вождения в условиях улично-дорожной сети посредством езды на учебном автомобиле, повышение надежности кандидата в водители и ориентированная на самооценку готовности к обеспечению безопасности дорожного движения;
 - коммуникационная, способствующая формированию психологической устойчивости к любым условиям дорожного движения, способности адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей, а также усвоению умений и навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и формированию культуры дорожного движения посредством организации специальных практикумов, тренингов, упражнений на манекенах-тренажерах.
- Анализ видов тренажерной подготовки позволил выявить типы тренировочных устройств и технических средств, применяемых в процессе формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения:
- учебно-тренировочные устройства для кондиционных тренировок с целью формирования целостного представления о безопасности дорожного движения, устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге, а также освоения базовых умений и навыков управления транспортным средством;
 - компьютерные тренажеры для кондиционных и имитационных тренировок, позволяющие в диалоговом режиме сформировать целостное представление о безопасности дорожного движения, устойчивую направленность личности на безопасное поведение на дороге, освоить базовые умения и навыки управления транспортным средством, осознать необходимость соблюдения правил дорожного движения и сформировать умения и навыки безопасного управления автомобилем (мультимедийные обучающие системы);
 - автотренажеры (техническое средство с обратной связью) для формирования установки на безопасное

поведение на дороге, способности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге, ответственности за безопасное управление транспортным средством (без ДТП), а также доведения умений и навыков по предотвращению опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам (личным и участников дорожного движения) до автоматизма;

- учебные автомобили для совершенствования умений и навыков вождения в условиях улично-дорожной сети, повышения надежности кандидата в водители и самооценки готовности к обеспечению безопасности дорожного движения;
- манекены-тренажеры для усвоения умений и навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Следующий структурообразующий компонент рассматриваемой модели – опорный (схемно-знаковый) метод представления знаний о безопасном поведении на дороге. Знание о безопасном поведении на дороге, рассматриваемое как некоторая целостность, принципиально не может быть представлено в виде логической или иерархической структуры, потому что его теоретические составляющие отобраны из ряда областей. Именно (и только) при их помощи можно дать обобщенные теоретические описания важнейших объектов знания о безопасном поведении на дороге. Единство учебного знания представляет энциклопедическую совокупность знаний, помогающую решению дидактических задач, стоящих перед подготовкой кандидата в водители [3]. Эти задачи состоят в описании объектов знания о безопасном поведении на дороге, отбор которых

осуществляется на основании общих целей подготовки кандидата в водители; знании основ и тенденций развития безопасности дорожного движения, принципов профессиональной педагогики, выводов частных методик преподавания. В знании о безопасном поведении на дороге присутствуют все важнейшие виды знаний. Однако частный характер теорий не позволяет ставить вопрос об укрупнении основной дидактической единицы, пытаться на основе изучения ее структуры и других методических приемов обеспечить повышение системности знаний кандидатов в водители.

Содержание знания о безопасном поведении на дороге в процессе формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения может включать следующие основные компоненты:

- ядро как инвариантная часть, представляющее собой описание новых и перспективных для безопасности дорожного движения объектов следующих классов знаний: технологии, технические объекты, материалы – на уровне общей ориентировки, и обуславливающее формирование целостного представления о безопасности дорожного движения и устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге;
- совокупность специализированных понятий и адаптированных теорий, отбираемых в соответствии с подготовкой водителей транспортных средств конкретной категории («А», «В», «С», «D», «Е») и направленных на формирование умений и навыков предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам – личным и участников дорожного движения; способ-

- ности к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; ответственности за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); повышение надежности кандидатов в водители;
- общетехнические, медицинские, психологические знания, обеспечивающие осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения и установку на безопасное поведение на дороге; психологическую устойчивость к любым условиям дорожного движения; формирование способности адекватно реагировать на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей, а также умений и навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

«Сжатие» и визуализация учебных знаний технологически могут быть достигнуты разными схемно-знаковыми методами. В системе профессионального образования сегодня наиболее популярны логическое структурирование учебной информации в виде графа; продукционный метод, представляющий собой набор алгоритмических предписаний (схема, карта) решения проблемы, помогающий правильно ориентировать двигательные, перцептивные, мыслительные и речевые действия; логический метод, чаще всего используемый для записи математических аксиом и теорем с использованием логики предикатов, что позволяет сократить количество записываемых «знаков» в несколько раз; семантический метод, используемый для раскрытия объема понятия посредством формально-логических приемов отражения блоков информации большого масштаба (графов, блок-схем); фреймовый метод (фрейм-рамка, остов, скелет, минимальное

