

Управление образования и науки Тамбовской области

Тамбовское областное государственное бюджетное
образовательное учреждение дополнительного образования детей
«Центр развития творчества детей и юношества»



**СБОРНИК
ПРОГРАММНО-МЕТОДИЧЕСКИХ
МАТЕРИАЛОВ ПО ОБУЧЕНИЮ
ДЕТЕЙ СРЕДНЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА
ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ
НА ДОРОГЕ**



Тамбов, 2012

Печатается по решению
редакционно-издательского
совета ТОГБОУ ДОД
«Центр развития творче-
ства детей и юношества»

Автор-составитель:

Разина И.Ф., методист регионального центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма ТОГБОУ ДОД «Центр развития творчества детей и юношества»

Данный сборник содержит авторскую образовательную программу дополнительного образования детей и учебно-методические рекомендации по обучению детей правилам безопасного поведения на дороге.

Сборник предназначен для педагогических работников системы общего и дополнительного образования.

Ответственный за выпуск: Королёва Т.А.

Ответственный редактор: Разина И.Ф.

Технический редактор: Антонова С.И.

Оформление и дизайн обложки: Ширшова Ю.Н.

В дизайне обложки использован рисунок Беликовой Екатерины, обучающейся МБОУ Токаревской СОШ №1 р.п. Токаревка Тамбовской области, победителя областного конкурса детского творчества по безопасности дорожного движения «Дорога глазами детей»

Тамбов: ТОГБОУ ДОД «Центр развития творчества детей и юношества», 2012г.

Управление образования и науки Тамбовской области

Тамбовское областное государственное бюджетное
образовательное учреждение дополнительного образования детей
«Центр развития творчества детей и юношества»

**СБОРНИК
ПРОГРАММНО-МЕТОДИЧЕСКИХ
МАТЕРИАЛОВ ПО ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ
СРЕДНЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА
ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ
НА ДОРОГЕ**

Тамбов, 2012

СОДЕРЖАНИЕ:

Стр.

Авторская программа дополнительного образования детей «Дети и дорога» (для обучающихся 11-14 лет, срок реализации – 2 года) ...	5
Методические рекомендации по использованию проблемного метода обучения в процессе преподавания основ безопасного поведения на дороге	62
Материал к отдельным занятиям по программе дополнительного образования детей «Дети и дорога»:	64
Материал к занятию 1.2. История Правил дорожного движения (1 год обучения).....	64
Материалы к занятию 1.3. Кто придумал колесо и построил дорогу» (1 год обучения)	72
Материалы к занятию 2.1. Понятие «дорога», элементы дороги (1 год обучения)	77
Материал к занятию 3.1. Участники дорожного движения (1 год обучения)	82
Материал к занятию 5.1. Дорожно-транспортное происшествие и правила поведения при чрезвычайных ситуациях на транспорте (1 год обучения)	88
Материал к занятию 6.3. Дорожные знаки (1 год обучения).....	93
Материал к занятию 1.3. Тормозной и остановочный путь автомобиля (2 год обучения).....	98
Материал к занятию 2.4. Автомагистраль (2 год обучения).....	104
Материал к разделу «Мы – юные велосипедисты» (2 год обучения).....	106
Материал к разделу «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи» (2 год обучения)	114
Материал к разделу «Основы агитации и пропаганды» (2 год обучения)	124
Вопросы для проведения викторины и для проверки знаний обучающихся	132
Материалы, для проведения тестового контроля уровня знаний обучающихся по программе дополнительного образования детей «Дети и дорога» по годам обучения:	136
Тест входной диагностики знаний обучающихся 1-го года обучения....	136
Тест итоговой диагностики знаний обучающихся 1-го года обучения...	138
Тест входной диагностики знаний обучающихся 2-го года обучения....	140
Тест итоговой диагностики знаний обучающихся 2-го года обучения...	143

Тамбовское областное государственное учреждение
дополнительного образования детей
«Центр творческого развития, экологии и туризма»

Утверждена
методическим советом
протокол № 1 от 12.09.2008 г.
Председатель методсовета
Е.А. Сысоева

АВТОРСКАЯ ПРОГРАММА дополнительного образования детей

ДЕТИ И ДОРОГА

для обучающихся 11-14 лет

Срок реализации – 2 года

Авторы-составители:

Разина И.Ф. - методист ТОГОУ ДОД
«Центр творческого развития, экологии и
туризма»

Чубаров А.А. - педагог дополнительного
образования ТОГОУ ДОД «Центр
творческого развития, экологии и туризма»

Тамбов - 2008

ИНФОРМАЦИОННАЯ КАРТА ПРОГРАММЫ

1. Учреждение	Тамбовское областное государственное учреждение дополнительного образования детей «Центр творческого развития, экологии и туризма»
2. Полное название программы	«Дети и дорога»
3. Сведения об авторах:	
3.1. Ф.И.О., должность	Разина И.Ф. - методист Чубаров А.А. - педагог дополнительного образования
4. Сведения о программе:	
4.1. Нормативная база:	<ul style="list-style-type: none"> • Закон РФ «Об образовании» • Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» • Федеральная целевая программа «Повышение дорожной безопасности в 2006-2012 годах» • Областная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» • Положение об учреждениях дополнительного образования • Устав Тамбовского областного государственного учреждения дополнительного образования детей «Центр творческого развития, экологии и туризма»
4.2. Область применения	дополнительное образование
4.3. Направленность	социально-педагогическая
4.4. Тип программы	авторская
4.5. Вид программы	образовательная
4.6. Возраст обучающихся по программе	11-14 лет
4.7. Продолжительность обучения	2 года
5. Рецензенты и авторы отзывов:	Кузьменко О.В. , начальник управления ГИБДД УВД по Тамбовской области, полковник милиции Сысоева Е.А. , зам. директора по научно-методической работе ТОГОУ ДОД «Центр творческого развития, экологии и туризма»

Пояснительная записка

Актуальность программы. Совершенствование правил дорожного движения, повышение уровня безопасности самих автомобилей показывают, что важной причиной высокого числа ДТП и масштабов потерь человеческих жизней и травматизма на дорогах России является «человеческий фактор» - низкий уровень подготовленности участников дорожного движения, несоблюдение ими требований правил дорожного движения, недостаточный уровень транспортной культуры.

Особую тревогу вызывает ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. Несмотря на возраст, дети являются полноправными участниками дорожного движения в качестве пешеходов и пассажиров. Именно по причине явного несоответствия уровня психофизиологического и культурного уровня требованиям безопасного участия в дорожном движении дети оказываются наиболее незащищенными в сложных ситуациях, часто возникающих на дороге.

Статистические данные по детскому дорожно-транспортному травматизму (ДДТТ) в Тамбовской области за прошедшие 10 лет говорят об увеличении количества случаев дорожных происшествий с участием и по вине детей. Более 63% всех пострадавших в ДТП детей составляют дети – пешеходы, пассажиры и велосипедисты, т.е. в тех случаях, когда они выступают в роли активных участников дорожного движения. Свыше 50% пострадавших в ДТП детей составляют дети школьного возраста (от 7 до 14 лет).

Несмотря на серьезное внимание, которое уделяется проблеме дорожной безопасности, анализ сложившейся ситуации показывает, что до настоящего времени не сложилась система качественной подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении. Устаревшая технология обучения детей безопасному поведению на дорогах строится в основном вокруг изучения Правил дорожного движения (ПДД), направлена на знание и соблюдение ими правил поведения пешеходов и пассажиров, не ориентирует их на многостороннее видение дорожно-транспортной ситуации, не дает им представлений о социальной роли и ответственности водителя транспортного средства за обеспечение безопасности дорожного движения. Такой подход сегодня совершенно недостаточен для воспитания у школьников навыков безопасного участия в дорожном движении и формирования у них современной транспортной культуры.

Особенно это относится к подготовке юных инспекторов движения (ЮИД).

С 1974 года в Тамбовской области стали создаваться отряды юных инспекторов движения, основная цель которых заключается в воспитании гражданственности, высокой общей культуры, коллективизма, профессиональной ориентации, широкого привлечения их к организации пропаганды безопасного поведения на дороге среди детей младшего и среднего возраста.

К 2005 году движение отрядов ЮИД в области расширилось, приобрело ярко выраженный профориентационный характер. Это потребовало более продуктивного обучения и подготовки юных инспекторов движения, направленных на формирование осознанно-образцового участника дорожного движения, ответственного водителя, будущего сотрудника ГИБДД.

Учитывая все вышеизложенное, возникла необходимость пересмотреть традиционные подходы к организации работы по обучению детей Правилам дорожного движения в образовательных учреждениях.

Создание данной программы вызвано необходимостью помочь обучающимся в умении прогнозировать развитие дорожно-транспортных ситуаций, формировании навыков современной транспортной культуры во взаимоотношении с участниками дорожного движения.

Новизна программы заключается в изменении подхода к обучению детей и подростков Правилам дорожного движения (ПДД), а именно – не механическому заучиванию Правил, а формированию навыков безопасного поведения в дорожной среде. Новые образовательные подходы сочетают традиционные методики и современные информационные технологии. Эта совокупность новых идей и представлений создает качественно новую ситуацию непосредственного воздействия на подготовку школьников к самостоятельному участию в дорожном движении.

В программе впервые раскрывается психологический аспект в обучении детей и подростков безопасному поведению в дорожной среде.

Отличительной чертой от других программ является использование в образовательном процессе психолого-педагогических техник (тренинги, ролевые игры и др.), способствующих формированию внутренней мотивации у ребенка осознанной необходимости безопасного поведения на дороге с учетом возрастных особенностей

обучающихся и изменений внесенных в Правила дорожного движения. Кроме того, в процессе обучения широко используются электронные компоненты, включающие в себя комплекс интерактивных учебных модулей.

В программе реализуются теоретические и практические блоки, что позволяет наиболее полно охватить и реализовать потребности обучающихся, дать необходимую информацию и создать условия для творческого самовыражения личности. Предусматриваются практические упражнения, конкурсно-соревновательные мероприятия, самостоятельная работа. Ожидаемые результаты и способы их проверки определены по годам обучения.

Данная образовательная программа носит **социально-педагогическую направленность**: создаются условия для социальной практики ребенка в реальной жизни, накопления нравственного и практического опыта.

Основная цель программы: приобретение детьми и подростками теоретических знаний и формирование у них устойчивых практических умений и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, подготовки юных инспекторов движения к агитационной, пропагандистской, информационной деятельности по безопасности дорожного движения, ориентация на выбор будущей профессии.

Программа, помимо хорошо известных базовых принципов педагогики и дидактики, таких как:

- целостность и гармоничность интеллектуальной, эмоциональной, волевой и деятельностной составляющих личности;
- воспитание и обучение в совместной деятельности педагога и ребенка;
- последовательность и системность изложения.

Опирается на такие принципы, как:

- принцип оптимального сочетания индивидуальной, групповой и коллективной форм организации педагогического процесса (предполагается, что каждый участник может выступать в различных социальных и профессиональных ролях);
- принцип последовательного перехода от репродуктивных видов мыслительной деятельности через поэтапное освоение элементов творческого блока к творческой и соревновательной деятельности.

Педагогически целесообразно в данной программе использовать следующие **принципы воспитания**:

- принцип индивидуального и дифференцированного подхода;

- принцип взаимосвязи причин опасного поведения и их последствий (дорожно-транспортные происшествия);
- принцип социальной безопасности;
- принцип самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания.

Организационные условия реализации программы

Программа предназначена для детей и подростков в возрасте 11-14 лет и рассчитана на 2 года обучения по 144 часа каждый.

Периодичность проведения занятий: 2 раза в неделю.

Продолжительность одного занятия - 2 часа (каждый час по 45 мин., 10 мин. перерыв).

Нормы наполнения групп – 15 детей.

Форма организации учебно - воспитательного процесса: групповая.

Реализация данной программы может быть организована за счет свободных часов вариативной части базисного учебного плана или в процессе внеурочной работы в рамках дополнительного образования детей.

Данная программа рекомендуется для использования в практической деятельности руководителям отрядов ЮИД, преподавателям курса ОБЖ, классным руководителям и всем заинтересованным лицам.

Методические условия реализации программы

Программа построена на последовательном прохождении материала на основе поочередного изучения тем по мере продвижения по годам обучения. Такая структура предполагает постепенное расширение и существенное углубление знаний, развитие умений и навыков обучающихся от одной ступени обучения к другой, более глубокое усвоение материала.

Образовательный процесс строится по трем основным видам деятельности:

- ***обучение детей теоретическим знаниям*** (вербальная информация, излагаемая педагогом на основе современных педагогических технологий);
- ***самостоятельная творческая работа обучающихся*** (изучение иллюстраций, выполнение креативных заданий, обучающихся и развивающих их познавательные способности, необходимые им для правильной, безопасной ориентации в дорожной среде);

- **практическая отработка умений и навыков** безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте с использованием для этого комплекса игр (сюжетные, ролевые, игры по Правилам дорожного движения и др.) и специальных упражнений (групповые, индивидуальные, тренировочные).

В программе делается акцент на особенности работы детского объединения юных инспекторов движения, связанные с совершенствованием профилактической работы, поиском новых форм и методов обучения правилам дорожного движения, направленных на формирование грамотного участника и убежденного пропагандиста правил дорожного движения. Тренинги, применяемые в программе, дают возможность обучающимся включиться в практическую деятельность в условиях ситуаций, направленных на воссоздание и усвоение опыта безопасного поведения на дорогах и улицах, в котором складывается и совершенствуется самоуправление поведением.

Электронные компоненты, включающие в себя комплекс интерактивных учебных модулей, обеспечивают привлекательность и личную значимость информации для обучающихся, ценностно-смысловую направленность ее содержания; доступность излагаемого материала; разнообразие используемых методов и приемов, позволяющее придавать работе комплексность и взаимодополняемость; технологическую простоту доступа к качественной наглядной предметной информации; основу для проблемного обучения; информационную поддержку обучающегося при самостоятельном изучении предмета.

Программа позволяет наиболее полно охватить и реализовать потребности обучающихся, дать необходимую информацию и создать условия для творческого самовыражения личности, и профессионального самоопределения. Предусматриваются практические работы, конкурсно-соревновательные мероприятия, самостоятельная подготовка и проведение агитационно-пропагандистских мероприятий для младших школьников и сверстников.

Программа предусматривает максимальное использование наглядности, интерактивных, технических средств и тренировочного оборудования при организации занятий по формированию навыков безопасного поведения в дорожной среде.

Методы, используемые при реализации программы:

• в обучении:

- практический (различные упражнения и тренинги с моделями

транспортных средств, изготовление макетов);

- наглядный (изучение правил на макетах, экскурсия, наблюдение за движением транспорта и пешеходов, демонстрация дорожных знаков, технических средств организации дорожного движения);

- словесный (инструктажи, рассказ, беседы, разъяснения);

- работа с литературой (в основном чтение, изучение, составление плана).

• в воспитании:

- методы формирования сознания личности, направленные на формирование устойчивых убеждений (рассказ, дискуссия, этическая беседа, пример);

- методы организации деятельности и формирования опыта общественного поведения (воспитывающая ситуация, приучение, самостоятельная работа, упражнения);

- методы стимулирования поведения и деятельности (соревнования, поощрения).

Методы диагностики личностного развития воспитанников: сравнение и анализ выполняемых упражнений, итоговый анализ полученных умений и навыков воспитанников за период обучения.

Виды и формы контроля освоения программы:

- текущий (опрос, проблемно-поисковые задания, контрольное упражнение, тестирование, участие в конкурсах и соревнованиях, выставках и др. мероприятиях);

- итоговый (в конце учебного года проводится обобщающее итоговое занятие в форме игры по станциям «Правила дорожные знать каждому положено»).

Критериями выполнения программы служат: знания, умения и навыки обучающихся, позволяющие им правильно и безопасно ориентироваться в дорожной среде, стабильный интерес к изучению, соблюдению и пропаганде правил дорожного движения; активность участия детей и подростков в массовых мероприятиях данной направленности.

Санитарно-гигиенические требования

Занятия проводятся в кабинете, соответствующем требованиям ТБ, пожарной безопасности, санитарным нормам. Кабинет должен иметь хорошее освещение и периодически проветриваться. В нали-

чии должна быть раздевалка аптечка с медикаментами для оказания первой медицинской помощи.

Материально-техническое оснащение

CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер, проектор, экран, схемы и плакаты, подборка вопросов и ситуационных заданий, набор дорожных знаков, автомобильная медицинская аптечка, макет светофора, жезл, свисток, велосипеды, кегли, стойки для фигурного вождения.

Кадровое обеспечение

- Педагог, работающий по данной программе должен знать возрастные особенности детей и Правила дорожного движения (желательно иметь права).
- К проведению отдельных занятий целесообразно привлечение сотрудников ГИБДД, МЧС и медицинских учреждений.

ПЕРВЫЙ ГОД ОБУЧЕНИЯ

Задачи первого года обучения:

Обучающие задачи:

- формирование у обучающихся устойчивых знаний, умений и навыков в сфере безопасности дорожного движения;
- изучение Правил дорожного движения для пешеходов, пассажиров и велосипедистов на основе формирования умений и навыков безопасного поведения на дороге;
- формирование практических умений пешеходов и велосипедистов;
- формирование оптимального для школьного возраста набора терминов и понятий, используемых в дорожном движении и способствующих дальнейшему успешному усвоению правил безопасного поведения на дорогах.

Воспитательные задачи:

- формирование культуры участника дорожного движения;
- воспитание отрицательного отношения к нарушителям норм поведения в процессе дорожного движения;
- воспитание убежденного образцового участника дорожного движения, активного агитатора и пропагандиста ПДД и безопасности дорожного движения;
- сплочение детского коллектива через совместные творческие дела.

Развивающие задачи:

- развитие навыков безопасного поведения на дорогах;
- развитие навыков управления велосипедом в условиях дорожного движения;
- развитие умения предвидеть скрытые опасности на дороге;
- развитие у обучающихся внимания, воображения, мышления, памяти, речи.

УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН 1 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

№ п/п	Тема	Количество часов		
		Всего	Теория	Практика
	Вводное занятие.	1	1	
	Входной контроль.	1		1
1	Раздел «История и ПДД»	4	4	
1.1	История создания ЮИДовского движения	1	1	
1.2	История Правил дорожного движения	1	1	
1.3	Кто придумал колесо и построил дорогу	1	1	
1.4	История появления автомобиля	1	1	
2	Раздел «Дорога и ее элементы»	10	5	5
2.1	Понятие «дорога», элементы дороги	3	2	1
2.2	Дорога с одно- и двусторонним движением	1	1	
2.3	Перекресток	2	2	
2.4	Экскурсия в Детский Автоград	2		2
2.5	Обобщающее занятие	2		2
3	Раздел «Участники дорожного движения»	12	6	6
3.1	Участники дорожного движения	1	1	
3.2	Пешеходы, права и обязанности	2	1	1
3.3	Пассажиры, права и обязанности	2	1	1
3.4	Труд водителя	1	1	
3.5	Экскурсия по микрорайону школы	2		2
3.6	Обобщающее занятие	3	1	2
3.7	Контрольное занятие	1	1	
4	Раздел «Транспорт нашего города»	4	3	1
4.1	Типы и виды транспортных средств	2	1	1
4.2	Транспортные средства оперативных служб	1	1	
4.3.	Железнодорожный транспорт	1	1	
5.	Раздел «Твоя безопасность на дороге»	14	9	5
5.1.	Дорожно-транспортное происшествие и правила поведения при чрезвычайных ситуациях на транспорте	2	2	
5.2.	Правила безопасного перехода проезжей части дороги	6	4	2
5.3.	Какие опасности подстерегают нас на дороге	1	1	
5.4.	Остановочный и тормозной путь автомобиля	2	1	1
5.5	Обобщающее занятие	2	1	1
5.6	Контрольное занятие	1		1
6.	Раздел «Регулирование дорожного движения»	53	30	23
6.1	Светофор	4	2	2

№ п/п	Тема	Количество часов		
		Всего	Теория	Практика
6.2	Регулировщик дорожного движения	6	2	4
6.3	Дорожные знаки	29	17	12
6.4	Обобщающее занятие	5	1	4
6.5	Контрольное занятие	1		1
7.	Раздел «Мы - юные велосипедисты»	23	5	18
7.1	Общее устройство велосипеда	2	1	1
7.2	Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда	3	2	1
7.3	Требования, предъявляемые к движению велосипедов	6	2	4
7.4	Учебно-тренировочная езда на велосипеде (фигурное вождение)	20		20
8	Раздел «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи»	6	4	2
8.1.	Основы анатомии и физиологии человека	1	1	
8.2.	Термические поражения	1	1	
8.3.	Остановка наружного кровотечения	2	1	1
8.4.	Транспортная иммобилизация	2	1	1
9	Раздел «Основы агитации и пропаганды»	8	3	5
9.1	Пропагандистская деятельность	1	1	
9.2	Правила оформления стенгазеты	3	1	2
9.3	Основные правила подготовки и проведения массовых мероприятий	4	1	3
10	Раздел «Времена года на дороге»	4	4	
10.1	Сезонные опасности на дорогах: осень	1	1	
10.2	Сезонные опасности на дорогах: зима	1	1	
10.3	Сезонные опасности на дорогах: весна	1	1	
10.4	Сезонные опасности на дорогах: лето	1	1	
11.	Итоговое занятие	4		4
	ИТОГО:	144	74	70

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ 1 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

Вводное занятие

Теория. Знакомство с обучающимися. Рассказ о целях и задачах обучения по программе, знакомство с планом и расписанием на год, регулярностью встреч. Мини-мониторинг по выявлению интересов, пожеланий и предпочтений детей по данному курсу.

Входной контроль

Практика. Диагностика уровня осведомленности обучающихся о правилах дорожного движения и уровня сформированности практических навыков применения правил дорожного движения.

РАЗДЕЛ 1. «ИСТОРИЯ И ПДД»

Тема 1.1. «История создания юидовского движения»

Теория. История создания отрядов ЮИД, их цель и задачи, символика и атрибуты. Основные направления деятельности.

Тема 1.2. «История Правил дорожного движения»

Теория. Требования, предъявляемые к движению транспорта и пешеходов. Правила дорожного движения – единый нормативный акт, устанавливающий порядок движения на всей территории страны. Из истории Правил дорожного движения: «дорожные» акты на Руси; правила движения в г.Москве (1812 г.). Выполнение Правил дорожного движения, взаимное уважение пешеходов и водителей являются залогом безопасного движения по улицам и дорогам. Обязанности участников дорожного движения - знать и соблюдать требования Правил, не создавать опасности или помех для дорожного движения, не причинять ущерба.

Тема 1.3. «Кто придумал колесо и построил дорогу»

Теория. Первые средства передвижения. Тягловые животные. Роль грузов в появлении колеса. Роль колеса в появлении дорог. Первые мощные дороги. Понятие «коломенская верста». История появления тротуаров. Роль дорог в развитии транспорта. Как появилось право- и левостороннее движение История возникновения и особенности право- и левостороннего движения. Страны с право- и левосторонним движением. Отличие транспорта, опасности для пешехода, приехавшего из стран с другим типом движения. Дороги в России.

Тема 1.4. «История появления автомобиля»

Теория. История создания первых автомобилей и их изобретатели. Из истории создания отечественных автомобилей. Первый рейс. Паровые, электрические и бензиновые автомобили. Развитие автомобильного парка города. Транспорт города сегодня: численность, структура (автомобили, автобусы, троллейбусы). Автомобилизация и безопасность дорожного движения. Эволюция автомобилей. Дорожное движение в городе (объем пассажирских перевозок, количество маршрутов общественного транспорта и их протяженность, транзитный транспорт). Значение и роль автомобильного транспорта.

РАЗДЕЛ 2. «ДОРОГА, ЧТО ТЫ РАССКАЖЕШЬ О СЕБЕ?»

Тема 2.1. «Понятие «дорога», элементы дороги»

Теория. Элементы дороги. Назначение тротуара. Особенности городских и загородных дорог. Автомагистраль и особенности движения по ней транспорта. Дорожная разметка, ее значение для регулирования движения транспортных средств и пешеходов. Виды дорожной разметки (горизонтальная разметка – линии, стрелки, надписи и другие обозначения на проезжей части; вертикальная разметка – сочетание черных и белых полос на дорожных сооружениях и элементах оборудования дорог). Линии горизонтальной разметки информирующие пешеходов. Разделительная полоса и линия, разделяющая транспортные потоки противоположных направлений: отличие и назначение. Установка и назначение дорожного ограждения. Места безопасного перехода проезжей части. Меры предосторожности при остановке пешехода на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Обозначение остановок общественного транспорта. Тротуар, пешеходная дорожка, обочина. Правила безопасного движения и поведения на тротуаре. Правила безопасного передвижения по тротуару в составе группы.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Практическое занятие на учебной площадке образовательного учреждения по закреплению у обучающихся знаний основных элементов дороги. Тренировочное упражнение по отработке навыков безопасного поведения при остановке пешехода на разделительной линии разметки на середине проезжей части. Разбор дорожно-транспортных ситуаций.