описание явления), позволяющий структурировать и систематизировать информацию в виде таблиц, матриц; схемоконспектный метод, предполагающий разделение учебного материала на тематические блоки, расположенные в виде конспекта-схемы (внешнее описание объекта изучения; взаимодействие его с окружающим миром; внутренние механизмы); метод опорного конспекта, или листа опорных сигналов (Л.О.С.), предполагающий построение по специальным принципам визуальной модели содержания учебного материала с использованием графических, ассоциативных приемов повышения мнемонического эффекта; метод карты памяти, предложенный американскими педагогами Б. Депортер и М. Хенаки и позволяющий объединять зрительные и чувственные ассоциации в виде взаимосвязанных идей посредством помещения в центре чистого листа главной идеи (или темы), заключенной в ромб, круг или другую фигуру, привлекающую внимание; метаплан, представляющий собой инвариантное множество знаковых форм (элементов), имеющих определенное назначение.

Исходя из всего вышеизложенного, в процессе формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения был применен опорный (схемно-знаковый) метод представления знаний о безопасном поведении на дороге посредством применения опорно-ассоциативных конспектов, позволяющих визуализировать содержание учебного материала.

Понятие «опорный конспект» связано с именем педагога-новатора В.Ф. Шаталова, который впервые начал применять и дал обоснование ассоциативных опорных конспектов. Опорный конспект – это система опорных

сигналов в виде краткого условного конспекта. Идея опоры – главная суть данного конспекта. Кроме подлежащих усвоению единиц информации и различных связей между ними, в опорный конспект вводятся знаки, напоминающие о примерах, опытах, привлекаемых для конкретизации абстрактного материала. Шрифт и цвет указывают иерархию целей по уровню значимости. Составление опорно-ассоциативных конспектов – это сжатие полной информации до очень малых размеров с использованием ассоциаций, цвета, шрифта, символики, с выделением главного. Эпизоды и детали становятся в ряде случаев опорными пунктами для усвоения событий и понятий. Они запечатлеваются в памяти в роли «носителей» фактов, становятся сигналами, вызывающими стоящие за ними понятия или события. В педагогическом опыте сегодня нарабатано достаточно много видов и форм опорных конспектов. Среди них можно выделить: опорные сигналы-схемы, опорные сигналы-образы, опорные сигналы-чертежи, опорные сигналы-коды, опорные сигналы-символы. Универсальность опорного конспекта в отличие от других методов, на наш взгляд, заключается в том, что на одном листе различные схемно-знаковые модели могут соединяться в цельный визуальный образ, дополняя друг друга.

В ходе исследования были выявлены и апробированы современные требования к отбору (формирование целостного представления о безопасности дорожного движения; соответствие Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», федеральной программе подготовки водители транспортных средств категории «В» и цели учебного предмета; интеграция теоретического и практического обу-

чения; взаимодействие методологии науки, предметной отрасли знания и методики преподавания; системная целостность предметного содержания, умений и навыков вождения) и структурированию (учет закономерностей восприятия схем и семиотических систем; формально-логическое отражение; опорно-ассоциативное построение; визуализация; доступность) знаний о безопасном поведении на дороге посредством применения опорно-ассоциативных конспектов.

Следующий структурообразующий компонент рассматриваемой модели – персонализация процесса формирования готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения посредством проектирования индивидуальных образовательных траекторий и воздействия на развитие внутренней активности при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения. Проектирование и реализация индивидуальных образовательных траекторий предполагают два направления. Первое – содержательное направление, в рамках которого на основе требований Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и примерной программы подготовки водителей транспортных средств категории «В», а также индивидуального уровня готовности к ее освоению проектируются вариативные учебные планы и образовательные программы, определяющие индивидуальный образовательный маршрут каждого обучаемого. Диверсификация структуры образовательных программ дает возможность каждому кандидату в водители построить ту образовательную траекторию, которая наиболее полно соответствует его способностям. И второе – технологическое направление, в рамках которого при

координирующей, организующей, консультирующей деятельности преподавателя и мастера производственного обучения кандидатом в водители определяется последовательность изучения разделов и тем учебного предмета при условии выполнения программы учебного предмета; количество дополнительных часов для изучения учебных предметов и обучения первоначальному и практическому вождению; выбор дополнительных тем и упражнений, учитывающих региональные особенности.

Воздействие на развитие внутренней активности кандидатов в водители при решении задач по предотвращению на дороге опасностей и угроз и организации безопасного поведения включает воспитание ценностно-смысловой устремленности личности (осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения, предотвращения на дороге опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека; ответственное, уважительное отношение к собственной безопасности и безопасности других людей) и формирование внутренней ответственности за соблюдение правил дорожного движения и безопасное поведение на дороге [4].

На основании знаниевого, деятельностного, адекватного критериев выявлены уровни готовности кандидатов в водители к обеспечению безопасности дорожного движения (виктимный, диатактический, императивный).

В соответствии со знаниевым критерием кандидат в водители должен знать: 1) назначение, расположение, принцип действия основных механизмов и приборов транспортного средства; 2) ПДД и основы законодательства в сфере дорожного движения; 3) виды ответственности за нарушение

ПДД, правил эксплуатации транспортных средств и норм по охране окружающей среды в соответствии с законодательством Российской Федерации; 4) основы безопасного управления транспортными средствами; 5) о влиянии алкоголя, медикаментов и наркотических веществ, а также состояния здоровья и усталости на безопасное управление транспортным средством; 6) перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств или их дальнейшее движение; 7) приемы и последовательность действий при оказании доврачебной медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях; 8) порядок выполнения контрольного осмотра транспортного средства перед поездкой и работ по его техническому обслуживанию; 9) правила техники безопасности при проверке технического состояния транспортного средства, приемы устранения неисправностей и выполнения работ по техническому обслуживанию, правила обращения с эксплуатационными материалами.

В соответствии с деятельностным критерием кандидат в водители должен уметь: 1) управлять своим эмоциональным состоянием, уважать права других участников дорожного движения, конструктивно разрешать межличностные конфликты, возникшие между участниками дорожного движения; 2) обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров, их перевозку либо прием, размещение и перевозку грузов; 3) совершать уверенные действия в нештатных ситуациях; 4) принимать возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, соблюдать требования по их транспортировке.

Показатели адекватности составляют: 1) безопасное управление транспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях, соблюдение правил дорожного движения; 2) выполнение контрольного осмотра транспортного средства перед выездом и при выполнении поездки; 3) заправка транспортного средства горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями с соблюдением современных экологических требований; 4) устранение возникших во время эксплуатации транспортного средства мелких неисправностей, не требующих разборки узлов и агрегатов, с соблюдением требований техники безопасности; 5) своевременное обращение к специалистам за устранением выявленных технических неисправностей; 6) совершенствование своих навыков управления транспортным средством.

Характеристика уровней следующая. Императивный (от лат. *imperativus* – требование, закон, долженствование) уровень – законопослушное поведение на дороге; осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения; установка на безопасное поведение на дороге; целостное представление о безопасности дорожного движения; устойчивая направленность личности на безопасное поведение на дороге; ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; адекватная реакция на различные опасные ситуации с учетом своих возможностей; психологическая устойчивость к любым условиям дорожного движения; умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным

интересам – личным и участников дорожного движения; объективная самооценка готовности к обеспечению безопасности дорожного движения.

Диатактический (от греч. *diataksis* – предрасположение, предрасположенность) уровень – осознание необходимости соблюдения правил дорожного движения; способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; психологическая устойчивость к любым условиям дорожного движения; умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам – личным и участников дорожного движения. Однако не сформировано целостное представление о безопасности дорожного движения, установка на безопасное поведение на дороге и ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП); направленность личности на безопасное поведение на дороге неустойчива; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей.

Виктимный (от лат. *victima* – жертва) уровень – не осознана необходимость соблюдения правил дорожного движения; не сформировано целостное представление о безопасности дорожного движения, установка на безопасное поведение на дороге, ответственность за безопасное управление транспортным средством (без ДТП) и способность к упреждающим действиям по предотвращению опасностей и угроз, возникающих на дороге; не освоены умения и навыки предотвращения опасностей и угроз, способных нанести непоправимый вред (ущерб) жизненно важным интересам – личным и участников дорожного движения; наблюда-

ется психологическая неустойчивость к изменению условий дорожного движения; имеет место неадекватная реакция на различные опасные ситуации из-за отсутствия объективной оценки своих возможностей; нет устойчивой направленности личности на безопасное поведение на дороге.

Обобщая вышеизложенное, можно отметить, что качественное отличие представленной модели состоит в том, что она имеет не только сетевой, знаниево-деятельностный, но и персонализированный характер, что обу-

словливает повышение надежности кандидатов в водители.

Литература

1. *Майборода О.В.* Кто он – безопасный водитель? Для повышения безопасности необходимо изменить поведение водителей // Автомобильный транспорт. 2003. № 11. С. 25–26.
2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Казань, 2007.
3. *Цыганков Э.С.* Профессиональная подготовка водителей. М.: Альдина: Эксмо, 2006.
4. *Шухман Ю.И.* Учебник водителя. Основы управления автомобилем и безопасность движения. М., 2007.