Тема 2.2. «Дорога с одно- и двусторонним движением»

Теория. Дорога с одно- и двусторонним движением. Направление движения. Расположение грузовых автомобилей, автобусов, легковых автомобилей, мотоциклов, мопедов и велосипедов на проезжей части. Приближение транспорта к пешеходному переходу на дорогах с односторонним и двусторонним движением. Дорожная разметка (разделение полос одного и противоположного направления движения транспорта, разметка в зоне пешеходных переходов). Правила безопасного перехода дорог с одно- и двусторонним движением.

Тема 2.3. «Перекресток»

Теория. Виды перекрестков: четырехсторонние, трехсторонние, многосторонние. Границы перекрестка. Где и как перейти проезжую часть, если пешеходный переход не обозначен. Правила безопасного перехода на регулируемых и нерегулируемых перекрестках. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки в микрорайоне образовательного учреждения. Тренировочное упражнение на учебной площадке образовательного учреждения (макете микрорайона) по отработке навыков перехода перекрестка.

Тема 2.4. «Экскурсия в Детский Автоград г. Тамбова»

Практика. Инструктаж по правилам безопасного поведения во время экскурсии. Расширение знаний обучающихся о дороге и ее составных частях. Повторение и закрепление изученных правил дорожного движения, а также закрепление умений безопасного поведения на улице. Мини-видеолекторий, тренировочное упражнение.

Тема 2.5. «Обобщающее занятие»

Теория. Повторение пройденного материала второго раздела. Ответы на вопросы для закрепления полученных знаний, разбор дорожных ситуаций.

Примерные вопросы:

1. Как обозначаются на проезжей части места, разрешенные для перехода?
2. Как называется сплошная белая линия, нанесенная посередине дороги? Что она обозначает?
3. Где разрешается переходить проезжую часть?
4. Как перейти дорогу с двусторонним движением?
5. Как перейти дорогу с односторонним движением?

6. Почему перекресток считается одним из самых опасных мест на дороге?

Практика. Творческая работа обучающихся в группах - создание макета микрорайона образовательного учреждения с обозначением опасных участков и безопасных маршрутов движения для пешеходов.

РАЗДЕЛ 3. «УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Тема 3.1. «Участники дорожного движения»

Теория. Кого называют участниками дорожного движения, в чем их различия. Взаимоотношения и взаимозависимость участников дорожного движения. Ответственность участников движения за безопасность. Возможные опасные последствия неправильного поведения пешехода. Культура поведения на дороге и вне ее. Взаимное уважение участников движения - важный элемент транспортной культуры и дорожной безопасности. Соблюдение правил дорожной безопасности - неотъемлемая черта культурного человека. Признаки культуры (вежливость, дисциплинированность, предупредительность, бережливость, отзывчивость). Маленькие дети и престарелые пешеходы – специфические участники дорожного движения, особенности их поведения на улице. Внимание к действиям маленьких детей на улице и оказание им помощи.

Тема 3.2. «Пешеходы, права и обязанности»

Теория. Обязанности участников дорожного движения – знать и соблюдать требования правил, не создавать опасности или помех для дорожного движения. Выбор места и последовательность действий при переходе проезжей части. Опасность перехода проезжей части дороги рядом со стоящим транспортом или иным препятствием, ограничивающим обзор дороги. Пересечение проезжей части под прямым углом (наилучшая обзорность с обеих сторон и сокращается расстояние). Действия пешеходов, не успевших закончить переход всей проезжей части (необходимо пропустить транспорт, ожидая на разделительной полосе возможности дальнейшего безопасного движения, а при их отсутствии – на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений). Движение пеших групп и колон.

Практика. Разбор ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Проведение имитационной игры на учебной

площадке образовательного учреждения по отработке и закреплению навыков и умений выбора места и последовательности действий при переходе проезжей части дороги.

Тема 3.3. «Пассажиры, права и обязанности»

Теория. Виды общественного транспорта, посадочные площадки и дорожные знаки. Остановка общественного транспорта – зона повышенного внимания. Возможные последствия спешки при посадке, посадки в переполненный салон и движения с незакрытой дверью. Правила поведения в салоне общественного транспорта. Правила поведения для пассажиров автобуса, троллейбуса и трамвая на остановке, при посадке, в салоне и при выходе из транспорта. Правила безопасного перехода дороги при движении к остановке и после выхода из автобуса, троллейбуса, трамвая, опасные ситуации, возникающие при этом.

Практика. Проведение тренинга по отработке правил поведения в автобусе, а также отработка и закрепление навыков и умений безопасного перехода дороги после выхода из общественного транспорта. Разбор дорожно-транспортных ситуаций, мини-экскурсия на остановку, расположенную рядом с образовательным учреждением. Наблюдение за участниками дорожного движения и выделение из них «образцовых» и «нарушителей».

Тема 3.4. «Труд водителя»

Теория. ПДД для водителей. Кого называют водителем; место водителя в транспорте; сигналы, подаваемые водителями транспортных средств (световые, звуковые, рукой). Дорожные ситуации глазами водителя. Особенности управления автомобилями. Почему водитель может не увидеть пешехода, переходящего дорогу. Требования, предъявляемые к водителю. Техническое состояние транспортного средства. Особенности управления автомобилем. Влияние погодных условий на движение транспортных средств.

Тема 3.5. «Экскурсия по микрорайону школы»

Практика. Микрорайон, квартал в котором находится образовательное учреждение. Дисциплина на улице – залог безопасности. Правила безопасного поведения на дороге. Экскурсия по микрорайону образовательного учреждения. Наблюдение за участниками дорожного движения и анализ дорожных ситуаций. Выделение из участников дорожного движения «образцовых» и «нарушителей».

Тема 3.6. «Обобщающее занятие»

Теория. Повторение пройденного материала третьего раздела. Ответы на вопросы для закрепления полученных знаний.

Примерные вопросы:

1. Почему опасно задерживаться при выходе из транспорта?
2. Что является важным при переходе проезжей части?
3. В чем заключается культура поведения человека на дороге?
4. Для чего водители транспортных средств подают сигналы?
5. Что запрещается делать при пользовании общественным транспортом?
6. Как нужно вести себя на тротуаре?

Практика. Групповая творческая работа обучающихся по разработке, подготовке и созданию «Памятки юного пешехода». Разбор дорожно-транспортных ситуаций. Подготовка и проведение викторины по ПДД для пешеходов и пассажиров для обучающихся начальной школы.

Тема 3.7. «Контрольное занятие»

Теория. Контрольная работа (работа по карточкам, решение ситуационных задач, ответы вопросы билетов электронного экзаменатора) по проверке знаний, умений и навыков обучающихся, полученных в ходе изучения материала третьего раздела.

РАЗДЕЛ 4. «ТРАНСПОРТ НАШЕГО ГОРОДА»

Тема 4.1. «Типы и виды транспортных средств»

Теория. Виды наземного транспорта. Типы автомобилей (легковые, грузовые, специальные). Легковые автомобили, правила посадки, размещения и выхода из них. Активная и пассивная безопасность в автомобиле (ремни безопасности и адаптеры к ним, детские удерживающие устройства, подушки безопасности, экраны безопасности). Правила безопасного поведения в легковом автомобиле. Опасность перехода дороги перед близко идущим транспортом. Сигналы, подаваемые водителем.

Практика. Разбор дорожно-транспортных ситуаций. Осознание опасности транспортных средств для людей, актуализация потребности в безопасности на дороге. Тренировка по использованию ремней безопасности и адаптеров к ним.

Тема 4.2. «Транспортные средства оперативных служб»

Теория. Транспорт с нанесенными на нем специальными цветографическими схемами; виды и его назначение; особенности движения. Правила поведения пешеходов при проезде транспортных средств с включенными спецсигналами.

Тема 4.3. «Железнодорожный транспорт»

Теория. История развития железнодорожного транспорта, его виды. Правила безопасного перехода через железнодорожные пути и поведения вблизи них. Регулируемый и нерегулируемый железнодорожный переезд, его обозначение. Знаки-помощники, обеспечивающие безопасность вблизи железнодорожных переездов. Разбор дорожно-транспортных ситуаций.

РАЗДЕЛ 5. «ТВОЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГЕ»

Тема 5.1. «Дорожно-транспортное происшествие и правила поведения при чрезвычайных ситуациях на транспорте»

Теория. Определение, виды и статистика дорожно-транспортных происшествий. Причины и последствия дорожно-транспортных происшествий. Предвидение неправильных действий водителей и компенсирующие действия пешеходов, обеспечивающие их безопасность. Наиболее аварийное время суток и время года. Ответственность за нарушение ПДД. Правила поведения в легковом автомобиле и при чрезвычайных ситуациях в общественном транспорте. Наиболее опасные места в легковом и грузовом автомобиле. Разбор конкретных ДТП (наезд, опрокидывание, столкновение и т.д.)

Тема 5.2. «Правила безопасного перехода проезжей части дороги»

Теория. Где и как переходить проезжую часть дороги. Обозначение подземных, надземных и наземных регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов. Последовательность действий при переходе проезжей части на различных видах пешеходных переходов. Правила выбора места для перехода, когда поблизости нет обозначенного пешеходного перехода. Понятие перекрестка дороги с круговым движением. Типы перекрестков. Нерегулируемый перекресток – где и как перейти проезжую часть, если пешеходный переход не обозначен. Правила безопасного перехода перекрестков. Особенности перехода дороги на перекрестке (внимание автомобилям, поворачивающим направо и пересекающим при этом пешеходный переход).

Типичные ошибки пешеходов при переходе проезжей части. Правила движения пешеходов в городе. Правила безопасного поведения при движении в организованной группе (не выходить из колонны, не нарушать ее порядка, выполнять указания сопровождающих взрослых и др.). Особенности движение транспорта на загородной дороге. Правила безопасного поведения пешеходов и перехода проезжей части дороги вне населенных пунктов.

Практика. Тренировочные упражнения по отработке навыков безопасного перехода проезжей части дороги. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекса интерактивных электронных плакатов, тренировочное упражнение на учебной площадке образовательного учреждения по отработке алгоритма действий безопасного перехода перекрестков и перехода различных видов дорог на основе осознанного применения Правил дорожного движения. Самостоятельная работа с электронной энциклопедией по ПДД.

Тема 5.3. «Какие опасности подстерегают нас на дороге»

Теория. Опасные дорожные ситуации, связанные с ограниченным обзором; с неожиданным выходом на проезжую часть; с ошибочным прогнозом; с отвлечением внимания; с пустынной улицей; с испугом. Дорожные ловушки. «Мертвая зона». Предметы, ограничивающие обзор дороги. Как избежать дорожных ловушек. Основные опасности на дороге, наиболее опасные участки. Габариты автомобиля и степень его опасности. Определение безопасного расстояния. Переход дороги вблизи от объектов, мешающих обзору. Разбор конкретных дорожных ситуаций.

Тема 5.4. «Остановочный и тормозной путь автомобиля»

Теория. Из чего складывается остановочный путь автомобиля. Время реакции водителя. Понятие «тормозной путь» автомобиля. Расчет остановочного пути. Факторы, влияющие на величину остановочного пути. Влияние погодных условий на безопасность дорожного движения. Почему опасно внезапное появление пешехода на проезжей части.

Практика. Разбор дорожно-транспортных ситуаций. Решение задач на расчет остановочного и тормозного пути.

Тема 5.5. «Обобщающее занятие»

Теория. Повторение пройденного материала пятого раздела. Ответы на вопросы для закрепления полученных знаний. Разбор дорожно-транспортных ситуаций.

Примерные вопросы:

1. Чем опасны дороги с неинтенсивным движением?
2. В чем опасность игры возле проезжей части?
3. Как безопасно перейти дорогу с двусторонним движением?
4. С какими опасными привычками должен бороться пешеход?
5. Как погодные условия влияют на безопасность дорожного движения (для водителей и пешеходов)?
6. Каковы правила посадки в общественный транспорт?

Практика. Групповая творческая работа обучающихся по подготовке и выпуску школьной стенгазеты по правилам безопасного поведения на дороге.

Тема 5.6. «Контрольное занятие»

Практика. Тестовая диагностика уровня практического усвоения материала обучающимися и умения применять свои знания с использованием билетов электронного экзаменатора. Решение дорожно-транспортных ситуаций по карточкам.

РАЗДЕЛ 6. «РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Тема 6.1. «Светофор»

Теория. Транспортный и пешеходный светофоры. Расположение транспортных и пешеходных светофоров. Отличие транспортного светофора от пешеходного, значение их сигналов и действия пешеходов. Светофор с мигающим желтым сигналом. Переход проезжей части в соответствии с сигналами транспортного и пешеходного светофоров. Правила безопасного перехода проезжей части на регулируемом перекрестке.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Отработка алгоритма действий при переходе проезжей части на регулируемом перекрестке. Решение ситуационно-тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 6.2. «Регулировщик дорожного движения»

Теория. Немного истории: первые регулировщики. Обязанности инспектора дорожно-патрульной службы (выявление нарушителей среди водителей и пешеходов и пресечение нарушений в соответствии с действующим законодательством). Предупреждение, штраф, ограничение прав, административный арест. Средства для регулирования дорожного движения (жезл и свисток). Сигналы регулировщика и действия пешеходов по этим сигналам. Подчинение сигналам регулировщика - обязанность каждого участника дорожного движения.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Тренировочное упражнение по отработке навыков выполнения сигналов регулировщика и правил перехода проезжей части по этим сигналам. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Решение тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 6.3. «Дорожные знаки»

Теория. История появления дорожных знаков. Значение и роль дорожных знаков для пешеходов и водителей (помогают организовывать и регулировать движение потоков транспорта и пешеходов, облегчают работу водителей, помогают им и пешеходам правильно ориентироваться в сложной обстановке дорожного движения). Зона действия, места установки и расположения групп дорожных знаков (предупреждающие знаки, запрещающие знаки, знаки приоритета, предписывающие знаки, знаки особых предписаний, информационные знаки, знаки сервиса, знаки дополнительной информации (таблички)).

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Решение дорожно-транспортных ситуаций по отработке навыков пользоваться дорожными знаками и умения различать их по группам, считывать с них информацию и использовать ее в процессе дорожного движения.

Тема 6.4. «Обобщающее занятие»

Теория. Повторение пройденного материала шестого раздела. Ответы на вопросы для закрепления полученных знаний.

Примерные вопросы:

1. Какие бывают виды светофоров и каково их назначение?
2. Необходимость нахождения регулировщика на проезжей части дороги?

3. Покажите жест регулировщика, который соответствует красному (зеленому) сигналу светофора.

4. Какова роль дорожных знаков в организации дорожного движения?

5. Какие группы дорожных знаков вы знаете?

Практика. Индивидуальная (групповая) творческая работа обучающихся (коллаж на тему «Дорожные знаки на дороге»). Подготовка и проведение мини-программы для воспитанников детского сада «Путешествие в страну дорожных знаков».

Тема 6.5. «Контрольное занятие»

Практика. Тестовая диагностика уровня знаний и практического усвоения материала обучающимися с использованием билетов электронного экзаменатора по темам раздела.

РАЗДЕЛ 7. «МЫ - ЮНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ»

Тема 7.1. «Общее устройство велосипеда»

Теория. Виды велосипедов (дорожные, спортивные, горные, детские, подростковые). Основные узлы и детали велосипеда. Проверка снаряжения велосипеда и технического состояния. Правила техники безопасности при эксплуатации велосипеда.

Практика. Знакомство с основными узлами и деталями велосипеда: седло, рама, тормоз, руль, цепь, колеса, шины.

Тема 7.2. «Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда»

Теория. Правила техники безопасности в процессе обслуживания при пользовании инструментами и ГСМ. Как разобрать и собрать велосипед. Устранение неисправностей. Техническая аптечка. Специнструменты. Виды и периодичность техобслуживания, технология техобслуживания, оборудование для техобслуживания, предупредительная система техобслуживания. Условия эксплуатации велосипеда.

Практика. Сборка-разборка велосипеда: установка колес, цепи, закрепление ручного тормоза, закрепление крыльев, замена колеса и правильная накачка шин, выявление неисправностей.

Тема 7.3. «Требования, предъявляемые к движению велосипедов»

Теория. Правила езды на велосипеде во дворе (подальше от стоящих автомобилей; при приближении автомобилей и мотоциклов необходимо остановиться и пропустить их, запрещается ездить по проезжей части до 14 лет и тротуарам). Что нужно знать о велосипеде для безопасной езды на нем. Сигналы предупреждения, подаваемые велосипедистами. Правила маневрирования на велосипеде: проезд регулируемых перекрестков и нерегулируемых перекрестков, поворот налево, направо, остановка.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Отработка навыков подачи сигналов предупреждения рукой при движении на велосипеде. Игра-тренинг «Умелый велосипедист» по отработке правил маневрирования на велосипеде. Отработка навыка проезда на велосипеде регулируемых и нерегулируемых перекрестков. Решение ситуационно-тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 7.4. «Учебно-тренировочная езда на велосипеде (фигурное вождение велосипеда)»

Практика. Отработка навыков выполнения поворотов и разворотов, прохождения фигур велоэстафеты (змейка, слалом, восьмерка, «желоб», коридор из досок, «качели» и др.), умения сохранять равновесие. Отработка техники вождения велосипеда. Демонстрация навыков маневрирования и фигурного вождения на чистоту выполнения и скорость.

РАЗДЕЛ 8. «ОСНОВЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ДОВРАЧЕБНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ»

Тема 8.1. «Основы анатомии и физиологии человека»

Теория. Основные представления о системах организма и их функционировании: сердечно-сосудистая система, нервная система, опорно-двигательная система. Простейшие признаки, позволяющие определить их состояние: частота пульса и дыхания, реакция зрачков, степень утраты сознания, цвет слизистых и кожных покровов. Комплектация индивидуальной медицинской аптечки.

Тема 8.2. «Термические поражения»

Теория. Термические ожоги. Клинические признаки, определение степени тяжести ожогового поражения, особенности наложения повязок, проведения иммобилизации при ожогах. Особенности оказания первой медицинской помощи пострадавшим с ожогами глаз, верхних дыхательных путей. Тепловой удар. Принципы оказания первой медицинской помощи. Холодовая травма. Отморожения, переохлаждение. Способы согревания при холодной травме.

Тема 8.3. «Остановка наружного кровотечения»

Теория. Виды кровотечений. Признаки артериального, венозного кровотечения. Приемы временной остановки наружного кровотечения: пальцевое прижатие артерии; наложение жгута-закрутки и резинового жгута; максимальное сгибание конечности; тампонирование раны, наложение давящей повязки. Приемы остановки кровотечения из полости рта, из ушей, из носа. Техника туалета ран, дезинфицирования и наложение асептических повязок при повреждениях различной локализации.

Практика. Отработка навыков остановки наружного кровотечения (пальцевое прижатие артерии; наложение жгута-закрутки и резинового жгута; максимальное сгибание конечности; тампонирование раны, наложение давящей повязки).

Тема 8.4. «Транспортная иммобилизация»

Теория. Общие принципы транспортной иммобилизации. Иммобилизация подручными средствами (импровизированные шины). Наложение бинтовых фиксирующих повязок. Приемы переноски на импровизированных носилках, волокуше, на руках, на плечах, на спине. Использование попутного транспорта для транспортировки пострадавших (способы погрузки в легковой и грузовой автомобиль, автобус).

Практика. Отработка навыков наложения бинтовых фиксирующих повязок и шин; переноски пострадавших на импровизированных носилках, волокуше, на руках, на плечах, на спине, погрузка пострадавших.

РАЗДЕЛ 9. «ОСНОВЫ АГИТАЦИИ И ПРОПАГАНДЫ»

Тема 9.1. «Пропагандистская деятельность»

Теория. Основные формы и методы агитационной и пропагандистской деятельности. Основные принципы пропагандистской деятельности: оперативность, использование актуальных событий; индивидуализация, удовлетворение информационных потребностей участников дорожного движения.

Тема 9.2. «Правила оформления стенгазеты»

Теория. Газета и ее виды. С чего необходимо начинать создавать газету? Построение текста. Правила размещения материала в газете. Оформление газет. Оформление стенда.

Практика. Подготовка школьной стенгазеты «Сезонные опасности на дороге».

Тема 9.3. «Основные правила подготовки и проведения мероприятий»

Теория. Разработка сценария. Распределение ролей. Подготовка наглядно-демонстрационного материала и костюмов. Приемы актерского мастерства. Техника речи.

Практика. Подготовка и проведение праздника для обучающихся начальной школы «Мы – юные пешеходы».

РАЗДЕЛ 10. «ВРЕМЕНА ГОДА НА ДОРОГЕ»

Тема 10.1. «Сезонные опасности на дорогах: осень»

Теория. Опасности на дороге: дождь, листопад, пасмурная погода, туман, заморозки. Правила безопасного поведения на дороге при резком изменении погодных условий, на мокрой и скользкой дороге, в дождь и туман. Решение ситуационных задач. Инструктаж перед осенними каникулами.

Тема 10.2. «Сезонные опасности на дорогах: зима»

Теория. Опасности на дороге: гололедица, снег, метель, короткий день. Правила безопасного поведения на дороге в зимнее время года. Зимний двор – опасность катания на санках и коньках вблизи проезжей части, стоянок автомобилей, гаражей, проездов по дворовым территориям. Инструктаж перед зимними каникулами. Разбор дорожно-транспортных ситуаций.

Тема 10.3. «Сезонные опасности на дорогах: весна»

Теория. Основные опасности в весеннее время года (оттепель днем и заморозки вечером и ночью, мокрая дорога, туман, яркое солнце). Резкое изменение погодных условий. Правила безопасного поведения на дороге весной. Весенние игры во дворах, парках (правила безопасности). Инструктаж перед весенними каникулами.

Тема 10.4. «Сезонные опасности на дорогах: лето»

Теория. Опасности на дороге в летнее время года (длинный световой день, яркое солнце, дождь, увеличение количества иногородних машин, велосипедов и мотоциклов). Опасности недостаточной видимости для водителя и пешехода, плохого уличного освещения. Темная одежда в сумерки – источник дополнительной опасности. Правила перехода дороги в темное время суток (выбор освещенного места, установленного для перехода). Решение ситуационных задач. Разбор дорожно-транспортных ситуаций. Инструктаж перед летними каникулами.

Тема 11. Итоговое занятие

Практика. Повторение, обобщение и демонстрация обучающимися знаний, практических умений и навыков грамотного и безопасного поведения в дорожной среде, полученных в период обучения. Отработка основных этапов формирования психологического механизма безопасности дорожного движения: фиксация внимания, оценка ситуации, активизация долгосрочной памяти; практическое выполнение определенных действий на основе ПДД, выход из ситуации. Подготовка и проведение игры по станциям «Правила дорожные знать каждому положено».

Прогнозируемая результативность

По итогам 1-го года освоения программы обучающиеся должны:

Знать:

- историю создания движения ЮИД и службы ГАИ-ГИБДД;
- что такое ДТП, их виды, причины, последствия;
- источники опасности на дороге;
- группы дорожных знаков;
- элементы дороги и их назначение;
- правила перехода проезжей части;

- виды светофоров и значение их сигналов;
- обязанности пешехода, пассажира и велосипедиста;
- устройство велосипеда;
- правила оказания первой доврачебной медицинской помощи;
- основные формы агитации и пропаганды ПДД.

Уметь:

- определять места безопасного перехода проезжей части;
- применять на практике основные правила перехода проезжей части;
- ориентироваться на дороге и определять опасные ситуации.
- читать информацию по дорожным знакам;
- оценивать дорожную ситуацию;
- управлять велосипедом с соблюдением Правил и требований безопасности движения;
- применять приёмы оказания первой доврачебной медицинской помощи;
- решать ситуационные задачи.

Иметь навыки:

- дисциплины, осторожности, предвидения опасности на дороге, не переходящие в чувство боязни и страха;
- грамотного устранения неисправностей велосипеда;
- взаимной поддержки и выручки во время проведения конкурсных и других массовых тематических мероприятий;
- участия в пропагандистских мероприятиях.

МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ 1 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	Вводное занятие	рассказ-беседа	словесный		
	Входной контроль	беседа, блиц опрос, мини-викторина	словесный, методы устного фронтального контроля	вопросы для опроса и викторины	опрос, конкурс
Раздел 1. «История и ПДД»					
1.1	История Правил дорожного движения	рассказ-беседа, викторина	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал, вопросы викторины	опрос
1.2	Кто придумал колесо и построил дорогу	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
1.3	История появления автомобиля	рассказ-беседа, викторина	репродуктивный	наглядно-иллюстрационный материал, вопросы и задания для викторины	опрос
Раздел 2. «Дорога и ее элементы»					
2.1	Понятие «дорога», элементы дороги	рассказ-беседа, тренировочное упражнение, самостоятельная работа	словесный, наглядный, практический, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, макет микрорайона, ситуационные задачи, CD-диск с энциклопедией по ПДД, компьютер	опрос, тренировочное упражнение
2.2	Дорога с одно- и двусторонним движением	беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
2.3	Перекресток	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, макет перекрестка	опрос
2.4	Экскурсия в Детский Автоград	экскурсия, беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический, инструктаж	наглядно-иллюстрационный материал, инструкция по технике безопасности во время экскурсии	опрос, тренировочное упражнение
2.5	Обобщающее занятие	беседа, творческая работа	словесный, самостоятельная работа	ситуационные задачи, цветная бумага, клей, картон, карандаши, пластилин, ножницы	опрос
Раздел 3. «Участники дорожного движения»					
3.1	Участники дорожного движения	рассказ-беседа	репродуктивный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
3.2	Пешеходы, права и обязанности	рассказ-беседа, имитационная игра	словесный, наглядный, практический, игровой, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, CD-диск с комплектом электронных плакатов, компьютер	опрос, тренировочное упражнение
3.3	Пассажиры, права и обязанности	рассказ-беседа, тренинг	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, ситуационные задачи	опрос
3.4	Труд водителя	рассказ-беседа	репродуктивный	ситуационные задачи	опрос
3.5	Экскурсия по микрорайону школы	экскурсия	словесный, наблюдение,	инструкция по технике безопасности во время	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
			инструктаж	экскурсии	
3.6	Обобщающее занятие	беседа, упражнение-тренинг, групповая творческая работа	словесный, практический, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	вопросы для беседы, ситуационные задания, цветная бумага, клей, картон, карандаши, ножницы	опрос, выпуск «Памятки юного пешехода»
3.7	Контрольное занятие	контрольная работа	методы письменного и практического контроля, интерактивный	карточки с заданиями, ситуационные задачи, CD-диск с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	контрольная работа
Раздел 4. «Транспорт нашего города»					
4.1	Типы и виды транспортных средств	рассказ-беседа	словесный, наглядный, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, ситуационные задачи, CD-диск с энциклопедией по ПДД, компьютер	опрос
4.2	Транспортные средства оперативных служб	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал ситуационные задачи	опрос
4.3.	Железнодорожный транспорт	рассказ-беседа	словесный, наглядный, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, макет ж/д переезда, CD-диск с энциклопедией по ПДД, компьютер	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
5.1.	Дорожно-транспортное происшествие и правила поведения при чрезвычайных ситуациях на транспорте	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
5.2.	Правила безопасного перехода улиц и дорог	рассказ-беседа, тренировочные упражнения	словесный, наглядный, практический, самостоятельная работа, интерактивный	ситуационные задачи, схемы, CD-диск с комплектом электронных плакатов и энциклопедией по ПДД, компьютер	опрос, упражнения
5.3.	Какие опасности подстерегают нас на дороге	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал, ситуационные задачи	опрос
5.4.	Остановочный и тормозной путь автомобиля	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал, ситуационные задачи	опрос
5.5	Обобщающее занятие	беседа, групповая творческая работа	словесный, наглядный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	подборка вопросов и ситуационных заданий, ватман, канцелярские принадлежности	опрос, школьная стенгазета по правилам безопасного поведения на дороге
5.6	Контрольное занятие	тестирование	методы индивидуального и письменного	тест, ситуационные задачи, карточки-задания, CD-диск с	тестовый контроль

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
			контроля, интерактивный	билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	
Раздел 6. «Регулирование дорожного движения»					
6.1	Светофор	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический, самостоятельная работа, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал (виды светофоров, дорожно-транспортные ситуации), макет светофора, CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	опрос
6.2	Регулировщик дорожного движения	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический, самостоятельная работа, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, жезл, свисток, CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	опрос
6.3	Дорожные знаки	рассказ-беседа	словесный, наглядный, самостоятельная работа, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, набор дорожных знаков, ситуационные задачи, CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме,	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
				компьютер	
6.4	Обобщающее занятие	беседа, творческая работа театрализованное мероприятие	словесный, самостоятельная работа, работа под руководством педагога	вопросы для обсуждения, ситуационные задачи, жезл, набор дорожных знаков, музыкальные записи, песни и стихи, CD-проигрыватель	опрос, мини-представление «Путешествие в страну дорожных знаков»
6.5	Контрольное занятие	тестовый контроль	индивидуальный контроль, интерактивный	CD-диск с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	тестирование
Раздел 7 «Мы - юные велосипедисты»					
7.1	Общее устройство велосипеда	беседа, групповая работа	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед	опрос
7.2	Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед	опрос
7.3	Требования, предъявляемые к движению велосипедов	рассказ-беседа, тренировочное упражнение, тренинг	словесный, наглядный, практический, интерактивный	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед, свисток, жезл, CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер	опрос, тренировочное упражнение
7.4	Учебно-тренировочная езда	тренировочное упражнение	практический	велосипед, кегли, свисток	контрольное упражнение

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	на велосипеде				нение
Раздел 8 «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи»					
8.1	Основы анатомии и физиологии человека	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
8.2	Термические поражения	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
8.3	Остановка наружного кровотечения	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, жгут, бинт	опрос
8.4	Транспортная иммобилизация	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, жгут, бинт	опрос, тренировочное упражнение
Раздел 9 «Основы агитации и пропаганды»					
9.1	Пропагандистская деятельность	рассказ-беседа	словесный		опрос
9.2	Правила оформления стенгазеты	рассказ-беседа, групповая творческая работа	словесный, наглядный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	ватман, цветные карандаши, краски, фломастеры, клей, цветная бумага, ножницы	школьная стенгазета «Сезонные опасности на дороге»
9.3	Основные правила подготовки и проведения мероприятия	рассказ-беседа, групповая творческая работа	словесный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	жезл, набор дорожных знаков, музыкальные записи, песни и стихи, CD-проигрыватель	Праздник для обучающихся нач. классов «Мы юные пешеходы»

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
Раздел 10. «Времена года на дороге»					
10.1	Сезонные опасности на дорогах: осень	рассказ-беседа	словесный, наглядный, инструктаж	подборка ситуационных задач, инструкция по БДД перед осенними каникулами	опрос
10.2	Сезонные опасности на дорогах: зима	рассказ-беседа	словесный, наглядный, инструктаж	ситуационные задачи, инструкция по БДД перед зимними каникулами	опрос
10.3	Сезонные опасности на дорогах: весна	рассказ-беседа	словесный, наглядный, инструктаж	ситуационные задачи, инструкция по БДД перед весенними каникулами	опрос
10.4	Сезонные опасности на дорогах: лето	рассказ-беседа	словесный, наглядный, инструктаж	ситуационные задачи, инструкция по БДД перед летними каникулами	опрос
11	Итоговое занятие «Правила дорожные знать каждому положено»	игровая конкурсная программа	методы работы под руководством педагога, создания ситуации успеха и поощрения	стихи, загадки, набор дорожных знаков, макет светофора, жезл, свисток, велосипеда, кегли, надувные шарики, скакалки, карточки-задания, CD-проигрыватель, музыкальные записи	игра по станциям «Правила дорожные знать каждому положено»

ВТОРОЙ ГОД ОБУЧЕНИЯ

Задачи второго года обучения:

Обучающие задачи:

- изучение Правил дорожного движения для пешеходов, пассажиров и велосипедистов на основе формирования умений и навыков безопасного поведения на дороге;
- формирование у обучающихся устойчивых знаний, умений и навыков в сфере безопасности дорожного движения;
- расширение общего кругозора по проблеме безопасного поведения на дороге;
- формирование практических умений велосипедистов;
- формирование умений прогнозировать свое поведение как участника дорожного движения.

Воспитательные задачи:

- формирование культуры участника дорожного движения;
- профессиональная ориентация детей и подростков на выбор профессии водителя транспортного средства или сотрудника ГИБДД;
- воспитание убежденного образцового участника дорожного движения, активного агитатора и пропагандиста ПДД;
- освоение новых активных формы пропаганды ПДД.

Развивающие задачи:

- развитие навыков безопасного поведения на дорогах;
- развитие навыков безопасного управления велосипедом в условиях дорожного движения;
- развитие самостоятельности и умения рационально организовывать свою деятельность в процессе дорожного движения;
- развитие навыков самооценки, самоанализа своего поведения на дороге и в транспорте;
- развитие познавательных психических процессов (восприятие, внимание, воображение, мышление, память, речь).

УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН 2 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

№ п/п	Тема	Количество часов		
		Всего	Теория	Практика
	Вводное занятие.	1	1	
	Входной контроль	1		1
1.	Раздел «Наша безопасность на дороге»	19	13	6
1.1.	Дорожно-транспортное происшествие	2	2	
1.2.	Правила безопасного перехода проезжей части дороги	8	4	4
1.3.	Остановочный и тормозной путь автомобиля	2	1	1
1.4.	Культура транспортного поведения и ответственность за нарушение правил дорожного движения	1	1	
1.5.	Сезонные опасности на дорогах.	4	4	
1.6.	Обобщающее занятие	1	1	
1.7.	Контрольное занятие	1		1
2.	Раздел «Организация дорожного движения»	41	23	18
2.1.	Светофор	2	1	1
2.2.	Регулировщик дорожного движения	10	4	6
2.3.	Дорожные знаки	26	16	10
2.4.	Автомагистраль	1	1	
2.5.	Обобщающее занятие	1	1	
2.6.	Контрольное занятие	1		1
3.	Раздел «Мы – юные велосипедисты»	41	11	30
3.1.	Общее устройство велосипеда и мопеда	2	2	
3.2.	Двигатели для велосипеда и мопеда	1	1	
3.3.	Система управления и контроля велосипеда и мопеда.	4	2	2
3.4.	Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда	2	2	
3.5.	Требования, предъявляемые к движению велосипедов	12	6	6
3.6.	Учебно-тренировочная езда на велосипеде (фигурное вождение)	20		20
4.	Раздел «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи»	19	13	6
4.1.	Дорожно-транспортный травматизм. Травмы при ДТП и способы их диагностики	2	2	
4.2.	Угрожающие жизни состояния при механических поражениях	2	2	

4.3	Психические реакции при авариях. Особенности оказания помощи	1	1	
4.4	Остановка наружного кровотечения	4	2	2
4.5	Транспортная иммобилизация	4	2	2
4.6	Методы высвобождения и транспортировки пострадавших	1	1	
4.7	Обработка ран	4	2	2
4.8	Индивидуальная аптечка	1	1	
5.	Раздел «Основы агитации и пропаганды»	18	6	12
5.1	Основы журналистики	6	2	4
5.2	Пропаганда ПДД и безопасного поведения на дороге	6	2	4
5.3	Основы создания социальной рекламы	6	2	4
6.	Итоговое занятие	4		4
	ИТОГО:	144	69	75

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ 2 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

Вводное занятие

Теория. Знакомство обучающихся с планом занятий на новый учебный год и регулярностью занятий. Краткое повторение изученного материала за предыдущий учебный год.

Входной контроль

Практика. Диагностика сохранившихся знаний, умений и навыков безопасного поведения обучающихся на улицах и дорогах, приобретенных в ходе 1 года обучения. Викторина.

РАЗДЕЛ 1. «НАША БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГЕ»

Тема 1.1. Дорожно-транспортное происшествие

Теория. Виды дорожно-транспортных происшествий. Причины и последствия дорожно-транспортных происшествий. Тяжесть травм, полученных в ДТП (повреждение внутренних органов, черепно-мозговые травмы, переломы костей). Предвидение неправильных действий водителей. Наиболее аварийно опасное время суток и время года. Ответственность за нарушение ПДД. Правила поведения при ДТП, если ты: участник, очевидец. Разбор конкретных ДТП (наезд, опрокидывание, столкновение и т.д.): причины и условия, способствующие их совершению, тяжесть последствий ДТП.

Тема 1.2. Правила безопасного перехода проезжей части дороги

Теория. Правила безопасного перехода проезжей части дороги. Порядок перехода на регулируемых и нерегулируемых переходах, на других участках дорог. Правила выбора места для перехода, когда поблизости нет обозначенного пешеходного перехода. Особенности перехода дороги на перекрестке. Типичные ошибки пешеходов при переходе проезжей части. Правила безопасного поведения при движении в организованной группе, колонне. Правила безопасного перехода загородных дорог. Требования к пешеходу, переходящему проезжую часть.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Тренировочные упражнения по отработке специальных навыков безопасного поведе-

ния на дороге: навык переключения внимания на зону повышенной опасности, навык спокойного, уверенного поведения на улице, навык переключения на самоконтроль, навык предвидения опасности, навык наблюдения. Проведение тренинга на учебной площадке образовательного учреждения по отработке и закреплению навыков компенсации собственными действиями ошибок и нарушений правил дорожной безопасности, допускаемых другими участниками движения. Решение тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 1.3. Остановочный и тормозной путь автомобиля

Теория. Время реакции водителя, тормозной путь, остановочный путь, опасная зона, расчет остановочного и тормозного пути. Масса автомобиля и опасная зона. Состояние покрытия дороги и опасная зона.

Практика. Решение задач на определение остановочного и тормозного пути транспортного средства. Работа с программой определения тормозного пути при ДТП.

Тема 1.4. Культура транспортного поведения и ответственность за нарушение правил дорожного движения

Теория. Правила дорожного движения – закон для всех. Значение дисциплинированности, вежливости, предупредительности и аккуратности для обеспечения безопасности дорожного движения. Повышение культуры транспортного поведения – источник снижения аварийности. Ответственность за нарушение Правил дорожного движения, за причиненный ущерб гражданам, предприятиям и организациям. Рассмотрение материалов о нарушениях в школе, заседаниях комиссии по делам несовершеннолетних, принятие мер общественного воздействия. Ответственность за вред, причиненный несовершеннолетним участником дорожного движения в ДТП. Ответственность несовершеннолетних за нарушения Правил дорожного движения, совершение дорожно-транспортных происшествий, угон автотранспортных средств.

Тема 1.5. Сезонные опасности на дорогах.

Теория. Правила безопасного поведения на дороге при резком изменении погодных условий, на мокрой и скользкой дороге, в дождь и туман. Правила безопасного поведения на дороге в зимнее время года (гололедица, снег, метель, короткий световой день). Основные

опасности в весеннее время года (оттепель днем и заморозки вечером и ночью, мокрая дорога, туман, яркое солнце). Резкое изменение погодных условий. Опасности недостаточной видимости для водителя и пешехода, плохого уличного освещения. Темная одежда в сумерки – источник дополнительной опасности. Правила перехода дороги в темное время суток. Использование светоотражающих элементов. Ситуации «обманчивой» безопасности (закрытый обзор).

Тема 1.6. Обобщающее занятие

Теория. Повторение пройденного материала третьего раздела. Закрепление полученных знаний через решение тематических задач в интерактивном режиме. Решение дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов.

Тема 1.7. Контрольное занятие

Практика. Тестовая диагностика уровня практического усвоения материала обучающимися и умения применять свои знания с использованием билетов электронного экзаменатора. Решение дорожно-транспортных ситуаций по карточкам.

РАЗДЕЛ 2. «ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Тема 2.1. Светофор

Теория. Правила дорожного движения. Светофорное регулирование. Движения транспорта и пешеходов. Значение сигналов светофора для пешеходов и водителей. Поведение пешеходов на регулируемом перекрестке.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Тренировочное упражнение по отработке навыков безопасного перехода проезжей части по сигналам светофора. Решение ситуационно-тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 2.2. Регулирование дорожного движения

Теория. Организация дорожного движения. Организация дорожного движения для транспорта и пешеходов. Планирование дорожной сети в городе. Технические средства регулирования дорожного движения.

Практика. Беседа с работником ГИБДД. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Тренировочное упражнение по отработке навыков выполнения сигналов регулировщика и действий по сигналам светофора.

Тема 2.3. Дорожные знаки

Теория. Правила дорожного движения: дорожные знаки, их группы. Значение отдельных дорожных знаков. Знакомство с порядком установки дорожных знаков.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД и комментариями к ним. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Отработка навыков «чтения» информации по дорожным знакам через решение тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 2.4. Автомагистраль

Теория. Геометрические параметры, оборудование и техническое состояние автомагистрали. Обязательный элемент автомагистрали - разделительная полоса между встречными потоками транспортных средств. Движение по автомагистралям. На дороге, обозначенной знаком «Автомагистраль», запрещается: движение пешеходов, велосипедистов и транспортных средств, максимальная скорость которых по технической характеристике меньше 40 км/ч; остановка вне специально выделенной полосы или мест, обозначенных дорожными знаками «Место стоянки» или «Место отдыха»; разворот, въезд на разделительную полосу и разрывы в ней; движение задним ходом; движение грузовых автомобилей, полная масса которых превышает 3,5 т; учебная езда. Действия водителей при вынужденной остановке вне специально отведенных для стоянки мест (водитель должен позади автомобиля выставить знак аварийной остановки).

Тема 2.5. Обобщающее занятие

Теория. Повторение пройденного материала четвертого раздела. Ответы на вопросы для закрепления полученных знаний. Решение дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов.

Тема 2.6. «Контрольное занятие»

Практика. Контрольная работа (работа по карточкам, решение ситуационных задач) по выявлению уровня практического усвоения материала обучающимися и умения применять свои знания на практике.

РАЗДЕЛ 3. «МЫ - ЮНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ»

Тема 3.1. Общее устройство велосипеда и мопеда

Теория. Общее устройство мопеда. Основные узлы, агрегаты и детали мопеда (седло, рама, двигатель, бензобак, тормоз, руль, коробка передач, цепь, обода, шины). Конструкция мопеда. Правила техники безопасности при эксплуатации вело - и мототехники.

Тема 3.2. Двигатели для велосипеда и мопеда

Теория. Виды двигателей. Общее знакомство. Цилиндр, поршень, кольца, пальцы, система смазки. Система охлаждения. Система электрооборудования. Система зажигания. Ходовая часть. Техническое обслуживание и основы ремонта.

Тема 3.3. Система управления и контроля велосипеда и мопеда

Теория. Двигатель. Сцепление, коробка передач. Ходовая часть, амортизаторы, рулевое управление, фара, тормоз. Конструкционные материалы. Принцип контроля работы двигателя, свеча, передаточное число зубьев шестерен коробки передач, картер, сальники, муфты, тормоз, механический привод. Признаки неисправностей, их диагностика и устранение.

Практика. Сборка и разборка велосипеда (мопеда), диагностика неисправностей и ремонт.

Тема 3.4. Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда (мопеда)

Теория. Правила техники безопасности в процессе обслуживания при пользовании инструментами и ГСМ. Техническая аптечка. Специнструменты. Виды и периодичность техобслуживания, технология техобслуживания, оборудование для техобслуживания, предупредительная система техобслуживания. Условия эксплуатации велосипеда, мопеда.

Тема 3.5. Требования, предъявляемые к движению вело- мототехники

Теория. Общие вопросы порядка движения, остановки вело- мототехники. Отдельные вопросы проезда перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и железнодорожных переездов. Элементарные вопросы теории движения велосипедов и мопедов. Разгон, торможение, занос. Права, обязанности, ответственность граждан за нарушение законодательства. Нормативное регулирование в сфере безопасности дорожного движения. Ответственность за безопасность движения и эксплуатацию вело- мототранспорта.

Практика. Самостоятельная работа обучающихся с электронной энциклопедией по ПДД и комментариями к ним. Тренировочное упражнение по отработке навыков управления велосипедом (мопедом) (разгон, торможение, занос) и правил проезда перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и железнодорожных переездов. Разбор дорожно-транспортных ситуаций с использованием комплекта интерактивных плакатов. Решение ситуационно-тематических задач в интерактивном режиме.

Тема 3.6. Учебно-тренировочная езда на велосипеде (фигурное вождение)

Практическое занятие. Тренировочное упражнение по отработке навыков прохождения фигур велоэстафеты; умения сохранять равновесие. Тренировка прохождения велофигур на чистоту выполнения и скорость. Тренировочное упражнение по отработке техники вождения велосипеда.

РАЗДЕЛ 4. «ОСНОВЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ДОВРАЧЕБНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ»

Тема 4.1. Дорожно-транспортный травматизм.

Травмы при ДТП и способы их диагностики

Теория. Характеристика транспортных средств, приспособления, предохраняющие от травм при ДТП. Статистика повреждений при ДТП, их локализация и степень тяжести. Влияние фактора времени при оказании медицинской помощи пострадавшим. Повреждения, характерные для лобового столкновения, удара в бок, резкого торможения, опрокидывания. Повреждения при ударе о рулевое колесо. Типичные повреждения при наезде на пешехода. Достоверные и вероят-

ные признаки перелома, черепно-мозговой травмы, повреждения позвоночника, таза.

Тема 4.2. Угрожающие жизни состояния при механических поражениях

Теория. Содержание реанимационных мероприятий при оказании первой медицинской помощи и критерии ее эффективности. Шок и его виды (травматический, ожоговый, аллергический). Клинические проявления шока. Комплекс противошоковых мероприятий при оказании первой медицинской помощи. Острая дыхательная недостаточность: причины, клинические признаки, способы снижения степени дыхательной недостаточности при оказании первой медицинской помощи. Асфиксия. Синдром утраты сознания. Кома. Причины. Способы профилактики асфиксии при утрате сознания.

Тема 4.3. Психические реакции при авариях. Особенности оказания помощи

Теория. Психотические и невротические расстройства, их характеристики. Аффективно-шоковые реакции, психомоторные возбуждения, истерические психозы, психогенный ступор. Особенности оказания медицинской помощи.

Тема 4.4. Остановка наружного кровотечения

Теория. Виды кровотечений. Признаки артериального, венозного кровотечения. Приемы временной остановки наружного кровотечения.

Практика. Тренировочное упражнение по отработке навыков остановки наружного кровотечения (пальцевое прижатие артерии; наложение жгута-закрутки и резинового жгута; максимальное сгибание конечности; тампонирование раны, наложение давящей повязки).

Тема 4.5. Транспортная иммобилизация

Теория. Общие принципы транспортной иммобилизации. Иммобилизация подручными средствами (импровизированные шины). Наложение бинтовых фиксирующих повязок.

Практика. Тренировочное упражнение по отработке навыков наложения бинтовых фиксирующих повязок и шин.

Тема 4.6. Методы высвобождения и транспортировки пострадавших

Теория. Приемы открывания заклиненных дверей машины, извлечение пострадавших через разбитое стекло. Особенности извлечения пострадавших с длительно придавленными конечностями. Приемы переноски на импровизированных носилках, волокуше, на руках, на плечах, на спине. Использование попутного транспорта для транспортировки пострадавших.

Тема 4.7. Обработка ран

Теория. Техника туалета ран, дезинфицирования и наложения асептических повязок при повреждениях различной локализации. Использование подручных средств при наложении повязок.

Практика. Тренировочное упражнение по отработке навыков наложения асептических повязок при повреждениях различной локализации и использования подручных средств при наложении повязок.

Тема 4.8. Индивидуальная медицинская аптечка

Теория. Комплектация индивидуальной медицинской аптечки. Навыки применения ее содержимого.

РАЗДЕЛ 5. «ОСНОВЫ АГИТАЦИИ И ПРОПАГАНДЫ»

Тема 5.1. Основы журналистики

Теория. Основы журналистики. Содержание интервью, его организация, выбор объектов, техника, обработка, фоторепортаж.

Практика: Встреча с работником СМИ. Подготовка репортажа в школьной газете о профилактике нарушений ПДД.

Тема 5.2. Пропаганда ПДД и безопасного поведения на дороге

Теория. Устная пропаганда ПДД среди обучающихся младших классов и воспитанников детских садов. Основы ораторского искусства. Этапы подготовки и проведения беседы по ПДД. Наглядные пособия, техника их изготовления и применения.

Практика: Составление текстов бесед по Правилам дорожного движения для дошкольников с использованием наглядных пособий.

Тема 5.3. Основы создания социальной рекламы

Теория. Понятие социальной рекламы, виды социальной рекламы, особенности ее создания и размещения.

Практика: Разработка проекта социальной рекламы для обучающихся различных ступеней обучения.

Тема 6. Итоговое занятие

Практика. Повторение, обобщение и демонстрация обучающихся знаний, практических умений и навыков грамотного и безопасного поведения в дорожной среде, полученных в период обучения. Отработка основных этапов формирования психологического механизма безопасности дорожного движения: фиксация внимания, оценка ситуации, активизация долгосрочной памяти; практическое выполнение определенных действий на основе ПДД, выход из ситуации. Подготовка и проведение соревнований по станциям «Безопасное колесо».

Прогнозируемая результативность

По итогам 2-го года освоения программы обучающиеся должны:

знать:

- элементы дороги и дорожной разметки, их назначение;
- группы дорожных знаков и их назначение;
- требования, предъявляемые к водителям и пешеходам;
- правила безопасного движения велосипедов и мопедов;
- техническое устройство велосипеда;
- значение сигналов регулировщика, водителя, велосипедиста;
- что такое тормозной и остановочный путь автомобиля;
- правила перехода и переезда железнодорожных путей;
- виды перекрестков и правила перехода по ним проезжей части;
- правила перехода проезжей части при различных погодных условиях;
- правила оказания первой доврачебной медицинской помощи;
- основные формы пропаганды ПДД;
- основные формы и методы обеспечения дорожной безопасности.

уметь:

- работать с Правилами дорожного движения, выделять нужную информацию;
- читать информацию по дорожным знакам;

- оценить дорожную ситуацию, принять правильное решение;
- управлять велосипедом с соблюдением Правил и требований безопасности движения;
- переходить проезжую часть городской и загородной дороги;
- выявлять сезонные и временные опасности на дороге и корректировать своё поведение в изменяющихся условиях дорожной среды;
- определять признаки движения транспортных средств;
- оказывать первую медицинскую помощь при различных травмах.
- самостоятельно планировать пропагандистскую работу;

Иметь навыки:

- дисциплины, осторожности, безопасного движения в качестве пешехода, пассажира, велосипедиста;
- безопасного поведения в случае наезда, столкновения, опрокидывания, пожара и других чрезвычайных ситуациях на транспорте;
- взаимной поддержки и выручки во время проведения конкурсных и других тематических мероприятий;
- владение техникой фигурного вождения велосипеда;
- пропаганды безопасного поведения в дорожной среде;
- участия в конкурсах, соревнованиях.

МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ 2 ГОДА ОБУЧЕНИЯ

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	Вводное занятие	рассказ-беседа	словесный		
	Входной контроль	беседа, блиц опрос, мини-викторина	словесный, методы устного фронтального контроля	вопросы для опроса и викторины	опрос, конкурс
Раздел 1. «Наша безопасность на дороге»					
1.1.	Дорожно-транспортное происшествие	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
1.2.	Правила безопасного перехода улиц и дорог	рассказ-беседа, тренировочные упражнения	словесный, наглядный, практический, интерактивный, самостоятельная работа	CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер, проектор, экран, ситуационные задачи, схемы	опрос, упражнения
1.3.	Остановочный и тормозной путь автомобиля	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал, задачи	опрос, решение задач
1.4	Культура транспортного поведения и ответственность за нарушение ПДД	рассказ-беседа	словесный	ситуационные примеры	опрос
1.5.	Сезонные опасности	рассказ-беседа	словесный,	наглядно-иллюстрационный	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	на дорогах		наглядный	материал, ситуационные задачи	
1.6.	Обобщающее занятие	беседа	словесный, наглядный, интерактивный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	подборка вопросов и ситуационных заданий, CD-диск с комплектом интерактивных плакатов, компьютер, проектор, экран	опрос
1.7.	Контрольное занятие	тестирование	методы индивидуального и письменного контроля	CD-диск с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер тест, ситуационные задачи, карточки-задания	тестовый контроль
Раздел 2. «Регулирование дорожного движения»					
2.1	Светофор	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический, интерактивный, самостоятельная работа	CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер, проектор, экран	опрос, тренировочное упражнение
2.2	Регулирование дорожного движения	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический, интерактивный	CD-диск с комплектом интерактивных плакатов, компьютер, проектор, экран, жезл, свисток, цветные карточки (красный, желтый, зеленый)	опрос, тренировочное упражнение
2.3	Дорожные знаки	рассказ-беседа,	словесный,	CD-диск с энциклопедией по	опрос,

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
		тренинг	наглядный, практический, интерактивный, самостоятельная работа	ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер, проектор, экран, набор дорожных знаков, ситуационные задачи	решение ситуационных задач
2.4	Автомагистраль	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
2.5	Обобщающее занятие	беседа	словесный, наглядный, практический, интерактивный, самостоятельная работа	вопросы для обсуждения, CD-диск с комплектом интерактивных плакатов, компьютер, проектор, экран, ситуационные задачи, жезл, набор дорожных знаков	опрос, решение ситуационных задач
2.6	Контрольное занятие	тестовый контроль	письменный, индивидуальный контроль	тест	тестирование
Раздел 3 «Мы - юные велосипедисты»					
3.1	Общее устройство велосипеда (мопеда)	беседа, групповая работа	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед	опрос
3.2.	Двигатели для велосипеда и мопеда	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
3.3.	Система управления и контроля велосипеда и	рассказ-беседа, групповая работа	словесный, наглядный,	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед	опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	мопеда		практический		
3.4	Правила техники обслуживания и ремонта велосипеда (мопеда)	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, велосипед	опрос
3.5.	Требования, предъявляемые к движению вело- мототехники	рассказ-беседа, тренировочное упражнение, тренинг	словесный, наглядный, практический, интерактивный	CD-диск с энциклопедией по ПДД, комплектом интерактивных плакатов и с билетами электронного экзаменатора по теме, компьютер, проектор, экран, велосипед, свисток, жезл	опрос, тренировочное упражнение
3.6.	Учебно-тренировочная езда на велосипеде	тренировочное упражнение	практический	велосипед, кегли, свисток	контрольное упражнение
Раздел 4 «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи»					
4.1	Дорожно-транспортный травматизм. Травмы при ДТП и способы их диагностики	рассказ-беседа тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
4.2	Угрожающие жизни состояния при механических и термических поражениях	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
4.3	Психические реакции	рассказ-беседа	словесный,		опрос

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	при авариях. Особенности оказания помощи		наглядный		
4.4	Остановка наружного кровотечения	рассказ-беседа тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, жгут, бинт	опрос
4.5	Транспортная иммобилизация	рассказ-беседа, тренировочное упражнение, тренинг	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, жгут, бинт	опрос, тренировочное упражнение
4.6	Методы высвобождения и транспортировки пострадавших	рассказ-беседа	словесный, наглядный	наглядно-иллюстрационный материал	опрос
4.7	Обработка ран	рассказ-беседа, тренировочное упражнение	словесный, наглядный, практический	наглядно-иллюстрационный материал, жгут, бинт	опрос, тренировочное упражнение
4.8	Индивидуальная медицинская аптечка	рассказ-беседа	словесный, наглядный	автомобильная медицинская аптечка	опрос
Раздел 5 «Основы агитации и пропаганды»					
5.1	Основы журналистики	рассказ-беседа, групповая творческая работа	словесный, наглядный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	ватман, цветные карандаши, краски, фломастеры, клей, цветная бумага, ножницы	опрос, репортажи в школьной газете
5.2	Пропаганда ПДД и безопасного	рассказ-беседа, групповая	словесный, наглядный, работа		беседы с младшими

<i>№</i>	<i>Название раздела, темы</i>	<i>Формы занятий</i>	<i>Приемы и методы</i>	<i>Дидактический материал, техническое оснащение</i>	<i>Формы подведения итогов</i>
	поведения на дороге	творческая работа	под руководством педагога, самостоятельная работа		школьниками
5.3.	Основы создания социальной рекламы	рассказ-беседа, групповая творческая работа	словесный, наглядный, работа под руководством педагога, самостоятельная работа	музыкальные записи, песни и стихи, CD-проигрыватель	защита проектов социальной рекламы
6	Итоговое занятие	игровая конкурсная программа	методы работы под руководством педагога, создания ситуации успеха и поощрения	набор дорожных знаков, макет светофора, жезл, свисток, велосипеды, кегли, карточки-задания, CD-проигрыватель, музыкальные записи	соревнование «Безопасное колесо»

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

Литература

Для педагогов:

1. Безопасность на дорогах: руководство по использованию электронных компонентов УМК «Безопасность на дорогах» для формирования у обучающихся 5-9 классов общеобразовательных учреждений знаний, навыков и умений безопасного участия в дорожном движении. – М.: Учприбор, 2009.

2. Безопасность на дорогах: руководство по использованию учебно-практического пособия для конструирования и анализа дорожных ситуаций. – М.: Учприбор, 2009.

3. Безопасность на дорогах: методическое пособие для учителей по использованию УМК «Безопасность на дорогах» для обучающихся 5-9 классов общеобразовательных учреждений. – М.: Учприбор, 2009.

4. Воронова Е.А. Красный. Желтый. Зеленый. ПДД во внеклассной работе: Метод. пос. для организаторов внешкольной работы, руководителям отрядов ЮИД, театральных кружков и пр. - Ростов-на-Дону, «Феникс», 2006.

5. Григорян Н.В., Данченко С.П., Форштат М.Л. Методические рекомендации по правилам и безопасности дорожного движения: В помощь учителю по проведению уроков в 5,6,7,8. 9 классах. - СПб: изд. «Лики России», 2008.

6. Данченко С.П., Форштадт М.Л. Учебные пособия по правилам и безопасности дорожного движения «Дорожная безопасность» для 5-9 классов. - СПб: изд. «Лики России», 2007.

7. Козловская Е.А., Козловский С.А. Методические рекомендации: формирование у детей и подростков навыков безопасного поведения на улицах и дорогах для педагогов дополнительного образования. В рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» - М.: Изд. дом Третий РИМ, 2006.

8. Рыбин А.Л. Велосипедистам о безопасном дорожном движении. – М., 1991.

9. Форштадт М.Л. Методическое пособие по Правилам дорожного движения. - СПб: изд. «Лики России», 2007.

10. Форштат М. Опасная тенденция: Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Основы безопасности жизни. – 2006. – Март.

11. Электронные компоненты УМК «Безопасность на дорогах» по обучению безопасному поведению на улицах и дорогах для обучающихся 5-9 классов общеобразовательных школ на CD-диске.

12. Ярочкин В.И., Бузанова Я.В. Теория безопасности. - М.: изд. «Мир», 2005.

Для обучающихся:

1. Безопасность на дорогах: рабочая тетрадь для обучающихся 5-9 классов. – М.: Учприбор, 2009.

2. Билеты для решения задач по ПДД (с комментариями).

3. Бубнов В.Г., Бубнова Н.В. Основы медицинских знаний. - М.: изд. «АСТ», 2005.

4. Бубнов В.Г., Бубнова Н.В. Атлас добровольного спасателя. Первая медицинская помощь на месте происшествия. Учебное пособие. - М.: изд. «АСТ Астрель», 2004.

5. Данченко С.П., Форштадт М.Л. Учебное пособие по правилам и безопасности дорожного движения «Дорожная безопасность» для 5-9 классов. - СПб: изд. «Лики России», 2007.

6. Правила дорожного движения РФ (с комментариями).

7. Первая помощь в экстремальных ситуациях. Практическое пособие. / Сост. С.В. Петров, В.Г. Бубнов. - М.: изд. «НЦ ЭНАС», 2004.

8. Форштат М.Л., Эопова А.В., Добровольская А.П., Новиков А.В. Пешеход на дороге (обучающий минимум по Правилам и безопасности дорожного движения). - С.-Петербург, 2002.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ПРОБЛЕМНОГО МЕТОДА ОБУЧЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ ПРЕПОДАВАНИЯ ОСНОВ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГЕ

Проблемное обучение в современном педагогическом процессе является приоритетным направлением. Ребенок, вовлекаясь в активную познавательную деятельность по разрешению тех или иных проблемных ситуаций более глубоко, осознанно и прочно усваивает знания и умения. Причина очевидна: он не получает их в готовом виде, а добывает и использует самостоятельно. Тем более это важно при овладении знаниями и навыками поведения на дороге, в которых излишнее теоретизирование неуместно. Главное - понимание здравого поведения, обеспечивающего БЕЗОПАСНОСТЬ.

Под проблемной ситуацией в педагогике принято понимать явно или смутно осознанное ребенком затруднение, преодоление которого требует творческого поиска новых знаний и новых способов решения. Методов его реализации немало, основным из которых являться – исследовательский.

Прежде всего, перед ребенком надо сформулировать проблему. Согласитесь, каждый знает, что на красный свет переходить дорогу запрещено. Но зачастую это не осознанный штамп, который впитывает каждый из нас еще с детского сада. А наша задача - добиться ОСОЗНАННОСТИ поведения. Поэтому при изучении сигналов регулирования, можно поставить вопрос не репродуктивного плана: На какой сигнал светофора вам разрешено переходить дорогу, а сформулировать перед детьми проблему: почему на улице N, где стоит светофор (лучше ближайший к школе), люди часто перебегают дорогу на красный сигнал.

После постановки проблемы, обозначьте основные исследовательские этапы:

1. Наблюдение. Не бойтесь выходить с детьми на улицу с ручкой и блокнотом. Пусть они посмотрят, действительно ли люди нарушают здесь ПДД, как часто это происходит.

2. Выяснение непонятных явлений. А почему именно здесь возникла необходимость постановки светофора? Есть ли в нем необходимость? Удобен ли режим работы светофора?

3. Выдвижение гипотез. Гипотез должно быть несколько.

4. Доказательная база. Поиск доказательств под каждую гипотезу.

5. Формулировка решения. Выдвижение главной версии.

6. Практические выводы. То, что, по мнению ребят, надо сделать для того, чтобы люди соблюдали светофорный режим на данном участке дороги.

Таким образом, пройдя целый исследовательский путь, ребята придут к выводам самостоятельно, что в процессе овладения детьми знаний, умений и навыков поведения на дороге позволяет лучше подготовить учеников к реальной жизни, которая складывается из осознания проблемы и ее решения.

МАТЕРИАЛ К ОТДЕЛЬНЫМ ЗАНЯТИЯМ ПО ПРОГРАММЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ДЕТЕЙ «ДЕТИ И ДОРОГА»

Материал к занятию 1.2. История Правил дорожного движения *1 год обучения*

Век повозок и телег

Возникающие во время движения конфликты между экипажами и пешеходами привели к необходимости осуществления надзора и контроля, в некоторых случаях и наказания злостных нарушителей. Известно, например, что в Древнем Риме, где одним из средств передвижения были колесницы, на улицах вводили одностороннее движение, а за соблюдением правил следили специально выделенные для этого люди.

С течением времени функции контроля за безопасностью дорожного движения государство было вынуждено взять на себя. Во времена правления на Руси Ивана III (XV век) были известны общие правила пользования почтовыми трактами, что позволяло на перекладных лошадях довольно быстро преодолевать большие расстояния. Петр I в начале своего царствования издал прямое указание о соблюдении безопасности дорожного движения, в котором запретил ездить без возниц на невзнузданных лошадях. С созданием в 1718 г. полицейских органов контроль за соблюдением правил движения в Санкт-Петербурге был возложен на полицию. Следует заметить, что государство устанавливало не только правила, но и кару за их нарушение. Анна Иоанновна предписывала ездить только на взнузданных лошадях «со всяким опасением и осторожностью, смирно», ослушников же «бить кнутом и ссылать на каторгу».

Со временем правила дорожного движения были несколько детализированы. В распоряжениях администраций разных городов в конце XVIII века находим такие указания: «когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться»; «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и не скоро».

Конкретизация правил продолжалась и в XIX веке. Обеспечение безопасности движения, как свидетельствуют документы, постепенно становилось одной из основных функций полиции. Изданная в 1883 г. «Инструкция городовой Московской полиции» вручалась каждому

городовому, который обязан был всегда иметь ее при себе и руководствоваться в своих действиях. Обязанностям городских «по соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах» посвящены в Инструкции 30 параграфов из 144-х. К примеру, в §44 предписано:

«Наблюдать, чтобы при езде по улицам правящие лошадьми:

а) не ездили вперегонку (Примечание: не запрещается объезжать умеренной рысью тихоедущих);

б) при спуске под гору, на перекрестках, а равно перед переезжающими и переходящими улицу сдерживать лошадей;

в) уступали дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда останавливались, пока не проследуют;

г) не ездили на лошадях невзнузданных;

д) зимою не ездили на санях без подрезов, препятствующих раскату (Примечание: правило это не распространяется на крестьянские возы»).

Из краткого экскурса в прошлое становится понятным, что передвижение людей, с помощью каких бы средств оно ни осуществлялось, нуждается в определенных правилах. А раз есть правила, то необходимо и тот, кто следил бы за их соблюдением.

Век автомобилей

Вернемся в начало XX века, когда, как было сказано выше, количество автомобильного и гужевого транспорта продолжало расти. Градоначальники распорядились об ограничении скорости езды сначала до 12 верст в час, а в 1907 г. - до 20 верст в час. Первыми в России и в Украине, кто с появлением автотранспорта почувствовал сложности в передвижении, были жители больших городов: Москвы, Петрограда и Киева. Автомобили и мотоциклы в этих городах уже не являлись редкостью и заметно снизили пропускную способность транспортных артерий и безопасность движения.

В 1908 г. «Московские ведомости» писали: «В Санкт-Петербургской полиции сделано следующее нововведение: чинам полиции на некоторых постах более бойких по движению улиц присвоены короткие белые трости для регулирования движения и безопасности пешеходов. Постовой городской в случае надобности остановить экипаж или целый ряд экипажей поднимает трость вверх по направлению останавливаемого движения. Все возницы по этому знаку – немедленно и беспрекословно должны останавливаться и

продолжать движение тогда, когда трость будет опущена. Этому же подчинены в Петербурге и вагоновожатые при электрическом трамвае, шоферы при автомобилях и велосипедисты». В дальнейшем короткая белая трость получила полосатую окраску, чтобы быть более заметной.

В утвержденной 12 октября 1918 г. Инструкции «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции» обязанности милиции расшифровываются так: «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них».

Первый официальный документ

Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» стал первым нормативным документом, специально посвященным безопасности автодорожного движения.

В этом документе были учтены многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование, номерные знаки, конкретизировались требования к водителям: наличие у них водительского удостоверения и путевых листов. Устанавливались предельные скорости: для легковых машин и мотоциклов – не свыше 25 верст/час, для грузовых – не свыше 15. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил автодвижения. В соответствии с Декретом контроль был возложен на Автоинспекцию транспортного отдела Моссовета. Указывалось, что милиция и прочие представители власти обязаны оказывать автоинспекторам всяческое содействие.

16 августа 1921 г. издается приказ по Рабоче-Крестьянской милиции № 225, по которому ее сотрудникам предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике и русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию уличного движения. А в 1922 г. появилась «Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом».

Вплоть до 1940 г. в СССР не было единых ПДД, и их разработка и утверждение относились к компетенции местных органов власти. В 1940 г. были утверждены первые типовые правила движения, на базе которых стали создаваться единообразные правила на местах.

Важным этапом в совершенствовании организации дорожного движения явилось создание в 1957 г. новых типовых правил движения, из которых были исключены многие неоправданные ограниче-

ния. На основе этого документа в 1957–59 гг. в большинстве союзных республик разработаны и введены республиканские правила движения.

Первые единые для всей страны «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» были введены в 1961 г. Они базировались на Международной Конвенции 1949 г., которая впервые была совместно подписана несколькими европейскими странами. Затем после некоторой переработки эти Правила были перетверждены в 1965 г. и действовали до 1 января 1973 г., когда их сменили Правила дорожного движения, основанные на Международной Конвенции 1968 г. и дополняющих их Европейских соглашениях.

Со времени введения Правил 1973 г. в СССР произошли значительные изменения в практике организации дорожного движения, изменилось законодательство об ответственности в сфере дорожного движения. Также именно в это время впервые было введено ограничение скорости движения в городах – 60 км/ч.

Рабочими органами Комиссии СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) по сотрудничеству в области транспорта и Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК (Европейской экономической комиссии) ООН сформулирован ряд новых рекомендаций, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Все это требовало периодической корректировки Правил. Поэтому в редакцию ПДД от 1973 г. приказами МВД СССР вносились отдельные изменения и дополнения в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 гг.

Действующие ПРАВИЛА дорожного движения Российской Федерации были утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, позднее в них вносились изменения – от 8 января 1996 г., 31 октября 1998 г., 21 апреля 2000 г., 24 января 2001 г., 21 февраля и 28 июня 2002 г., 7 мая и 25 сентября 2003 г., 14 декабря 2005 г., 28 февраля 2006 г., от 16 февраля, 19 апреля, 30 сентября, 29 декабря 2008 г., 27 января 2009 г., 24 февраля, 10 мая 2010 г., 6 октября 2011 г., 23 декабря 2011 г., 28 марта, 19 июля, 12 ноября 2012 г.).

История ПДД в документах (1810-1936 г.г.)

1810 г., 25 июля

Объявлено об образовании Министерства полиции в России. Подписан Манифест "Об учреждении Министерства полиции". Определена структура и функции Министерства полиции.

1819 г., 4 ноября

Императорский Указ "О присоединении Министерства полиции к Министерству внутренних дел.

1883 г.

Московский Обер-Полицмейстер подписал Инструкцию городо-вым Московской полиции... В Инструкции 30 параграфов из 144-х посвящены обязанностям городских "по соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах".

1890-1899 г.г.

В 90-х годах XIX века появились на улицах крупных городов первые автомобили с двигателем внутреннего сгорания, способные развивать гораздо большую скорость, чем лошади. Градоначальники распорядились об ограничении скорости езды. Сначала - до 12 верст в час, а в 1907 году - до 20 верст в час.

1897 г., октябрь

Решением Санкт-Петербургской городской управы установлена процедура выдачи извозчичьих знаков и порядок допуска пользования санями в зимних условиях отдельно для каждого участка города Санкт-Петербурга.

1917 г., 14 марта

Постановление Временного правительства "Об учреждении милиции".

1917., 15 июня

Постановление Временного Правительства "О переименовании Временного управления по делам общественной полиции" в "Главное управление по делам милиции".

1917 г.

В Инструкции милиционерам московской городской милиции, изданной при Временном правительстве, о правилах езды на автомобилях сказано всего несколько строк... "на автомашины, как и на конные экипажи, повесить номера сзади и спереди, с наступлением сумерек должны быть зажжены спереди два ярких фонаря и сзади - один фонарь, освещающий номер автомобиля.

1918 г., 24 июля

В Инструкции дружиннику революционной охраны при несении патрульно-постовой службы предписывалось: ... "дружинник должен охранять безопасность и порядок передвижения по улицам, а именно: запрещать непомерно быструю езду; ограждать днем рогатками, а ночью цветными фонарями ямы, обвалы и прочие препятствия для дви-

жения; принимать меры к уборке упавших столбов, фонарей, поврежденных экипажей, павших животных и прочее... Когда же в середине 1918 г. вплотную приступили к созданию милиции, вопросы обеспечения безопасности движения - по аналогии с полицией царской России - были отнесены к ее ведению.

1918 г., декабрь

В п. № 23 "Инструкции милиционерам Рабоче-Крестьянской милиции" указывалось, что милиционер поддерживает на улицах своего поста свободное и безопасное движение, для чего он обязан:

- а) не допускать езды на лошадях и велосипедах по тротуарам;
- б) наблюдать, чтобы маляры с ушатами, ведрами и другими красильными принадлежностями... и др. категории рабочих с ручными тележками и санками, по тротуарам не ходили, а следовали по дорогам, подчиняясь общему порядку движения на улице;
- в) не позволять играть на улице перед домами в мячи, бабки и тому подобные игры, пускать бумажные змеи, носить непокрытые зеркала, чтобы не пугать лошадей, загромождать тротуары бочками, тарными ящиками, дровами, а разносчики и торговцы не загромождали своими лотками свободный проезд по мосту и проход по тротуару;
- г) если для нагрузки или выгрузки товаров положены поперек тротуара, так называемые спуски, то наблюдать, чтобы эта работа не задерживала движение на улице;
- д) наблюдать, чтобы ломовые извозчики с кладью следовали по правой стороне улицы в один ряд... т.д. (Всего 16 функциональных обязанностей обеспечения безопасности движения).

1919 г., август

Исполком Моссовета создал автомобильную инспекцию при авточасти транспортного отдела.

1920 г., 10 июня

В.И. Ленин подписал Декрет Совета народных комиссаров РСФСР "Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)". В этом первом нормативном документе, специально посвященном безопасности автодорожного движения, были уже учтены многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование ими, номерные знаки. Требования к водителям: наличие у них водительского удостоверения и путевых листов. Устанавливались предельные скорости... Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил автодвижения. Сделана попытка

возложить контроль на специальную службу (автоинспекция транспортного отдела Моссовета).

1921 г., 16 августа

Издается приказ по рабоче-крестьянской милиции № 225, по которому ее сотрудникам предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике и русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию уличного движения.

1922 г., 22 ноября

Утверждена Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом, который вручался всем постовым милиционерам. (жезл длиной в 11 вершков, красного цвета с желтой рукояткой). В случае необходимости задержания авто-мото-веломашин и экипажей милиционер останавливал таковые поднятием жезла. При остановке одного движущегося экипажа все идущие сзади также останавливаются, не заезжая вперед. Отсутствие поднятого жезла давало право свободного проезда при условии соблюдения правил уличного движения...

1924 г.

Первые 10 грузовых отечественных грузовых автомобилей "полуторок" выпустил в конце 1924 года Московский автозавод-АМО. Началась автомобилизация страны.

1925 г.

Рост дорожно-транспортных происшествий вызвал настоятельную необходимость в создании в милиции специализированной службы по регулированию дорожного движения. В Москве, для упорядочения движения на площадях и в других перегруженных различным транспортом местах были выделены "самокатчики" - 50 милиционеров на велосипедах. Затем на этот путь встали в Ленинграде, Киеве и др. крупных городах.

1925 г., 29 ноября

Совет народных Комиссаров СССР принял Постановление "О признании имеющей силу для Союза ССР международной конвенции относительно передвижения автомобилей" (Заключена в 1909 г.).

1927 г.

Изготовлены первые советские легковые автомобили НАМИ Московского завода "Спартак".

1928 г.

В штаты Московской городской милиции впервые была включена должность "инспектор по регулированию уличного движения".

1931 г., май

При управлении рабоче-крестьянской милиции г.Москвы образован полноценный отряд регулирования уличного движения ОРУД. При ОРУДе была образована инспекция про выдаче разрешений (прав) на управление автотранспортом. В этом же году были узаконены подразделения милиции по регулированию уличного движения в больших городах страны за счет исполкомов (Циркуляр Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции).

1932 г., 20 марта

Принято Постановление СНК РСФСР "О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции".

1932 г., 25 мая

Циркуляром Главного Управления рабоче-крестьянской милиции утверждены "Мероприятия по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения".

1932 г., июнь

В г. Москве стал издаваться специальный печатный орган "Бюллетень ОРУД УРКМ г. Москвы".

1932 г., 19 июля

Постановлением ЦК ВКП (б) "О шоферских кадрах" положено начало массовой подготовки водителей автомашин".

1932 г., 27 августа

Приказом Главного Управления рабоче-крестьянской милиции при СНК РСФСР утверждены "Правила о производстве расследования, учета, анализа и изучения причин происшествий и аварий на местном транспорте".

1932 г.

Первые в России светофоры - мачтовый и висячий для регулирования уличного движения установлены в Москве. Первый - на пересечении ул.Петровки с Кузнецким мостом. Второй - Неглинной и Кузнецкого моста.

1934 г., 5 ноября

Совет народных комиссаров СССР принял решение: "Организовать при ЦУДОТРАНСе Государственную автомобильную инспекцию (ГАИ)", имеющую свои органы в союзных и автономных республиках, краях и областях, а также в районах со значительным количеством автомашин. Цель создания ГАИ: повести решительную

борьбу с неправильным использованием и хищническим отношением к автотранспорту во всех ведомствах и организациях.

1936 г., 3 июля

Постановлением Совета народных комиссаров № 1182 утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. Согласно данному Положению на ГАИ возложить следующие задачи: борьба с авариями и хищническим использованием автотранспорта; разработка технических норм и измерителей эксплуатации автотранспорта; наблюдение за подготовкой и воспитанием шоферских кадров; количественный и качественный учет автопарка и т.д.

Материалы к занятию 1.3.

«Кто придумал колесо и построил дорогу»

1 год обучения

История возникновения и эволюция автомобильного колеса

Занимаясь изучением истории и культуры древних цивилизаций, историки и археологи пришли к выводу, что первые прообразы современных колес можно было увидеть в Междуречье около 3 тыс. лет до н.э. На рисунках шумерской цивилизации, изображены старые повозки и цари вместе с великолепными колесницами. Однако имеются и куда более древние свидетельства применения человеком колеса. У многих племен и народов колесо было даже определенным божественным символом, поскольку его часто сравнивали с Солнцем.

В древние времена человеку приходилось самостоятельно перетаскивать тяжести и грузы на большие расстояния. Как правило, груз волочили по земле. Вскоре люди заметили, что гораздо легче тащить, если на пути попадаются сучья и ветки. Некоторые начали сами подкладывать под тяжести круглые палки. Так родились своеобразные катки. Они применялись, например, при строительстве знаменитых египетских пирамид, когда огромные каменные блоки перетаскивали именно с помощью катков. Уже в ходе применения катков обнаружилась и другая интересная деталь. Легче всего тяжести ехали на тех катках, где бревна истирались посередине, превращаясь фактически в ось с двумя «колесами». Вскоре бревна, использовавшиеся для катков, начали обжигать посередине, в то время как их концам оставляли прежний диаметр. Так появились по-существу первые грузовые теле-

ги и повозки. Первые «колеса» изготавливали из стволов деревьев, выпиливая бревна нужной ширины и диаметра.

С приручением лошади и соответственно увеличением скорости движения повозок, сплошные колеса стали слишком тяжелы, кроме того, они часто ломались при ударе о камни. Люди задумались над тем, как же «модернизировать» старые колеса, и начали выпиливать в них отверстия или сколачивать их из нескольких составных частей. А позже колеса стали насаживать на неподвижную ось - так появилась ступица. Можно сказать, что в этот момент (примерно 2 тыс. лет до н.э.) уже появился некий прообраз современного колеса. Обода деревянных колес обтягивали кожаными ремнями или другими покрытиями - для защиты от камней.

Уже к знаменитым событиям Троянской войны, описанных Гомером, обода боевых колесниц и повозок стали «обувать» в металл. Появились также колеса, которые целиком изготавливались из металла. В таком виде колеса предстают перед нами в различных исторических эпосах о Римской империи, Греции или Трои.

Несмотря на многочисленные изменения в производстве и изготовлении колес, их конструкция к XVIII веку практически не претерпела значительных изменений. С появлением в Европе каучука, привезенного из Америки, колеса начали обтягивать массивными каучуковыми бандажами. В то время они назывались грузолентами, однако до появления прообразов современных шин было еще далеко.

В двадцатые годы XIX века Чарльз Макинтош придумал пропитать льняную ткань жидким каучуком, таким образом, придав ей воздухо- и водонепроницаемые свойства. Но для изготовления колес его изобретение стало применяться не сразу. Благодаря Макинтошу в жизни человека появились непромокаемые плащи, но не пневматические шины. Их открытие принадлежит совершенно другому человеку, а именно Джону Данлопу. В 1887 году он, наблюдая за своим сыном, который катался на велосипеде, заметил, как тот подпрыгивает на упругом резиновом шланге. Это обстоятельство подтолкнуло его к проведению простого опыта. Данлоп отрезал кусок резинового шланга по размерам колеса, заварил его в обод и приспособил ниппель. Уже через год Данлоп стал обладателем патента на изобретение «пневматического обруча». Первое время пневматическими шинами пользовались исключительно велосипедисты.

Важную роль в популяризации пневматических шин сыграли братья-французы Андрэ и Эдуард Мишлен, которые являются факти-

ческими прародителями известной всем современным автолюбителям компании по производству авторезины. На своем автомобиле «Молния», «обутом» в пневматические шины, они участвовали в гонке Париж – Бордо – Париж в 1897 году. Трудно назвать первый результат применения таких шин на практике успешным, ведь братья пришли к финишу последними, хотя и уложились в положенный организаторами временной интервал. На пути к финишу Эдуарду и Андре пришлось менять проколотые шины более шестидесяти раз! После окончания гонки они естественно подверглись нападкам и шуткам острословов и коллег по автомобильному ремеслу. Однако братья не отчаивались и продолжали верить в будущее пневматических шин, и как показывает наше время – их вера была оправдана. Но в начале никто не хотел использовать такие шины. Братьям приходилось даже бесплатно раздаривать комплекты шин парижским извозчикам, чтобы как-то популяризировать пневматические шины. Постепенно, с развитием технологии изготовления и совершенствования конструкции пневматических шин, они окончательно вытесняли литую резиновую. А братья Мишлен организовали во Франции собственную фабрику по производству автошин.

В дальнейшем развитие автомобильной резины связано с различными открытиями, которые способствовали повышению безотказности и долговечности авторезины. Появились более надежные и долговечные материалы для производства автошин. В технологии изготовления авторезины стала использоваться так называемая корда – очень прочный слой из упругих текстильных тканей. Благодаря этому, авторезина стала легче, одновременно увеличился и срок службы.

Примечательно, что долгое время после того, как пневматическая шина заменила на дорогах литую резиновую, рисунку на протекторе не придавалось большого значения. Тогда это был только просто элемент дизайна, который появлялся в том или ином виде, как правило, исходя из вкусов и предпочтений главного человека в компании. Пробуя различные варианты геометрических фигур на протекторе, никто не задумывался о практическом применении рисунка и его влиянии на качество и безопасность езды. И только спустя десятилетия пришло понимание огромной важности этого элемента авторезины.

Дорога

Когда появились первые дороги достоверно не установлено. Первые дороги появились просто: ведь если несколько раз проехать по одному и тому же месту, образуется накатанная дорога.

Основная дорожная сеть начинает формироваться к первому тысячелетию до новой эры в виде Великого шелкового пути в Евразии и дорог государства инков в Америке.

Особенно успешно проторяли дороги воины: они двигались с обозами, прокладывали в болотах гати, наводили мосты через реки. Нередко одна дорога пересекала другую. На пересечении царила неразбериха: какая дорога приведет к цели?

Для того чтобы люди не сбились с пути, дорогу помечали. Так в Древнем Риме вдоль дорог через определённые расстояния устанавливали каменные столбы - указатели. А в самом Риме около здания Форума стоял позолоченный камень, от которого велся счёт расстояний всех главных дорог. По этим столбам можно было узнать направления дороги и определить расстояние.

Наши предки славяне тоже заботились о путешественниках, старались помочь им правильно выбрать направление движения. В лесистых местах вдоль дорог устанавливали вешки из сучьев деревьев, делали затёсы на стволах деревьев, а в степи вдоль дорог укладывали камни или ставили столбы. На перекрёстках же дорог устанавливали каменные или деревянные кресты, строили часовни.

Петр I провёл между Москвой и загородной своей резиденцией - селом Коломенским - через каждую версту поставить высокие столбы, которые в народе прозвали «коломенскими верстами». При Петре I строительство дорог в России резко возросло. На больших дорогах, большаках, стали устанавливать верстовые столбы, указывающие расстояние от одной почтовой станции до другой. Чтобы столбы были более заметными, их окрашивали полосами в цвета русского национального флага.

Потом стали устанавливать столбы на перекрёстках, делать на них надписи, объясняющие, куда какая дорога ведёт. На границах уездов ставили столбы с надписями названиями уездов. Между сёлами также устанавливали небольшие столбы, на которых указывали, какое село должно отвечать за состояние того или иного участка дороги. На опасных участках дороги делали надолбы. Дороги, на которых устанавливали столбы, называли столбовыми, в отличие от второстепенных дорог, на которых столбов не было.

В те времена основной тягловой силой на транспорте были лошади и волы. Скорости движения были незначительные, даже самая быстрая тройка в среднем двигалась со скоростью 15-20 км/ч. Когда же появились автомобили, вытеснившие с дорог и улиц конные экипажи, скорости движения резко возросли. Тогда встал вопрос об организации движения, введении дорожных знаков, которые бы более подробно рассказывали водителям о предстоящем пути.

Появление автомобильного транспорта потребовало строительства дорог с твердым покрытием. В Европе и Америке в это время стали создаваться широкие асфальтированные дороги.

К 1917 г. в России было возведено 10000 км дорог, покрытых щебнем. После революции дорожное строительство началось не сразу. В период интервенции и гражданской войны дорожные работы носили в основном восстановительный характер. В порядке нового строительства выполнялись работы главным образом по постройке мостов. Уже в 1920 г. дорожно-ремонтными работами было охвачено 98,5 тыс. км дорог.

Строительство автомобильных дорог не прекращалось и в годы Великой Отечественной войны. Созданные для обслуживания нужд фронта дорожные организации успешно выполняли задания командования по дорожному обеспечению операций Советской Армии.

В период Великой Отечественной войны дорожные войска Советской Армии восстановили, построили и отремонтировали свыше 1 млн. погонных метров мостов, проложили более 5 тыс. км дорог с твердым покрытием и уложили в залесенных и заболоченных районах свыше 10 тыс. км деревянных коленных дорог.

Автомобильные дороги сейчас превратились в мощные транспортные магистрали, миллионы автомашин отправляются в дальние рейсы, движутся на высоких скоростях. Водитель должен хорошо знать, какая дорога его ожидает впереди, куда она ведёт, каково её состояние, какие опасности его ждут. Опасных мест (крутых поворотов, скользких участков, подъёмов и спусков) на дороге может встретиться немало.

Обо всех этих опасностях водителя нужно поставить в известность заранее, чтобы он мог принять необходимые меры, предупреждающие аварии. Для этого служат дорожные знаки.

Шофёры, велосипедисты, водители других транспортных средств, пешеходы должны хорошо знать дорожные знаки и дополнительные средства информации.

В настоящее время в мире насчитывается 15 млн. км благоустроенных дорог, в том числе в Российской Федерации до 1 млн. км.

В настоящее время в большинстве стран мира установлено правостороннее движение. Это связано с тем, что в далеком прошлом путнику приходилось преодолевать несколько сот верст по узким тропам, через лесные чащи от одного населенного пункта до другому. Ходить по таким дорогам было далеко не безопасно, и он вооружался. Сначала его оружием была дубина, потом топор, копьё или меч. Когда путник встречался с незнакомым человеком, он уступал дорогу, держась правой стороны, чтобы, если потребуется, без помех действовать правой рукой с оружием. Постепенно движение по правой стороне дороги вошло в привычку,

Совсем другая картина наблюдается на улицах и дорогах Великобритании, Кипра, Бирмы, Индии, Индонезии, Непала, Шри-Ланки, Пакистана, Малайзии, Таиланда, Ямайки, Тринидада, Эфиопии, Ганы, Нигерии, Уганды, Сомали, Судана, Танганьики, Южно-Африканской Республики, Австралии, Новой Зеландии, а также Японии. В этих странах более миллиарда человек перемещаются по левой стороне дороги. У автомобилей этих стран руль расположен с правой стороны.

Вопросы для закрепления:

1. Назовите основные этапы эволюции колеса.
2. Что привело к возникновению автодорог?
3. Какие трудности возникали в процессе создания автомобилей?

Материалы к занятию 2.1. **«Понятие «дорога», элементы дороги»** ***1 год обучения***

Элементы автомобильной дороги

Автомобильная дорога состоит из комплекса сооружений, обеспечивающих безопасное движение транспортных средств с расчетной скоростью на всем протяжении в течение всего года при любых погодных условиях.

Согласно Правилам дорожного движения *дорога* – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей,

а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

Проезжей частью называется элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Проезжая часть располагается на земляном полотне, которое сооружают для обеспечения устойчивости проезжей части и сглаживания неровностей рельефа. На участках понижения местности, а также на сырых и заболоченных участках земляное полотно устраивают в виде насыпи - искусственно насыпанного и уплотненного грунта.

Проезжая часть может иметь одну и более полос движения.

Полоса движения – это любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

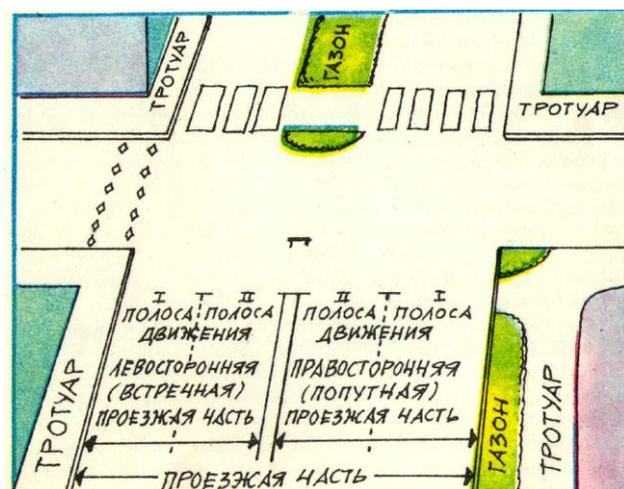
На дороге могут быть две проезжих части, в таком случае они разделены *разделительной полосой* - элементом дороги, выделенным конструктивно (газон, зеленые насаждения, ограждения и т.д.) и (или) с помощью горизонтальной дорожной разметки 1.2.1, которая разделяет смежные проезжие части и не предназначен для движения и остановки транспортных средств.

К проезжей части с двух сторон примыкают *обочины* это элементы дороги, примыкающие непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающиеся типом покрытия или выделенные с помощью разметки (1.2.1 или 1.2.2), используемые для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами дорожного движения.

Городская дорога включает в себя такой элемент как *тротуар*, который примыкает к проезжей части или отделенный от нее газоном и предназначен для движения пешеходов.

Территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, придорожные гостиницы, площадки отдыха, предприятия и т.п.) называется - *прилегающая территория*.

Вдоль дороги сажают деревья и кустарник, которые предохраняют ее от снежных заносов. На участках с интенсивным движением в ночное время дорогу оборудуют электроосвещением.



Классификация автомобильных дорог

Все автомобильные дороги делятся на дороги общей сети, городские дороги (улицы), загородные дороги, автомагистраль.

Дороги разделяются на главные и второстепенные дороги, дороги с односторонним и двухсторонним движением.

Главная дорога – это дорога, имеющая покрытие, а второстепенная – без покрытия. Главной считается также дорога, обозначенная дорожными знаками.

На дороге с односторонним движением проезжая часть по всей ширине используется для движения транспортных средств в одном направлении (только налево или направо). На дороге с двухсторонним движением транспортные средства движутся на встречу друг другу по правой стороне проезжей части.

Перед переходом проезжей части с односторонним движением пешеход должен остановиться на краю тротуара (не наступая на поребрик) и посмотреть в ту сторону, откуда движутся транспортные средства.

В зависимости от административно-политического, экономического и культурного значения дороги общей сети Российской Федерации разделяются на следующие группы: федеральные, краевые и областные, муниципального значения.

Дороги федерального значения предназначены для дальних автомобильных сообщений. Они соединяют федеральные, крупные промышленные и культурные центры, курорты федерального значения, а также дорожную сеть Российской Федерации с магистральными дорогами соседних государств.

Через Тамбовскую область проходят такие федеральные дороги как М6 – Каспий и А143.

Дороги областного и краевого значения соединяют районные центры между собой и с центром своего края или области, с общей сетью дорог, а также с важнейшими станциями или пристанями.

Дороги муниципального значения соединяют районные центры или отдельные сельские населенные пункты между собой и со станциями железных дорог, пристанями и дорогами общей сети.

Отнесение дорог к той или иной группе является до некоторой степени условным, и при перспективном планировании возможен перевод дорог из одной группы в другую.

Чем больше движение автомобилей, образующих транспортный поток на дороге, тем более высокие требования предъявляются к ее техническим качествам. Число автомобилей, проходящих по дороге через данное сечение в единицу времени (сутки, час), называется *интенсивностью движения*. Интенсивность движения не является постоянной по всей длине дороги. Увеличиваясь вблизи крупных населенных пунктов, железнодорожных станций, она обычно уменьшается в середине участков. Интенсивность движения не остается также постоянной в течение года и даже суток, поэтому величина движения автомобилей характеризуется среднегодовой суточной интенсивностью.

Для каждой категории дороги установлены определенные технические нормативы, на основе которых ведется проектирование всех дорожных сооружений.

Обеспечение безопасности движения на дорогах

Обеспеченная видимость на дороге является важнейшим показателем ее транспортно-эксплуатационных качеств и безопасности движения. Для безопасности движения на дороге водитель должен видеть перед собой участок достаточной длины, с тем чтобы, заметив препятствие, принять меры к своевременному торможению. Необходимое расстояние видимости устанавливается из условия полной остановки автомобиля, движущегося с расчетной скоростью, перед препятствием.

Наиболее безопасными для движения являются автомобильные дороги, у которых обеспечены плавные сопряжения элементов трассы и гармоничность сочетания дороги с окружающим ландшафтом. Для создания лучших условий эксплуатации автомобилей необходимо, чтобы трасса дороги позволяла автомобилям двигаться с постоянными высокими скоростями, не утомляла водителей и пассажиров.

Обеспечение безопасности движения на пересечениях дорог

Пересечения являются узловыми пунктами автомобильных дорог, в зоне которых происходит формирование и распределение потоков движения. Пересечения проектируют с учетом перспективных размеров, состава и характера движения, относительного количества автомобилей, изменяющих направление движения с одной из пересекающихся (или соединяющихся) дорог на другую.

Оборудование дорог для безопасности движения ночью

В темное время суток происходит до 50% всех дорожно-транспортных происшествий, хотя интенсивность движения в эти часы не превышает 10-15% от среднесуточной. Средние скорости движения автомобилей в ночное время снижаются на 5-7 км/ч. К мероприятиям, повышающим безопасность движения в ночное время, относятся: реконструкция дорог в плане и профиле для улучшения видимости в ночное время; устройство стационарного освещения; применение светлых дорожных покрытий; маркировка проезжей части; установка противоослепляющих щитов, направляющих устройств и озеленение дороги, способствующих ориентированию водителя в направлении дороги в ночное время; установка дорожных знаков с рефлектирующей поверхностью или специальной подсветкой.

Придорожная полоса и обустройство автомобильных дорог

Участки магистральных дорог, проходящих через населенные пункты, а также вводы магистральных дорог в города характеризуются повышенным числом дорожно-транспортных происшествий по сравнению с участками, проходящими в открытой местности. На этих участках необходимо предусматривать проведение комплекса мероприятий, обеспечивающих повышение безопасности и стабилизацию режимов движения автомобилей.

Дорожные знаки, разметка проезжей части

Наиболее простыми, распространенными и достаточно эффективными средствами организации движения являются дорожные знаки. Правильное их применение во многих случаях исключает необходимость использования более сложных и дорогостоящих устройств. Разумное сочетание дорожных знаков с другими сравнительно простыми техническими средствами, в частности разметкой проезжей части, позволяет успешно решать вопросы организации движения на самых сложных участках и лишь в местах наибольшего движения автомобилей требуется активное регулирование движения, осуществляемое светофором или милиционером-регулирующим.

Оценка безопасности движения

Безопасность движения на автомобильных дорогах может быть обеспечена проведением широкого комплекса мероприятий: совершенствованием конструкций автомобилей и других транспортных средств; контролем технического состояния транспортных средств; строгим соблюдением водителями и пешеходами правил движения по дорогам; созданием дорожных условий, обеспечивающих возможности движения автомобилей с высокими скоростями; надлежащей информацией водителей о дорожных условиях и режиме движения.

Содержание дорог

На автомобильных дорогах организована дорожная служба, задачами которой являются: обеспечение безопасности и удобства движения автомобилей с расчетными скоростями и нагрузками в течение всего года; обеспечение сохранности дорог и дорожных сооружений; систематическое наблюдение за характером движения автомобилей и принятие мер, улучшающих техническое состояние дороги.

Вопросы для закрепления:

1. Как проходило развитие автодорог?
2. Какие виды дорог вы знаете?
3. Назовите основные элементы автомобильной дороги.
4. Как обеспечивается безопасность движения на дорогах?

Материал к занятию 3.1.

«Участники дорожного движения»

1 год обучения

Участники дорожного движения и общие правила их поведения.

В соответствии с Правилами участником дорожного движения называется лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Участники дорожного движения – это водители и пассажиры транспортных средств и пешеходы. Они обязаны выполнять требования Правил дорожного движения, сигналов светофоров, знаков, разметки, распоряжения регулировщиков и не должны причинять вреда и создавать опасность для движения.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

Пешеходом называется лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

Движение пешеходов осуществляется по тротуарам и пешеходным дорожкам, а где их нет - по обочинам или велосипедным дорожкам. Двигаться можно как по направлению движения транспортных средств, так и в противоположном направлении. Вне населенных пунктов при отсутствии пешеходной и велосипедной дорожек, обочин пешеходам разрешается идти по краю проезжей части в один ряд (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части).

Причем, и в населенных пунктах и на загородных автодорогах, при движении по краю проезжей части, пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

Организованные группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам и только в сопровождении взрослых, при отсутствии тротуаров и дорожек в светлое время суток

таким группам разрешается движение по обочинам. Водить группы детей по проезжей части запрещено!

Коляски и санки с детьми необходимо возить только по тротуару, придерживаясь правой стороны, чтобы не мешать встречному потоку пешеходов. Эти правила должны усвоить и строго выполнять все взрослые, чтобы избежать несчастных случаев.

Правила движения пешеходов.

1. Идти надо, придерживаясь правой стороны.
2. Обходить ремонтируемые участки и стоящие группы людей со стороны домов или с внешней стороны обочины.
3. Особое внимание уделять выезду из дворов, мест стоянок ТС и АЗС.
4. В местах, предназначенных для движения пешеходов, запрещается: играть, ездить на велосипедах, роликовых коньках, ходить, стоять и сидеть на бордюрных камнях и ограждениях дорог.
5. Если какой-либо переносимый предмет упал на проезжую часть, то прежде чем его поднять, надо убедиться, что это не опасно.
6. При движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, пешеходы должны принимать меры к тому, чтобы четко выделить себя на дороге, с этой целью, по возможности, следует прикреплять к своей одежде световозвращающие элементы, позволяющие водителям распознать пешеходов в свете фар. В качестве таких элементов могут быть использованы специальная ткань, световозвращающая пленка, предметы, обработанные люминесцентными красителями и т.п. Школьников следует пользоваться специальными ранцы с вставками-отражателями. При отсутствии вышеуказанных элементов необходимо надевать яркую верхнюю одежду, которая хорошо выделялась бы на фоне покрытия дороги. Такие меры особенно необходимы при мокрой дороге, когда распознать пешехода на дороге очень трудно.

Места, где разрешено переходить проезжую часть.

Для многих пешеходов стало привычным перебежать или переходить проезжую часть где вздумается, а между тем, для более безопасного перехода проезжей части, Правила отводят пешеходам строго определенные места, в которых водители обязаны уступать дорогу пешеходам. К таким местам относятся:

1. Подземные переходы.
2. Надземные переходы.
3. Пешеходные переходы, обозначенные дорожными знаками «Пешеходный переход» и специальной разметкой «Зебра».

4. При отсутствии этих мест, пешеходы могут пересекать проезжую часть на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

5. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

На регулируемых перекрестках или пешеходных переходах пешеходы должны переходить проезжую часть только по разрешающим сигналам светофора или регулировщика.

Правила безопасного перехода проезжей части.

В любом случае, если пешеход намерен перейти проезжую часть в разрешенном месте, прежде чем начать переход, он должен убедиться в его безопасности:

1. Определить на пересекаемой проезжей части одностороннее или двухстороннее движение.

2. Посмотреть налево и не выходя на проезжую часть посмотреть направо и убедиться в отсутствии транспортных средств, в том числе двигающихся задним ходом, обгоняющих или объезжающих на противоположной стороне проезжей части. Специальные, например снегоуборочные) или, стоящие с левой стороны дороги, могут начинать движение и двигаться навстречу основному потоку.

3. Пешеходу не следует начинать переход, если ему придется ожидать проезда приближающихся машин вне зоны разделительной полосы или островка безопасности, а непосредственно на середине проезжей части.

4. Переходя проезжую часть, пешеходы не должны без необходимости задерживаться или останавливаться на ней.

5. Следует постоянно наблюдать за транспортными средствами и не пытаться перебежать дорогу при их приближении.

6. Пересекать проезжую часть всегда следует под прямым углом, что улучшает обзорность с обеих сторон и сокращает расстояние.

7. При благоприятных условиях для перехода необходимо идти спокойным шагом, придерживаясь правой стороны перехода.

8. Пешеходы, не успевшие закончить переход всей проезжей части, должны пропустить автомобиль, мотоцикл или автобус, ожидая возможности безопасного дальнейшего движения на островке безопасности или разделительной полосе, а при их отсутствии – на ли-

нии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

9. Во время перехода самым опасным участком является стоящее транспортное средство особенно крупногабаритное или другое препятствие, ограничивающие обзорность. Обходить эти препятствия опасно как слева, так и справа, надо отойти от него на достаточное расстояние и убедиться в безопасности как слева, так и справа. Если это не возможно, то обходить стоящее транспортное средство или препятствие следует со стороны, которая ближе к приближающимся машинам.

Пассажир - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

Понятие «водитель».

Согласно Правилам *водителем* называется лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

Мы так часто видим человека за рулем, что перестали задумываться над тем, насколько ответственна и сложна его работа. Стать водителем автомобиля может любой человек, удовлетворяющий определенным медицинским требованиям, достигший 18 лет и окончивший автошколу или курсы. Но быть хорошим водителем может далеко не каждый. Для этого нужно обладать целым рядом качеств, которые и делают водителя надежным, что является самым важным в этой профессии.

Профессия водителя автомобиля настолько специфична, что даже внешне близкие профессии, такие, как летчик или машинист локомотива, существенно отличаются от профессии водителя автомобиля по количеству, сложности и разнообразию получаемой информации и принимаемых на ее основе решений. Информация, получаемая летчиком и машинистом, однообразна и достаточно определена. Управление самолетом или локомотивом сводится к контролю за совпадением некоторых ориентиров и показаний приборов с заданными условиями движения. Летчик и машинист имеют возможность получать нужную информацию от диспетчера, они могут перейти на автоматическое управление.

Водитель при управлении автомобилем самостоятельно выбирает маршрут и скорость движения, определяет дистанцию и интерва-

лы, следит за указаниями дорожных знаков, сигналов светофора и жестами регулировщиков, сочетает свои действия с действиями других водителей и пешеходов без прямого контакта с ними, т.е. только предугадывая, прогнозируя их действия. Ни советов, ни указаний водителю получать не от кого, все решения он принимает самостоятельно и нередко за считанные доли секунды!

Психология участников дорожного движения и безопасность.

Естественно, что серьезные причины недостатков в обеспечении безопасности дорожного движения присущи и главным участникам его - водителям и пешеходам.

Водитель на дороге обнаруживает себя не просто как техник, умеющий нажимать на педали и владеть рулем, но всегда как личность. По движению машины безошибочно можно сказать об уме сидящего за рулем человека, уважении к другим, ответственности, дисциплинированности, воспитанности, взрослости, требовательности к себе, сдержанности, бдительности, разумной осторожности и др. Рискованные маневры - проявление не водительского мастерства, а мальчишества, головотяпства, недостатка ума, несформированности личности. В этом, собственно, и кроются главные психологические причины нарушений, приводящих к авариям.

Имеют значение и многие психофизиологические качества водителей, которые чаще всего играют роль в предотвращении аварии, внимательность, быстрая реакция, подвижность, уравновешенность, эмоциональность, устойчивость к риску и др.

Главная психологическая особенность опытного водителя - умение ориентироваться в дорожной обстановке, оценивать степень ее опасности, предвидеть возможные осложнения и маневры других водителей и принимать на этой основе превентивные меры, снижающие возможность увеличения риска и неожиданностей. Водитель за рулем не имеет права ослаблять внимание и должен быть всегда в готовности к быстрому реагированию на угрозу, не отвлекаться даже на долю секунды от наблюдения за дорогой, понимать, что именно эта доля отделяет его от аварии, а порой и от ухода из жизни.

В условиях интенсивной автомобилизации, увеличения количества транспорта, в том числе иномарок, все более активизируется проблема конкурирующего поведения водителей, конфликтов между участниками дорожного движения, неверного толкования намерений и поведения водителей и пешеходов, искаженного восприятия конкретных дорожных ситуаций.

Вопросы для закрепления:

1. Какие категории участников дорожного движения вы знаете?
2. Перечислите основные ошибки в поведении пешеходов.
3. Перечислите основные ошибки в поведении водителей.
4. Перечислите основные ошибки в поведении пассажиров?

Материал к занятию 5.1.

«Дорожно-транспортное происшествие и правила поведения при чрезвычайных ситуациях на транспорте» 1 год обучения

Неизбежны ли дорожно-транспортные происшествия?

Чтобы ответить на этот вопрос, надо опять обратиться к причинам дорожно-транспортных происшествий. Каковы они, можно ли их ликвидировать? Если причины ДТП устранимы, то, значит, ДТП не неизбежны? А если причины возникновения ДТП устранить невозможно, значит, они неизбежны? Попробуем разобраться.

Причин ДТП много, но, как бы они ни были разнообразны, 85-90% из них происходят по вине человека – водителя или пешехода. Оставшиеся 10-15% ДТП происходят по другим причинам.

Специалисты пришли к выводу, что безопасность движения в решающей степени зависит от трех взаимосвязанных составляющих. Это человек, автомобиль и дорога.

Значит, нужно, каким-то образом воздействуя в отдельности на каждую из этих составляющих, добиться, чтобы они перестали быть источниками опасности. Как это можно сделать?

Воздействие на самый главный параметр безопасности - на самого человека - кажется как будто бы наиболее простым делом, не требующим особых усилий. В действительности же именно при воздействии на человека приходится сталкиваться с основными трудностями.

Скажите, вы всегда и безоговорочно выполняете требования Правил дорожного движения? Ответьте на этот вопрос сами себе. Только будьте в своем ответе предельно честными. Задумались? Вспомнили?

Где-то транспорта не было видно - перешел на красный свет, когда-то торопился - перешел дорогу наискосок, а еще как-то раз машина была не очень близко - перебежал, в какой-то раз...

Убедить человека, будь то пешеход, пассажир или водитель, относиться к Правилам с должной серьезностью, выработать у него совершенно необходимую в наши дни устойчивую, постоянную привычку соблюдать их требования всегда и везде, в большом и малом оказывается очень и очень непростым делом. Еще раз вспомните свое поведение на дороге, вспомните поведение своих товарищей, да и взрослых тоже.

Казалось бы, проще всего воздействовать на водителя. Есть всякие способы его наказать, в конце концов, его можно просто не выпускать на дорогу, а как быть с пешеходом? Его, правда, тоже можно наказать, например, оштрафовать. Но как же не выпустить его на дорогу?

Наказаниями и другими строгими мерами, конечно, порядка добиться можно. Но такой порядок ненадежен, при малейшей возможности он нарушается, и главная цель - безопасность на дороге - не достигается. Порядок будет надежным и постоянным, если его соблюдают не из опасения подвергнуться штрафу или оказаться под колесами, а по глубокому внутреннему убеждению. Проще говоря, если человек будет соблюдать Правила не по принуждению и не из страха, а по желанию, потому что будет понимать, что это надо для его же безопасности.

Из всех видов ДТП чаще всего случаются наезды на пешеходов. Пешеходы и являются обычно причиной этих наездов. Все остальные виды ДТП (столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия и др.) также могут происходить (и происходят) в результате действий пешеходов-нарушителей. Виновниками нарушений ПДД также являются в большинстве случаев пешеходы. В Тамбове, например, среди нарушителей 30% пешеходов и 70% водителей.

Основные причины аварий на транспорте

Школьники не всегда осознают связь между своим поведением, своими поступками на дороге и аварийными ситуациями, приводящими к ДТП. Между тем связь здесь самая прямая. Именно недопустимое поведение на дороге является причиной ДТП. Сюда можно отнести:

- неумение прогнозировать дорожную обстановку (неумение предвидеть опасность);
- незнание основ безопасного поведения;
- отсутствие навыков безопасного поведения;
- нежелание соблюдать правила безопасности, пренебрежительное отношение к ним;
- следование опасным привычкам поведения на улице;

- неосознанное подражание другим лицам (нередко родителям), нарушающим правила безопасности движения;

- беспечность, потеря бдительности, недисциплинированность.

В поведении школьников на дороге проявляется неумение:

- осматривать проезжую часть;

- замечать транспортные средства;

- оценивать скорость и направление движения транспортных средств;

- предвидеть возможность появления транспортного средства из-за другого транспорта, из-за деревьев, кустов и других объектов.

Все это является причиной таких распространенных нарушений ПДД школьниками, как:

- переход проезжей части перед близко идущим транспортом;

- переход проезжей части в неустановленном месте;

- неожиданный выход из-за транспортного средства, сооружения, зеленых насаждений и т.п.;

- переход дороги на запрещающий сигнал светофора. Эти и другие подобные нарушения часто приводят детей к попаданию в так называемые дорожные «ловушки».

Последствия дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортные происшествия никогда не проходят бесследно, а тяжесть последствий соответствует серьезности самих ДТП.

Каждый день в нашей стране случается более 1000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают свыше 100 человек и получают ранения около 1500.

На автодорогах теряют свою жизнь и здоровье гораздо больше людей, чем в авариях на всех других видах транспорта. В среднем только за 3 дня здесь гибнут столько человек, сколько за год на авиационном, железнодорожном, морском и речном транспорте в целом. Примерно 5% погибших в ДТП - это дети. Количество погибших детей ежегодно увеличивается на 15%, а более 80% из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами. Каждый год их число растет более чем на 3000 человек.

Ущерб, наносимый обществу вследствие дорожно-транспортных происшествий, непоправим. Помимо унесенных и покалеченных жизней, следует отметить материальные потери.

Каждое ДТП может иметь непосредственные последствия:

1. Временная дезорганизация движения.

2. Материальные потери:

- выплата пособий по инвалидности;
- расходы на лечение;
- расходы на восстановление аварийных транспортных средств;
- расходы на ремонт;
- другие расходы.

3. Нанесение ущерба здоровью участников ДТП.

4. Летальный исход (гибель) всех или некоторых участников ДТП.

5. Психические травмы и заболевания участников ДТП и их родственников.

Поведение участников и очевидцев ДТП

Первое, что необходимо сделать, - оценить ситуацию и приступить к извлечению пострадавшего из-под колес, из кабины и т.п. Делать это надо аккуратно, потому что двери кабины могут быть деформированы, заклинены, вдавлены внутрь, что будет мешать извлечению пострадавшего. Надо, прежде всего, устранить причины, мешающие этому.

Пострадавшего нельзя извлекать из автомобиля, если:

- нет прямой опасности для его жизни;
- его состояние может ухудшиться.

Пострадавшего нужно извлекать из автомобиля, если:

- имеется кровотечение, которое нельзя остановить в машине;
- он без сознания;
- его жизни угрожает опасность.

Второе - принять меры, чтобы предупредить воспламенение и взрыв горючего, повторный наезд и столкновение и т. п. Надо установить аварийные знаки, выключить двигатели и отключить аккумуляторы в аварийных машинах.

Третье - вызвать «скорую помощь» и с помощью окружающих извлечь пострадавшего и перенести его в безопасное место» Для извлечения пострадавшего надо:

- открыть дверцы, при невозможности - выбить стекла;
- отстегнуть или отрезать ремень безопасности, удерживающий пострадавшего;
- освободить ноги;
- извлечь пострадавшего за доступные неповрежденные части тела (хорошо, если это делают два-три человека);
- следить, чтобы извлекающие сами не споткнулись и не зацепились за что-либо.

Извлечь пострадавшего из автомобиля, перенести его на какую-нибудь площадку и уложить для оказания первой помощи следует с максимальной осторожностью, чтобы создать условия для стимуляции дыхания и сердечной деятельности:

- после удаления пострадавшего с места происшествия его не переносят, а осторожно подтаскивают;

- не стоит переворачивать пострадавшего на спину, кроме как при оживлении: его тело, принимая удобную позу, старается само помочь себе;

- голову пострадавшего нужно положить ниже, немного повернуть в сторону и слегка запрокинуть, иначе потерявший сознание человек может задохнуться из-за западания языка;

- если нет морозов или осадков, нельзя ничем накрывать человека, находящегося в бессознательном или шоковом состоянии (нагревание тела усилит кровообращение, из-за чего может пострадать кровоснабжение некоторых органов);

- под пострадавшего нужно подстелить одеяло;

- потерявшему сознание нельзя давать пить (он не способен глотать);

- постоянно нужно следить за дыханием: если оно прекратилось, нужно немедленно приступить к оживлению.

Доврачебная медицинская помощь при ДТП

Оказание медицинской помощи, если пострадавших двое или больше, надо начинать в первую очередь с того, кто в ней более всего нуждается. По степени угрозы для жизни последовательность следующая:

- 1) расстройство дыхания, удушье;
- 2) сильное наружное кровотечение;
- 3) бессознательное состояние;
- 4) травматический шок.

Первые три диагноза при взгляде на пострадавшего устанавливаются по ряду признаков. При расстройстве дыхания пострадавший, как правило, без сознания, у него синее лицо, пена на губах, беспокойство и хрипы, слышные на расстоянии.

Наружное кровотечение и бессознательное состояние определяются без затруднений.

Чтобы распознать состояние шока, нужно посчитать пульс: если при наличии тяжелой травмы пульс 110-120 ударов в минуту, можно считать, что пострадавший находится в состоянии шока.

Вопросы для закрепления:

1. От каких трех основных причин зависит безопасность на дороге?
2. Каковы основные причины аварий на транспорте?
3. Какие из последствий ДТП являются самыми опасными?
4. Какую медицинскую помощь необходимо оказать пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии?

Материал к занятию 6.3. «Дорожные знаки»

1 год обучения

Дорожные знаки

Когда первобытный человек царапал заостренным камнем на стене пещеры неуклюжие изображения предметов, имевших определенное значение и смысл, то этим самым он запечатлевал свою мысль. Впоследствии для письма использовали отшлифованные каменные плиты, деревянные дощечки, выделанную кожу животных, папирус и бумагу. Со временем неуклюжие изображения превратились в знаки. Они изображали звуки, которые мы называем буквами. Также и на дорогах для водителей и пешеходов должна быть информация предупреждающая водителей об обстановке на дороге. Поставить у дороги доску и написать на ней, что дорога неровная и скользкая, ехать по ней опасно, довольно сложная работа, да и вряд ли водитель успел бы прочитать, что там написано, если он едет по дороге со скоростью 60 км/ч. А в темное время суток совершенно невозможно читать, несмотря на то, что фары освещают дорогу на 100 метров. Тем более, на каком языке писать? Ведь на дорогах находятся водители разных стран. Один понимает по-немецки, другой по-английски, третий по-русски и т.д. С одними только буквами не справиться. Надо, чтобы каждый водитель, каждый человек понимал, что хотят ему сообщить.

В недалеком прошлом писали на больших плакатах, как ехать по дороге. А потом нашли, что гораздо целесообразнее выразить ту же мысль при помощи знаков. На столбах у дорог стали ставить особые знаки, которые называются дорожными. Но и это было половинчатое решение. Каждое государство пользовалось своими знаками, различного формата и цвета, разного значения. Опять беда: эти знаки знали только водители данного государства, иностранные водители не понимали их значения. Назрела необходимость создания таких знаков,

которые знали бы водители всех стран. Для этого при Организации Объединенных Наций была создана постоянно действующая международная комиссия, которая стала заниматься проблемами движения, в том числе разработкой единых дорожных знаков. Из числа знаков, применявшихся в различных странах, выбрали самые лучшие, самые выразительные. Эти знаки были взяты в основу типовых и их рекомендовали для всех стран.

С 1971 года и у нас введены дорожные знаки, соответствующие международным требованиям. Таким образом, для всех водителей транспортных средств на дорогах установлен международный язык. Если мы поедем в гости за границу, то сможем по дорожным знакам читать информацию о дорожной обстановке.

Дорожные знаки являются наиболее простыми, распространенными и достаточно эффективными средствами организации движения. Правильное их применение во многих случаях исключает необходимость использования более сложных и дорогостоящих устройств. Разумное сочетание дорожных знаков с другими сравнительно простыми техническими средствами, в частности разметкой проезжей части, позволяет успешно решать вопросы организации движения на самых сложных участках и лишь в местах наибольшего движения автомобилей требуется активное регулирование движения, осуществляемое светофором или милиционером-регулирующим.

Группы дорожных знаков

Большинство дорожных знаков относится непосредственно к водителям транспортных средств, но и пешеходам они помогают ориентироваться в дорожной обстановке.

Общее количество дорожных знаков с разновидностями составляет 206 вместо 128 по предыдущему стандарту. Такое расширение номенклатуры знаков произошло в основном за счет предупреждающих, информационных, знаков особых предписаний и знаков дополнительной информации (табличек), т.е. знаков, помогающих водителю ориентироваться в выборе правильного направления и режима движения.

Для передачи необходимой информации в дорожных знаках используются условные символы. В силу разнообразия дорожных условий и ситуаций дорожные знаки представляют собой весьма многочисленную группу средств регулирования, насчитывающую более 200 наименований. Чтобы облегчить распознавание и уменьшить время реакции участников дорожного движения, дорожные знаки

разделены на группы таким образом, что большинство знаков каждой группы имеет общие отличительные признаки по форме и расцветке. Каждая группа объединяет знаки, передающие однородную информацию (их всего восемь):

- предупреждающие знаки;
- запрещающие знаки;
- предписывающие знаки;
- знаки особых предписаний;
- информационные знаки;
- знаки приоритета;
- знаки сервиса;
- знаки дополнительной информации (таблички).

Последние две группы - вспомогательные. Первые шесть групп - основные, о которых пешеходу нужно знать.

Форма, расцветка, размеры самих знаков, а также размеры изображений (символов) и надписей на них выбраны не случайно. Они учитывают особенности зрительного восприятия человека в различных условиях движения, а также скорость, условия видимости, состояние погоды, интенсивность дорожного движения и т.п.

Форма знаков в каждой группе в основном одинаковая, традиционная. Определив на расстоянии форму знака, уже можно получить предварительную информацию о значении знака: треугольник – предупреждение об опасности, прямоугольник – указание о месте расположения пунктов сервиса и т.п.

Внешний вид знака, правила его установки, зона действия и т.п. определяются Государственным стандартом, нарушать который никто не имеет права. На загородных дорогах, где освещение знаков электрическими лампами затруднительно, допускается освещение их отраженным светом фар автомобилей. С этой целью знаки оборудуются отражательными устройствами - катафотами.

Перечень всех дорожных знаков с описанием их значений содержится в Приложении 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации. Каждый знак имеет свой номер, состоящий из цифр, разделенных точкой. Первая цифра означает номер группы, вторая – порядковый номер знака в группе. Некоторые знаки имеют разновидности. Третья цифра указывает на порядковый номер разновидности знака. Например, знак 5.19.2 «Пешеходный переход» - это вторая разновидность девятнадцатого знака пятой группы.

Предупреждающие знаки – информируют водителей о приближении к опасному участку дороги. Эти знаки имеют треугольную форму, белый фон с красной каймой. Они предназначены для оповещения водителей о характере опасности на пути движения.

Предупреждающие знаки устанавливаются, в зависимости от разрешенной скорости движения, условий видимости и возможности их размещения на расстоянии 150-300 м от начала опасного участка вне населенных пунктов и 50-100 м - в населенных пунктах. Знаки, предупреждающие о близости железнодорожных переездов и пересечении с главной дорогой, дублируют на расстоянии 50-100 м до опасного участка.

Запрещающие знаки – вводят или отменяют определенные ограничения и располагаются непосредственно перед участками улиц и дорог, на которых вводятся ограничения.

Запрещающие знаки имеют круглую форму, белый или голубой фон с красной каймой.

Зона их действия распространяется:

- при расположении перед искусственным сооружением (мост, путепровод, эстакада, тоннель и т. п.) - на это сооружение;

- при расположении за перекрестком, т.е. в начале или глубине квартала (перегона): в городах и других населенных пунктах - до площади или перекрестка с круговым движением на нем, разветвления улицы или дороги (развилки), границы населенного пункта; на дорогах вне населенного пункта - до ближайшего населенного пункта;

- при расположении перед перекрестком, т.е. в конце квартала (перегона), повсеместно на пересекающую улицу (дорогу) в пределах, указанных выше.

Предписывающие знаки указывают разрешенные направления движения, минимально допустимую скорость, а для определенных категорий транспортных средств – направления движения или маршрута. Предписывающие знаки имеют круглую форму с синим фоном. При расположении перед перекрестком их действие распространяется на перекресток, при расположении перед площадью - до ближайшего пересечения на этой площади.

Знак «Движение только прямо» может быть расположен за перекрестком (на перегоне), в этом случае зона его действия - до ближайшего перекрестка (возможно и трехстороннего).

Знак «Велосипедная дорожка» запрещает движение других видов транспорта.

Знаки особых предписаний вводят или отменяют определенные режимы движения, имеют квадратную или прямоугольную форму с синим фоном (некоторые знаки имеют зеленый или белый фон).

Знаки приоритета устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений проезжей части или узких участков дороги.

Информационные знаки – информируют о расположении населенных пунктов и других объектов, а также об установленных или о рекомендуемых режимах движения.

Знаки сервиса информируют о расположении соответствующих объектов. В населенных пунктах они устанавливаются за 100-250 м от объекта и на ближайших к нему поворотах.

Знаки дополнительной информации (таблички) уточняют или ограничивают действие знаков, с которыми они применены, их помещают непосредственно под теми знаками, к которым они относятся.

Автомобильные дороги сейчас превратились в мощные транспортные магистрали, миллионы автомашин отправляются в дальние рейсы, движутся на высоких скоростях.

Водитель должен хорошо знать, какая дорога его ожидает впереди, куда она ведёт, каково её состояние, какие опасности его ждут. Опасных мест (крутых поворотов, скользких участков, подъёмов и спусков) на дороге может встретиться немало.

Обо всех этих опасностях водителя нужно поставить в известность заранее, чтобы он мог принять необходимые меры, предупреждающие аварии. Для этого служат дорожные знаки. Все участники дорожного движения должны хорошо знать дорожные знаки и дополнительные средства информации.

Вопросы для закрепления:

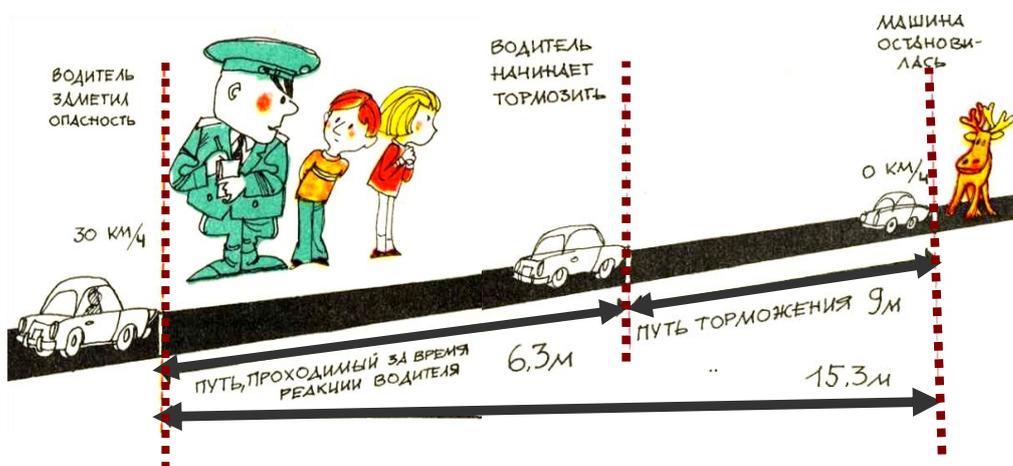
1. Почему язык дорожных знаков называют международным?
2. Перечислите группы дорожных знаков.
3. Когда и где устанавливают временные дорожные знаки?
4. К чему может привести своевольная перестановка или повреждение дорожных знаков?

Материал к занятию 1.3. «Тормозной и остановочный путь автомобиля» 2 год обучения

Представим себе, что у всех нас есть права на вождение автомобиля, что мы - водители. Садимся за руль, включаем зажигание, заводим мотор. Поехали. Едем по улице. Погода ясная, асфальт сухой, настроение отличное. Мы не удалые гонщики, а обычные опытные водители.

Стрелка спидометра, вздрагивая, показывает: 20, 30, 40. Мы едем со скоростью 40 км/ч - это достаточная и вполне умеренная скорость для езды по городу на легковом автомобиле. Ничего не скажешь: приятно сидеть за рулем и водить машину. Внимательно следим за дорогой, поглядываем и на тротуар - оттуда невнимательный пешеход может неожиданно выскочить на мостовую. И вдруг на дорогу, прямо перед нашим автомобилем, выбегает мальчик. Нажимаем на тормозную педаль... С момента, когда водитель замечает опасность и до момента, когда он нажимает педаль тормоза, проходит некоторое время, которое называется *временем реакции водителя* (R_A). Это время очень короткое и может показаться даже незначительным, но имеет огромное значение. У здорового человека оно составляет 0,8-1,0 секунду. В то время, когда человеческий мозг «телеграфирует» - дает ноге указания для остановки, автомобиль движется дальше. Это - *путь, проходимый автомобилем за время реакции водителя* (R_T).

С момента нажатия на педаль тормоза колеса начинают вращаться медленнее, даже останавливаются, но автомобиль еще не остановился. Путь, который проходит автомобиль с начала торможения до полной остановки, называется *путем торможения* или *тормозным путем* (P_T).



остановочный путь

А путь, который проходит автомобиль с того момента, когда водитель заметил опасность, до полной остановки, называется *остановочным путем* (P_{TL}).

Таким образом, остановочный путь (P_{TL}) = пути, проходимому за время реакции водителя (R_T) + тормозной путь (P_T).

$$P_{TL} = R_T + P_T$$

К счастью, мальчик отделался испугом, он побледнел и был готов расплакаться. Хорошо, что так. Кто-то из очевидцев успел позвонить на станцию скорой помощи (телефон 03) и в отдел милиции (телефон 02), и вскоре примчалась машина «Скорой помощи» с включенной сиреной, а за ней и автоинспектор. Врач, осмотрев мальчика, не обнаружил травм и даже царапин.

Автоинспектор записал имя мальчика, номер школы, домашний адрес и отпустил его домой.

А ведь все могло закончиться иначе. Как? (Учащиеся перечисляют все возможные последствия поступка мальчика).

Мальчик мог получить травму, мог остаться инвалидом. Чтобы не наехать на мальчика, водитель мог бы повернуть направо или налево, будучи не в состоянии остановить машину, заехать на тротуар и наехать на пешеходов. Водитель мог бы свернуть с дороги, наехать на столб или здание, получить травму и т.д.

Но работа автоинспектора на месте происшествия этим не кончилась. Вернее, только началась. Надо было установить, с какой скоростью ехал автомобиль, придерживался ли водитель правил дорожного движения. Во-первых, автоинспектор измерил след торможения.

При расследовании причин дорожного происшествия это самое главное, ведь по тормозному пути можно установить скорость автомобиля.

Длина следа торможения составила 12 метров. Это - *тормозной путь*, путь, который прошел автомобиль с начала торможения до полной остановки. Затем автоинспектор вынул из папки таблицу, подсчитал и сказал водителю, что тот ехал со скоростью 40 км/ч. А мальчика на дороге он заметил в 20-25 метрах. Как он это узнал? Подсчитаем и мы.

Вспомним, что тормозной путь (P_T) + путь, проходимый за время реакции водителя (R_T) = остановочному пути (P_{TL}). Длину тормозного пути мы уже знаем, он составляет 12 метров. Нужно узнать длину пути, проходимого за время реакции водителя. Допустим, что время

реакции водителя - 1 секунда. Сколько метров пройдет автомобиль за одну секунду, если его скорость 40 км/ч?

1 час - это 60 минут, 1 минута - 60 секунд, значит 1 час = 3600 секунд.

1 километр = 1000 метров, 40 километров = 40 000 метров.

$40000 : 3600 = 11,1$ метров. Это и есть путь, проходимый за время реакции водителя (R_T).

А длина остановочного пути (P_{TL}): $12 \text{ м} + 11,1 \text{ м} = 23,1 \text{ м}$.

На расстоянии 23,1 метров водитель увидел бегущего мальчика. Если бы он заметил его на меньшем расстоянии, то последствия были бы печальными, несчастье стало бы неминуемым. При езде по ровной, сухой асфальтированной дороге со скоростью 40 км/ч водитель легкового автомобиля в состоянии остановить машину через 23 метра после того, как он заметил опасность. Это расстояние называется *опасной зоной*, сюда нельзя попадать никому. У каждого движущегося транспортного средства своя опасная зона впереди машины, длина этой зоны зависит от:

- скорости движения транспортного средства;
- от массы автомобиля;
- от профиля пути (ровность, наличие подъемов и спусков);
- от состояния покрытия и качества протектора на шинах.

Скорость движения и опасная зона

Чем больше скорость автомобиля, тем длиннее путь, проходимый им за одну секунду. С ростом скорости возрастает в первую очередь путь, который проходит автомобиль за время реакции водителя. Чем больше скорость, чем больше усилие, развиваемое в колесах, тем длиннее и тормозной путь, и опасная зона.

Длина опасной зоны в метрах на сухой асфальтированной дороге при различных скоростях легкового автомобиля:

Скорость (км/час)	Путь, проходимый за 1 секунду времени реакции водителя (R_T) (м)	Тормозной путь (P_T) (м)	Опасная зона (P_{TL}) ($R_T + P_T$) (м)
50	13,9	19,6	33,5
60	16,7	28,4	45,1
80	22,2	43,2	65,4
100	27,8	78,7	106,5
120	33,3	113,0	146,3

Если скорость увеличивается в два раза, то опасная зона увеличивается в то же время в три раза. Это значит, что переходить дорогу

перед приближающимся автомобилем опасно. Никогда нельзя думать: «Ничего, успею...» и затем начать переходить дорогу. Если, например, легковой автомобиль приближается со скоростью 60 км/ч, то переходить улицу в 50 метрах от него уже рискованно, можно оказаться на границе опасной зоны. Безопасно переходить дорогу лишь тогда, когда до приближающейся машины остается расстояние, равное длине двух опасных зон. Естественно, пешеходу трудно точно определить скорость приближающегося автомобиля и подсчитать длину опасной зоны. На это не способен ни один пешеход, поэтому следует «ошибаться» в свою пользу, прикидывая расстояние до приближающегося автомобиля. Это лучший способ и залог безопасности.

Особенно трудно определить расстояние приближающегося автомобиля и приблизительную скорость его в сумерках, в темноте, в туман, в дождь и снегопад. В сумерках и в темноте значительно ухудшается видимость. Пешеходы и водители не очень хорошо различают, что делается на дороге. В темноте легко ошибиться в определении расстояния как до едущего автомобиля, так и до неподвижных предметов. При плохом освещении часто близкие предметы кажутся далёкими, а далёкие – близкими. Случаются зрительные обманы: неподвижный предмет можно принять за движущийся, удаляющийся – за приближающийся, и наоборот. В темноте трудно определить по свету фар автомобиля, приближается он или нет. А если приближается, то с какой скоростью.

Глаза человека устроены так, что им надо время, чтобы привыкнуть к темноте. Но всё равно ночное зрение значительно хуже дневного.

При плохом освещении, в сумерках, глаза плохо различают цвета. Например, красный цвет кажется тёмным и даже черным. Зелёный цвет выглядит светлее, чем красный. При приближении к светофору его сигналы кажутся поначалу белыми, и лишь позднее мы начинаем различать цвета. Прежде всего, становится виден зелёный, затем жёлтый и красный. К сожалению, не все пешеходы и водители это знают и не проявляют должной осторожности в темноте.

Вывод простой. В темноте при переходе улицы расстояние до приближающегося автомобиля должно быть больше, чем днём. Торопиться и днём нельзя, а в темноте тем более. Желательно в тёмное время не носить тёмную одежду. Если есть возможность, то надо использовать светоотражающие наклейки, ленты для одежды и значки, которые помогают водителям увидеть вас на большом расстоянии.

Вот как много всего надо знать и учитывать водителю, выбирая скорость движения своего автомобиля, а пешеходу – определяя расстояние до приближающегося автомобиля, если надо перейти дорогу.

Когда водитель выбирает скорость движения, он знает техническое состояние своего автомобиля и свои возможности. Поэтому ему известна и длина тормозного пути автомобиля.

Пешеход же не знает ни технического состояния приближающегося автомобиля, ни в каком физическом состоянии находится водитель, каковы его умение и опыт.

Значит, для пешехода очень важно, переходя дорогу, правильно выбрать расстояние до приближающегося автомобиля или другого транспортного средства. Нельзя переходить дорогу в тех местах, где водитель не ожидает появления пешехода на проезжей части, т.е. там, где нет пешеходного перехода. Пешеход обязан знать, где и как переходить дорогу, и выполнять эти правила очень точно.

Масса автомобиля и опасная зона

Чем больше масса транспортного средства, тем больше его энергия. Поэтому и получается, что при одной и той же скорости у различных транспортных средств разная длина тормозного пути, а, следовательно, и опасная зона. У грузового автомобиля играет роль вес груза, ведь автомобиль без груза легче остановить, чем груженный. Груз увеличивает тормозной путь грузового автомобиля примерно на одну треть.

Состояние покрытия дороги и опасная зона

Самое большое влияние на длину пути торможения имеет состояние покрытия. Чем шершавее полотно дороги, тем лучше сцепление колес с дорогой. Когда при торможении колеса начинают вращаться медленнее, нет опасности скольжения. Для торможения это обстоятельство имеет огромное значение. У нас дороги покрываются асфальтобетоном, асфальтом, щебнем и гравием. Они имеют разную степень шероховатости. Водителям нравится больше всего асфальт, покрытый щебнем. Гораздо хуже гладкий асфальт. Асфальт, покрытый щебнем, можно сравнить с наждачной бумагой, а гладкий асфальт - с обычной бумагой, скажем, листом из тетради. Попробуйте провести пальцем по наждачной бумаге. Как-то само по себе происходит сцепление пальцев с бумагой. Иное дело с гладкой бумагой. Пальцы скользят по бумаге, сцепление гораздо хуже. Точно так же обстоит дело со сцеплением шин и дороги при различных покрытиях.

Особенно большое влияние на состояние покрытия имеют метеорологические условия. Лучше всего сцепление шин с дорогой при сухом покрытии. Сцепление сильно ухудшается при мокром покрытии.

Особенно обманчиво и представляет большую опасность для водителей и пешеходов начало дождя. Первые капли дождя, упавшие на дорогу, смешиваются с пылью и покрывают дорогу слизистым слоем. Это значительно ухудшает сцепление шин с дорогой, вождение автомобиля затруднено, на поворотах автомобиль может занести, резкий поворот рулевого колеса может вызвать боковое скольжение.

Когда начинается дождь, то в самом опасном положении оказываются мотоциклисты. Двухколесный мотоцикл становится трудноуправляемым, колеса начинают скользить, и мотоцикл может опрокинуться. Через некоторое время дождь смывает с дороги слизистый слой, сцепление шин с дорогой немного улучшится, но останется все же не таким хорошим, как прежде. Почему?

Все дело в том, что колесо автомобиля при вращении не может полностью вытеснить воду, попавшую в канавки протектора. Между шиной и полотном дороги остается слой воды, автомобиль едет как бы на водяной подушке и поэтому неустойчив. При быстрой езде кажется, что автомобиль как бы плавает на дороге. Это явление называется аквакольжением. По существу оно похоже на катание на водяных лыжах. Невероятно великая сила у дождевой капли на дороге. Она заставит скользить даже самый тяжелый грузовик. Чем больше изнашивались шины, тем больше вероятность скольжения.

В несколько раз опаснее мокрой дороги дорога с укатанным снежным покрытием и особенно гололед. Тормозной путь тут возрастает особенно резко.

Дождь, снег и гололед - нежеланные спутники водителя. Тормозной путь, а также опасная зона возрастают на укатанной снежной дороге в два раза, а при гололеде - в пять раз. Остановить автомобиль зимой гораздо труднее, чем летом.

Много неприятностей причиняют водителям неосторожные пешеходы. Им кажется, что зимой так же просто остановить автомобиль, как и летом. Мы уже разясняли, что это не так. Опасная зона впереди автомобиля теперь увеличена в несколько раз. А невнимательный пешеход, которому все это нипочем, переходит дорогу перед автомобилем, который, как ему кажется, еще довольно далеко. Водитель инстинктивно нажимает на педаль тормоза. Но так как сцепле-

ние колес с дорогой плохое, то колеса перестают вращаться, блокируются, машина же скользит дальше наподобие саней, не подчиняясь управлению рулем.

Каждый пешеход должен понимать, что всякое его действие, пусть хоть и незначительное, как ему кажется, может вызвать опасную ситуацию. Предупредить это просто - будем все по-настоящему внимательны и вежливы! И в дорожном движении применимо слово «пожалуйста». Внедрим его в жизнь!

Вопросы для повторения

1. Почему невозможно мгновенно остановить автомобиль?
2. Что такое тормозной путь?
3. Что такое путь, проходимый за время реакции водителя?
4. Что такое опасная зона?
5. Один автомобиль едет со скоростью 10 км/ч, а другой - 30 км/ч. Который из них остановится раньше, если водители станут тормозить одновременно?
6. Почему нельзя перебежать дорогу перед приближающимся автомобилем?
7. Когда и в каком случае легче остановить автомобиль: летом или зимой, на сухой или мокрой дороге?
8. Как вы думаете, у пешехода и велосипедиста тоже есть тормозной путь?
9. Если грузовой и легковой автомобили едут с одинаковой скоростью, то который из них остановится после торможения раньше?
10. Во сколько раз увеличивается опасная зона зимой, по сравнению с сухой дорогой летом?

Материал к занятию 2.4. «Автомагистраль» 2 год обучения

В соответствии с Правилами дорожного движения *автомагистралью* называется дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии – дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками.

Автомагистраль по своим параметрам и инженерному обустройству приспособлена для безопасного движения автомобилей с высо-

кими скоростями. Она изолирована от местного движения, т.е. не имеет часто расположенных съездов и въездов, которые являются местами повышенной опасности.



5.1

На дороге, обозначенной знаком «Автомагистраль», *запрещается*:

- движение пешеходов, велосипедистов и транспортных средств, максимальная скорость которых по технической характеристике меньше 40 км/ч;
- остановка вне специально выделенной полосы или мест, обозначенных дорожными знаками 5.15 «Место стоянки» или 6.11 «Место отдыха»;
- разворот, въезд на разделительную полосу и разрывы в ней;
- движение задним ходом;
- движение грузовых автомобилей, полная масса которых превышает 3,5 т, далее второй полосы;
- учебная езда.

Знак 5.1 «Автомагистраль» может быть установлен лишь на тех участках дорог, где геометрические параметры, оборудование и техническое состояние дорог обеспечивают безопасность при высоких скоростях. Обязательным элементом скоростной дороги является наличие разделительной полосы между встречными потоками транспортных средств.

Ограничение допуска на автомагистрали пешеходов и всех типов транспортных средств, которые не могут двигаться со скоростью более 40 км/ч, предусмотрено для исключения помех со стороны тихоходных транспортных средств и излишних обгонов и обеспечения высокой пропускной способности таких дорог. На автомагистралях также запрещается пешеходное движение, так как вследствие высокой скорости водитель не может обеспечить своевременную остановку автомобиля при внезапном появлении пешехода на проезжей части.

Перечисленные выше ограничения обеспечиваются не только вышеуказанными требованиями, но и установкой на всех примыкающих дорогах соответствующих запрещающих и указательных знаков, а также ограждением дорог, препятствующим внезапному появлению людей и животных.

Статистика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что на загородных дорогах многие дорожно-транспортные происшествия обусловлены наездами на стоящие на обочинах (при узких обочинах стоящий автомобиль занимает и часть проезжей части) или на отъезжающие с обочин транспортные средства.

Поэтому на автомагистралях Правила запрещают остановку и на обочинах, если она специально не оборудована как стояночная полоса (широкая, укрепленная покрытием и отделенная разметкой полоса).

На автомагистралях действующими строительными нормами и правилами, кроме того, предусматривается устройство достаточного количества оборудованных стоянок, которые располагаются за пределами обочин.

При вынужденной остановке на проезжей части вне специально отведенных для стоянки мест водитель должен обозначить транспортное средство - позади автомобиля выставить знак аварийной остановки или красный мигающий фонарь и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).

Наличие знака 5.1 при въезде на автомагистраль является для водителя одновременно указанием того, что он обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней.

Для выполнения этого требования водитель должен воспользоваться полосой разгона. Полоса разгона устраивается на современных автомобильных дорогах в местах примыкания других дорог. Эта полоса обеспечивает возможность водителям транспортных средств, въезжающих на дорогу, развить скорость, более близкую к скорости потока автомобилей на основной дороге, что делает маневр слияния с потоком плавным и более безопасным.

При отсутствии полосы ускорения на автомагистрали и необходимости уступить дорогу водитель должен остановить свое транспортное средство в пределах примыкающей дороги, с которой он въезжает на автомагистраль.

Материал к разделу «Мы – юные велосипедисты»

С какого возраста разрешается выезжать на проезжую часть?

В разделе 24 Правил содержатся лишь дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок и прогону

животных. Это означает, что основные требования изложены в других разделах Правил (например, в разделах 1, 2 и т. д.). Как известно, термином «водитель» охватываются лица, управляющие велосипедом, гужевой повозкой (санями), К водителям приравниваются и погонщики скота. Поэтому, например, любой пункт Правил, в котором нет оговорки, что речь идет о водителе какого-либо конкретного транспортного средства, касается без исключения всех участников движения, которые охватываются термином «водитель».

Управлять велосипедом без подвесного двигателя, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, а двух- или трехколесным транспортным средством с рабочим объемом двигателя не более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью не более 40 км/ч – лицам не моложе 16 лет.

Требования, изложенные в данном пункте Правил, как и во всех других случаях, когда это прямо оговорено, вступают в действие только при движении по дорогам (см. термин «дорога»). На другие места (например, закрытые дворы, поля, поляны и т. п.), где может происходить движение велосипедистов, гужевых повозок и прогон животных, требование этого пункта Правил не распространяется.

Требования безопасности.

Велосипед без подвесного двигателя, а также другое двух- или трехколесное транспортное средство с рабочим объемом двигателя менее 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью менее 40 км/ч должны иметь исправные тормоза и звуковой сигнал. При движении по дорогам в темное время суток и в условиях недостаточной видимости эти транспортные средства должны быть оборудованы спереди фонарем (фарой) с белым светом, сзади – фонарем с красным светом или красным световозвращателем.

Наличие исправных тормозов и звукового сигнала всегда обязательно, независимо от места и условий движения велосипеда без подвесного двигателя или двух- или трехколесного транспортного средства с рабочим объемом двигателя менее 50 см³. Правила не вводят каких-либо норм, которым должны отвечать тормоза. Их конструкция и состояние могут определяться инструкцией завода-изготовителя.

Наличие спереди фонаря (фары) с белым светом, а сзади фонаря с красным светом или красного световозвращателя обязательно только при движении по дорогам в темное время суток и в других услови-

ях недостаточной видимости. Если же рассматриваемые транспортные средства не оборудованы этими приспособлениями, их движение по дороге в условиях недостаточной видимости должно быть исключено. В таких случаях водитель должен сойти с транспортных средств и продолжать движение пешком по правому краю проезжей части.

С 1 июля 2008 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 84, которое внесло изменения и дополнения в действующие Правила дорожного движения. Они касаются п. 24.3 ПДД, где включено требование, запрещающее водителям мопедов двигаться по дороге без застегнутого мотошлема.

В пункте 1.2 ПДД дается измененное определение терминов дорога и мопед:

«Дорога» - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

«Мопед» - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см³ и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками».

Движение по проезжей части на велосипедах разрешается только в один ряд на расстоянии не более 1 м от ее правого края. Выезд на большее расстояние допускается лишь для обгона, объезда и в разрешенных случаях для поворота налево или разворота. Разрешается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Выполнение норм, содержащихся в данном пункте, является одним из основных условий безопасного движения. Обгон, объезд и поворот налево или разворот лица, следующие на велосипеде должны производить в соответствии с требованиями, изложенными в соответствующих разделах Правил. Так, перед перестроением, поворотом или разворотом должны быть поданы сигналы в соответствии с требованиями Правил.

Под разрешенными случаями для поворота налево или разворота имеются в виду все случаи, за исключением тех, которые прямо запрещены Правилами.

При движении по обочине должны быть обеспечены условия для беспрепятственного движения пешеходов.

Водителям велосипеда и мопеда **запрещается:**

– ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;

– перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном специальном детском сиденье, оборудованном надежными подножками;

Пояснение: велосипед является транспортным средством строго индивидуального пользования. Ни на раме, ни на багажнике велосипеда нельзя перевозить пассажиров. Исключение составляет лишь ребенок, которого можно перевозить при условии, что велосипед оборудован дополнительным сиденьем с подножками. Такое сиденье может быть расположено как на раме, так и над задним колесом велосипеда. Сказанное относится и к мопедам.

- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз мешающий управлению;

Пояснение: Груз или предметы, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда или мопеда, представляют серьезную угрозу безопасности движения как для самих водителей этих транспортных средств, так и для других участников движения. При этом не имеет значения, какой это по характеру и внешнему виду груз (чемодан, рейка, удочка и т.п.). Запрещается перевозить и любой груз, не выходящий за указанные габариты, но реально мешающий управлению (например, тяжелый предмет, нарушающий устойчивость велосипеда или мопеда).

- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки;

Пояснение: Знак 4.4 «Велосипедная дорожка» указывает путь, предназначенный исключительно для движения велосипедов и мопедов. Поэтому при наличии рядом с основной проезжей частью такой велосипедной дорожки использовать основную дорогу водителям велосипедов и мопедов запрещается.

- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении;

Пояснение: На дорогах с трамвайным движением или с числом полос для движения в данном направлении более одной водители велосипедов и мопедов для поворота налево или разворота должны сойти с транспортного средства и перейти дорогу, ведя велосипед или мопед рядом. При маневрировании водители указанных транс-

портных средств должны подавать предусмотренные Правилами сигналы. Число полос и наличие трамвайных путей на дороге, на которую поворачивает водитель велосипеда или мопеда, значения не имеют.

- двигаться по дороге без застегнутого мотошлема (для водителей мопедов);

- запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом или мопедом.

Пояснение: Из-за неустойчивости двухколесных транспортных средств Правила запрещают использовать их для буксировки. Исключение делается только для буксировки боковых и задних прицепов промышленного изготовления, специально предназначенных для эксплуатации в составе с велосипедом или мопедом.

Места, где движение на мопедах и велосипедах запрещено

Помните, что движение на велосипедах и мопедах разрешено не на всех дорогах.

Тротуары и пешеходные дорожки предназначены для движения только пешеходов. Таким образом, при наличии предписывающего знака 4.5. «Дорожка для пешеходов» движение велосипедистов запрещено. В этих случаях велосипедист может двигаться пешком и вести велосипед руками.

Водителям велосипедов и мопедов запрещено движение по автомагистралям и по дорогам, специально выделенным для автомобилей.

На этих дорогах запрещено движение и пешеходам. Нельзя дальше ехать и в том случае, если на дороге установлены такие знаки: 3.17.2 «Опасность», 3.9 «Движение на велосипедах запрещено»

Знак «Движение на велосипедах запрещено» запрещает проезд и на мопедах. Но не запрещает вести велосипед или мопед рядом с собой.

Запрещено движение на велосипедах и мопедах в тех местах, где установлен знак 3.1 «Въезд запрещен», который в обиходе называют «Кирпич», а также там, где установлены знаки 3.2 «Движение запрещено» и 3.3 «Движение механических транспортных средств запрещено».

Знаки 3.2 и 3.3 запрещают сквозной проезд, но не запрещают подъезд кратчайшим путем к дому, в котором живете, или к своей школе.

ПДД: «Велосипеды и мопеды должны двигаться только в один ряд возможно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Колонны велосипедистов при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов. Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80-100 м.»

Выполнение этих норм является одним из важных условий обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку велосипеды, мопеды могут создавать помехи другим участникам движения, обусловленные, в частности, низкой скоростью и (или) ограниченными возможностями для маневрирования.

Допускается движение на велосипедах по обочине дороги, если это не создает помех пешеходам, но запрещается ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам.

Требование о разделении колонн велосипедистов на группы связано с необходимостью обеспечить возможность их обгона более быстроходными транспортными средствами.

ПДД: «На нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой, расположенном вне перекрестка, водители велосипедов и мопедов должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге».

Под нерегулируемым пересечением велосипедной дорожки с дорогой подразумевается место, где велосипедная дорожка, обозначенная знаком 4.4, пересекает дорогу и где отсутствуют светофор или регулировщик.

Дорожный знак 4.6 «Велосипедная дорожка» указывает дорожку, предназначенную исключительно для велосипедистов. Поэтому при наличии таких дорожек движение велосипедистов по проезжей части, предназначенной для других транспортных средств, запрещено.

Водитель велосипеда может произвести, не слезая с велосипеда, поворот налево или разворот лишь при условии, что на дороге, по которой он следует, отсутствует трамвайное движение, и что дорога эта имеет одну полосу для движения в данном направлении. Число полос и наличие трамвайных путей на дороге, куда производится поворот, значения не имеет. Причина введения этого запрещения аналогична случаю буксировки двухколесным мотоциклом.

Ведя велосипед рядом

Случается и так, что нужно сойти с велосипеда и вести его рядом: велосипедист как бы становится пешеходом. И все же то, что ему приходится вести транспортное средство, вносит свои особенности движения на проезжей части. Эти особенности выделены в Правилах, и о них необходимо знать.

Первое такое отличие состоит в том, что если пешеходам вменяется в обязанность двигаться по тротуару, обочинам, пешеходным дорожкам и разрешается по проезжей части лишь при их отсутствии, то ведущим велосипед, в том числе мопед, мотоцикл, разрешается идти в один ряд по краю проезжей части. Данное исключение сделано потому, что прерванное движение обычно кратковременно и связано либо с технической неполадкой транспортного средства, либо с преодолением какого-либо сложного участка дороги, да и перевозить, например, тяжелый мотоцикл через высокий бортовой камень на тротуар просто трудно, да и пешеходам это будет серьезной помехой.

Другое отличие в поведении пешеходов и велосипедистов, ведущих свои машины, возможно на загородных дорогах. Если, как напоминают Правила, «вне населенных пунктов пешеходы при движении по обочине или краю проезжей части должны идти навстречу движению транспортных средств», то лица, ведущие велосипед, мопед или мотоцикл, «при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств». Это требование – логичное продолжение первого правила, «Любишь кататься...» так как вести транспортное средство по проезжей части навстречу движению было бы еще более опасно.

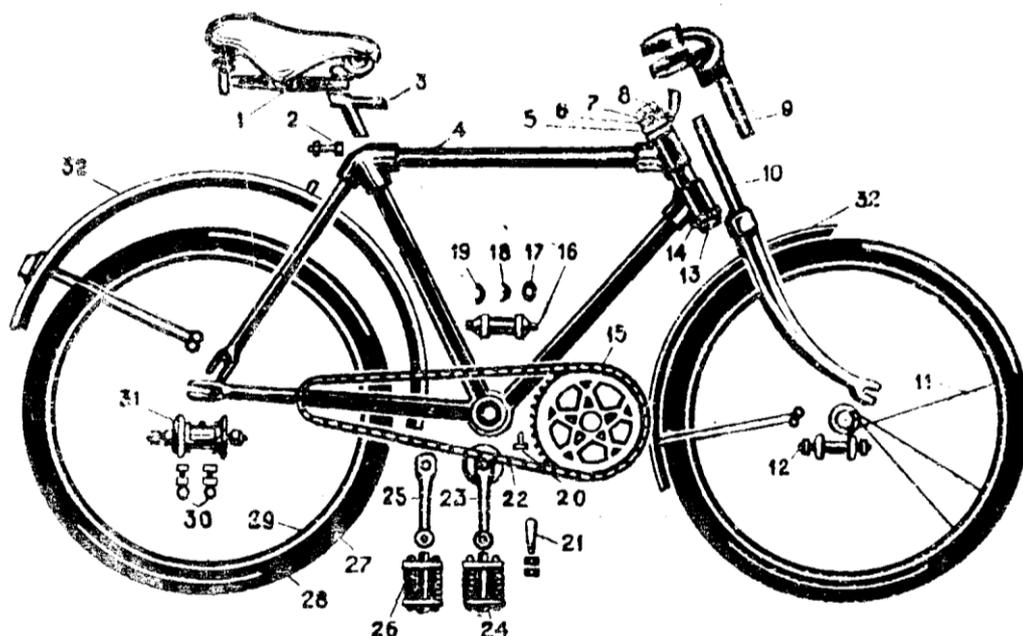
Говоря о тех требованиях, которые предъявляются Правилами к велосипедистам-пешеходам, можно дать и ряд советов по правилам безопасного ведения по дороге велосипеда.

Ведя велосипед по краю проезжей части, нужно находиться справа от него. В случае наезда автомобиля пусть лучше пострадает велосипед, но не человек.

Переходя проезжую часть при ограниченном обзоре дороги, старайтесь велосипед не выставлять далеко вперед. Для проезжающего мимо водителя он будет мало заметен, и может произойти наезд.

При переходе широкой дороги необходимо выбирать такой интервал между проходящими транспортными средствами, чтобы не останавливаться с велосипедом на середине дороги. Это опасно: велосипед будет занимать часть близлежащих полос движения.

Дидактический материал к занятию «Общее устройство велосипеда»



Устройство дорожного велосипеда:

1 - седло; 2 - болт крепления седла; 3 - крюк седла; 4 - рамка; 5 - чашка головная; 6 - крюк фонаря; 7 - верхняя чашка стержня вилки; 8, 14 и 17 - контргайки; 9 - руль; 10 - передняя вилка; 11 - спицы; 12 - втулка переднего колеса; 13 - нижняя чашка; 15 - ведущая (кадеточная) шестерня; 16 - ось каретки; 18 - чашка каретки; 19 - педальный колпачок; 20 - винт крепления ведущей шестерни; 21 - клинок шатуна; 22 - цепь; 23 - шатун правый; 24 - педаль правая; 25 - шатун левый; 26 - педаль левая; 27 - крышка; 28 - камера; 29 - обод; 30 - натяжные болты цепи; 31 - втулка заднего колеса; 32 - грязезащитные щитки.

Вопросы для закрепления:

1. Какие правила должны соблюдать водители велосипедов и мопедов?

2. Как должны вести себя велосипедисты нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой?

4. по каким элементам дороги разрешено двигаться водителю велосипеда и мопеда?

5. Какие требования предъявляются Правилами к велосипедистам-пешеходам?

Материал к разделу «Основы оказания первой доврачебной медицинской помощи»

В современных условиях получение травм людьми на дорогах и в транспорте рассматривается как одна из множества существующих проблем транспортной среды, а возникновение дорожно-транспортного травматизма – как нарушение безопасного взаимодействия взаимосвязанных звеньев системы: «водитель-транспорт-дорога-пешеход».

Дорожно-транспортный травматизм за последнее десятилетия стал крупнейшей социальной проблемой. Многие экономически развитые страны переживают настоящую эпидемию автомобильных катастроф, а число их жертв достигло колоссальных цифр. Ежегодные потери рабочего времени составляют из-за этого 350-400 млн. человеко-дней, что нанести существенный ущерб экономике.

Опыт показывает, что жизнь пострадавших нередко зависит от того, какая им будет оказана помощь в первые минуты после ДТП. По мнению японских специалистов, если пострадавший находится в состоянии клинической смерти более 3 минут, вероятность того, что жизнь удастся спасти, составляет 75%. При увеличении этого промежутка до 5 минут вероятность уменьшается до 25%, по превышении 10 минут человека спасти не удастся.

Во Франции 60% жертв ДТП погибают в течение первых 100 минут. В СНГ из-за несвоевременного оказания медицинской помощи при ДТП погибают 23% пострадавших.

По данным Московского городского научно-исследовательского института скорой помощи имени Склифосовского примерно у 17% ДТП причиной смерти были кровотечения, асфиксия (удушьё) и другие состояния, требовавшие немедленной доврачебной медицинской помощи, которая им не была вовремя оказана. Установлено также, что из числа всех, получивших тяжелые травмы при ДТП, 60% погибает на месте и 8% при эвакуации в лечебные учреждения.

Под **детским транспортным травматизмом** следует понимать все случаи повреждений у детей, нанесенные им наружными и внутренними частями движущегося транспорта в условиях и местах (улица, дорога, магистраль, двор и т. д.), требующих соблюдения Правил дорожного движения участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами и пассажирами).

Транспортными травмами являются те повреждения, которые дети получают при дорожно-транспортных происшествиях как при первичном ударе по телу, так и от повторно действующих сил.

К **транспортному травматизму не относятся** те случаи, когда человек получает травму, набегаая на стоящий транспорт, или ударяется об него при езде на велосипеде, выпадает из неподвижного транспортного средства и случаи, когда человек, не вступая в конфликт с другими транспортными средствами, падает с велосипеда.

Четкое понимание основных терминов и понятий позволяет правильно определить причины и обстоятельства транспортного травматизма, проанализировать характер и степень тяжести повреждений.

Анализ повреждений у детей при ДТП

Анализ тяжести и характера повреждений у детей, получивших травмы в результате ДТП, позволяет сделать заключение о том, что:

– **к легким травмам** могут быть отнесены только те повреждения, которые требуют амбулаторного лечения;

– **к травмам средней степени тяжести** – те случаи, в которых дети после ДТП лечились в стационарах по поводу изолированных сотрясений головного мозга и переломов костей опорно-двигательного аппарата, не сопровождавшихся шоком;

– **к тяжелым и угрожающим жизни детей повреждениям** относятся переломы костей опорно-двигательного аппарата, сопровождающиеся шоком, ушибы головного мозга с множественными повреждениями различных локализаций, независимо от осложнения их шоком;

– **группу травм от транспорта, не совместимых с жизнью**, составляют повреждения, повлекшие смерть пострадавших как в течение первых семи суток с момента ДТП, так и в более поздние сроки.

Данный подход к изучению смертельных исходов от полученных травм был выбран медиками Института им. Г. И. Турнера потому, что они считали более правильным ориентироваться не на сроки наступления смерти, как это делается Госавтоинспекцией по принятому у нас в стране правилу, а на характер патологоанатомических изменений, приведших к гибели детей, независимо от прошедшего времени с момента ДТП.

Медицинская помощь пострадавшим на месте ДТП

Десятки тысяч людей гибнут в дорожно-транспортных происшествиях, причем треть из них – из-за безучастности или медицинской безграмотности очевидцев.

По словам медиков, на месте происшествия пострадавшим оказывают доврачебную медицинскую помощь в одном случае из ста. Люди просто не знают, что делать в экстренной ситуации. Между тем приемы оказания первой медицинской помощи не так уж сложны, но именно от них порой зависит человеческая жизнь.

Наиболее эффективно оказание помощи пострадавшим в течение 30 минут с момента получения травмы.

В работе по оказанию помощи пострадавшим, как правило, пассивную роль занимают участники дорожного движения. Водители, пешеходы и пассажиры транспортных средств, а также работники коммунальных, дорожных, транспортных служб знаний и практики оказания первой помощи практически не имеют. До 70% водителей не знают назначения предметов и медицинских препаратов, находящихся в автомобильной аптечке первой медицинской помощи.

Вывод из всего сказанного очевиден: изучать приемы оказания доврачебной медицинской помощи необходимо начинать со школьной скамьи, т.к. многие приемы доврачебной помощи доступны школьникам 12-16 лет, а назначение предметов и препаратов, содержащихся в медицинской автоаптечке, – и в более раннем возрасте.

Последствия ДТП:

- Смертельные исходы в ДТП
- Отдаленные исходы ДТП (инвалидности и неизгладимые последствия, а также функциональные расстройства любых систем организма человека, наступившие после получения травмы от транспортного средства).

Принципы организации и последовательность оказания медицинской помощи

Предусмотрены три последовательных этапа оказания помощи:

первый - на месте ДТП. Он включает самопомощь и взаимопомощь лицам, оказавшимся на месте происшествия, а также помощь вызванных медицинских работников;

второй - при транспортировке пострадавших в лечебное учреждение;

третий - в лечебном учреждении.

Предусмотрен также порядок выделения и закрепления лечебно-профилактических учреждений за участками автомобильных дорог и установка на них соответствующих дорожных знаков, которые обозначают ближайшее лечебно-профилактическое учреждение. Утверждено также положение о порядке выдачи и установки опознавательного знака автомобиля, управляемого водителем-врачом. Такой знак устанавливают на автомобилях только тех врачей, которые могут оказать пострадавшим при ДТП квалифицированную помощь. Списки этих врачей составляет главный врач лечебного учреждения, и утверждают местные органы здравоохранения. Автомобили, принадлежащие врачам, могут быть обозначены специальным опознавательным знаком только с их согласия. Врачу при этом выдают удостоверение и разрешение на право использования любого транспортного средства в случаях, угрожающих жизни больного или пострадавшего.

Для оказания первой медицинской помощи в дороге предусмотрено оснащение транспортных средств аптечкой со следующим имуществом:

- валидол в таблетках 0,06 при болях в области сердца, таблетку кладут под язык;

- калий перманганат (марганцовка) используют наружно, в водных растворах для полоскания рта, горла, и промывания ран (раствор должен быть розового цвета);

- водный раствор аммиака 10% (нашатырный спирт) применяют как раздражающее кожу и отвлекающее средство для вдыхания при обмороке, угаре;

- раствор йода, спиртовой 5% (настойка йода) применяют наружно как антисептическое средство;

- жгут кровоостанавливающий используют для временной остановки кровотечения из артерий конечностей;

- лейкопластырь бактерицидный применяют для лечения ссадин, порезов и небольших ран после ожогов.

Извлечение пострадавшего из автомобиля, оценка его состояния.

Первую помощь при автомобильных травмах нередко приходится оказывать в весьма сложной и неблагоприятной обстановке. Это объясняется тем, что ДТП часто возникают в условиях интенсивного дорожного движения или в отдаленной местности на безлюдных дорогах, в жаркий летний день, дождь туман, а зимой в снегопад, метель, мороз, в темное время суток и т.д. Подход к пострадавшему может

быть затруднен, если двери и окна автомобиля невозможно открыть или тело зажато между деформированными частями автомобиля.

В таких случаях первоочередной задачей является извлечение пострадавшего из автомобиля или освобождение его тела. Это требует умения и большой осторожности, так как неумелое выполнение этих операций может усугубить тяжесть полученных травм и быть причиной гибели человека. Перед извлечением пострадавшего следует освободить от всего, что мешает этому. При этом следует особенно щадить пострадавшие части тела. Переносить пострадавшего лучше всего на носилках. Если нет носилок, можно сделать их из подручного материала, например на две жерди натянуть мешки, одеяла и т.д.

Первая доврачебная медицинская помощь направлена на облегчение страданий человека и подготовку его к эвакуации в лечебное учреждение. Если есть возможность, то с одновременным оказанием доврачебной помощи следует вызвать скорую медицинскую помощь или медицинского работника.

Следует учитывать, что возникшая при травме угроза жизни человеку может нарастать. Промедление с оказанием первой помощи в таких случаях может привести к смерти пострадавшего. Кроме того, своевременно и правильно оказанная первая помощь предупреждает осложнения, положительно влияет на дальнейшее восстановление нарушенных функций и сокращает сроки восстановления работоспособности пострадавшего.

При тяжелой травме и большой кровопотери неподвижность находящегося в бессознательном состоянии пострадавшего, отсутствие у него пульса и дыхания создают впечатление, что он умер и оказание медицинской помощи бесполезно. Однако такое заключение может быть ошибочным, так как при резком угнетении жизненных функций признаки жизни могут быть выявлены только при более тщательном обследовании. В этих целях необходимо найти пульс, послушать сердце, поднести ко рту зеркало, которое запотеет даже при слабом дыхании. Признаком жизни является реакция зрачков на свет. Необходимо раздвинуть веки и закрыть глаз рукой. При отнятии руки зрачок суживается. Если освещенность слабая, то следует поднести к глазу свет от фонарика или, соблюдая осторожность, зажженную спичку. При приближении света зрачок суживается, при удалении - расширяется.

Однако даже при отсутствии признаков жизни до прибытия медицинских работников следует бороться за жизнь человека.

Первоочередной задачей при оказании доврачебной помощи является устранение опасности, угрожающей жизни пострадавшего. Такая опасность возникает при потере сознания, обильном кровотечении, нарушении сердечной деятельности и дыхания, шоке. Первую помощь при ДТП чаще всего оказывает водитель или пассажиры, которые не пострадали или получили более легкую травму, а также лица из других транспортных средств. Однако среди участников и очевидцев ДТП может не оказаться людей, умеющих первую помощь. Поэтому такую помощь должен уметь оказывать каждый водитель.

Пострадавшего необходимо уложить в безопасном месте. Если в холодное время года нет возможности занести его тело в помещение, то пострадавшего следует положить на настил из досок, веток, на сено, на одежду и т.д. За тем надо ослабить стягивающие части одежды и внимательно осмотреть. Если пострадавший в сознании, он сам укажет место повреждения. Первую медицинскую помощь следует оказывать в такой последовательности: остановить кровотечение, угрожающее жизни; если отсутствует дыхание - приступить к искусственному дыханию; если не прощупывается пульс, то одновременно с искусственным дыханием проводить непрямой массаж сердца; обработать раны и наложить повязку, при переломах костей наложить шину.

Если Вы стали участником или свидетелем ДТП, но среди вас нет медицинского работника, а ситуация требует принятия экстренных мер, помните, что своевременное и правильное оказание первой медицинской помощи пострадавшему спасет ему жизнь, сохранит здоровье. Наши указания составлены с учетом опыта отечественных врачей, спасательных служб, разработок службы 911, опыта врачей Центра медицины катастроф и неотложных состояний.

Основное требование при оказании первой медицинской помощи: **НЕ НАВРЕДИ!**

Необходимая последовательность действий:

1. Убедитесь в личной безопасности. Автомобиль с бензиновым двигателем сгорает за 5 минут, реальна угроза взрыва. Ваши действия должны быть продуманными.

2. Эвакуация пострадавшего. При ДТП наиболее вероятно повреждение шейного отдела позвоночника. Неправильное извлечение пострадавшего может привести к его смерти.

3. Определите уровень сознания. Задайте любой вопрос пострадавшему, одновременно фиксируя ему голову: большие пальцы - на

затылке, указательные - с боков, средние - на углах нижней челюсти, безымянные - на сонной артерии для определения пульсации. Наложите шейный воротник. Извлеките пострадавшего как единое целое. Проверьте реакцию зрачка на свет, наличие дыхания и сердцебиения.

Клиническая смерть.

Признаки: отсутствие сознания, дыхания и сердцебиения, широкий зрачок.

Наличие этих симптомов - показание к проведению реанимационных мероприятий по системе АВС (проходимость верхних дыхательных путей, искусственное дыхание, массаж сердца).

Действия:

1. Пострадавшего положите на спину в безопасном месте на твердую поверхность.

2. Ликвидируйте закупорку верхних дыхательных путей. Причиной ее могут быть западение языка, инородное тело, отек и спазм гортани, травма. Положение головы и подбородка: голова назад, подбородок вперед, нижняя челюсть выдвигается вперед.

3. Оцените дыхание: если слабое или отсутствует - проводите вентиляцию легких рот в рот или рот в нос, используйте приспособления для искусственного дыхания.

4. При отсутствии сердцебиения начинайте непрямой массаж сердца.

Точка сжатия грудной клетки - 2 см выше нижнего края грудины по средней линии. Ладонь правой руки - на точке сжатия. Ладонь левой руки лежит поверх ладони правой. Пальцы обеих рук раздвинуты веером и не касаются грудной клетки. Руки прямые. Глубина сжатия более 3,5 см.

Техника проведения реанимационных мероприятий

Если помощь оказывается одним человеком, на 2 вдоха - 15 сжатий, если двумя - на 1 вдох 5 сжатий. Постоянно контролируйте состояние больного: сужение зрачка на свет, появление пульса на сонной артерии, улучшение цвета кожи, самостоятельное дыхание. Все это свидетельствует об эффективной реанимации.

ПОМНИТЕ! Если больной без сознания, но дыхание и сердцебиение сохранены, то его как единое целое (зафиксировав шейный отдел позвоночника руками или воротником), нужно перевернуть на живот и постоянно следить за проходимость дыхательных путей, дыханием и сердцебиением. В случае нарушения этих функций немедленно приступить к проведению реанимационных мероприятий.

Действия:

1. Остановите наружное кровотечение.
2. На рану наложите повязку.
3. Обезбольте.
4. При переломах наложите шину.
5. Вызовите "Скорую помощь", любого медицинского работника.

Ваша цель - сохранить жизнь пострадавшего до прибытия медицинских работников!

Кровотечение.

Кровотечение является одним из проявлений травмы. Оно может быть внутренним и наружным. При подозрении на внутреннее кровотечение, проявляющееся бледностью кожных покровов, холодным потом, нарастающей слабостью, потерей сознания, нужно уложить больного на спину с приподнятыми ногами и срочно вызвать врача.

Наружные кровотечения подразделяются на:

1. Венозное - кровь темного цвета выделяется непрерывной струей. Рекомендуется наложение тугой повязки на раневую поверхность.

2. Артериальной - наиболее опасный вид - отличается тем, что кровь ярко-алого цвета выделяется мощной пульсирующей струей. Методом остановки кровотечения является пальцевое прижатие поврежденного сосуда выше места ранения с последующим наложением тугой повязки. В случае, если кровотечение продолжается, наложите жгут не более чем на 1 час с фиксацией времени его наложения.

3. Капиллярное кровотечение отмечается при значительном раневом дефекте кожного покрова. Кровоточит вся поверхность раны. Для остановки рекомендовано применение гемостатической губки, тугой повязки.

Переломы.

Переломы подразделяются на открытые и закрытые.

Признаки закрытого перелома: сильная боль, резкое усиление боли при движении или попытке опереться на поврежденную конечность, деформацию и отечность в месте повреждения.

Признаки открытого перелома: деформация и отечность конечности в месте повреждения, обязательное наличие раны, из просвета раны могут выступать костные отломки.

Действия.

1. Обезбольте.
2. Обработайте рану.

3. Наложите шину, зафиксировав ее за сустав выше и ниже места повреждения.

Не пытайтесь вправить костные отломки!

Ожоги.

По степени поражения ожоги подразделяются на 4 степени.

1-2 степень - покраснение кожи, появление пузырей.

3-4 степень - появление участков обугленной кожи с обильным выделением кровянистой жидкости.

Действия:

При ожогах 1-2 степени как можно быстрее подставьте обожженную поверхность под струю холодной воды, наложите чистую сухую повязку, поверх ткани приложите холод.

При ожогах 3-4 степени накройте область ожога стерильной тканью, поверх ткани наложите холод.

При обширных ожогах уложите пострадавшего раневой поверхностью вверх, накройте ожог чистой тканью, поверх ткани - холод, обезбольте, дайте обильное питье, вызовите "Скорую помощь".

Попадание инородного тела в верхние дыхательные пути.

Признаки: внезапно появляются кашель, удушье, рвота, обильное слезотечение, лицо краснеет, затем синеет, потеря сознания.

ПОМНИТЕ! Для оказания помощи у вас 3-5 минут.

Действия:

1. Ударьте несколько раз раскрытой ладонью в межлопаточную область. В случае отсутствия эффекта встаньте за спиной у пострадавшего, обхватите его руками так, чтобы руки, сложенные в замок, находились у пострадавшего над подложечной областью, и резко надавите на подложечную область сложенными в замок руками.

2. Если больной без сознания, переверните его на спину, попытайтесь рукой достать инородное тело и резко надавите на подложечную область.

Внимание! В любом случае необходимо срочно обратиться к медицинскому работнику.

Потеря сознания.

Причины: высокая температура окружающей среды, недостаток воздуха, эмоциональный стресс, внутреннее кровотечение, острое сердечно-сосудистое заболевание.

Действия:

Проверьте наличие сознания, дыхания, сердцебиения.

При их отсутствии начинайте реанимационные мероприятия по системе АВС.

Потеря сознания кратковременная (до трех минут), сердцебиение и дыхание сохранены: уложите больного на спину, приподнимите ноги, расстегните воротник сорочки, ослабьте галстук и поясной ремень, обеспечьте доступ воздуха. Дайте вдохнуть пары нашатырного спирта.

При потере сознания более трех минут переверните больного на живот, очистите верхние дыхательные пути, приложите холод к голове. Наблюдайте за дыханием, сердцебиением, срочно вызовите медицинского работника.

ПОМНИТЕ! Во всех случаях потери сознания нужно обратиться к врачу.

Судорожный припадок.

Причины: эпилепсия, истерия.

Признаки эпилепсии: внезапная потеря сознания с предшествующим криком перед падением, судороги, пена изо рта с примесью крови, широкие зрачки, сохраненный пульс на сонной артерии, непроизвольное мочеиспускание.

Действия:

1. Поверните больного на бок.
2. Прижмите его плечи к полу.
3. Вставьте плотный валик из ткани, резины между коренными зубами.
4. Обеспечьте безопасность больного (высок риск травматизации), срочно вызовите медицинского работника.

Боли в грудной клетке.

Внимание! Боль носит давящий, жгущий, режущий характер, располагается по центру груди или в левой половине грудной клетки, отдает в спину, руки, сопровождается слабостью, холодным потом.

Причина: острое сердечно-сосудистое заболевание.

Действия: Обеспечьте больному максимальный покой, доступ свежего воздуха. Вложите капсулу нитроглицерина под язык. Боль не проходит в течение 20 минут - повторно капсулу нитроглицерина под язык. Срочно вызовите врача.

Вопросы для закрепления:

1. В чем состоит оказание первой помощи на месте ДТП?
2. Перечислите три последовательных этапа оказания помощи.
3. Что следует делать при отсутствии признаков жизни у пострадавшего?

Материал к разделу «Основы агитации и пропаганды»

1. Газета и ее виды

Многим из вас приходилось рисовать стенгазеты или принимать в этом участие. Существует несколько видов газет:

- стенгазета (самый распространенный вид газеты);
- объемная газета (сделана в виде объемного предмета. Главное, чтобы такую газету было удобно читать);
- электронная газета;
- живая газета (информация расположена на человеке, или он озвучивает ее вслух).

Есть еще листовки и плакаты. Обычно они содержат рисунок или яркую картинку и лозунг объединенные главной идеей, которую вы хотели донести людей.

С чего же необходимо начинать создавать газету?

Надо определиться со следующими вопросами:

- какую информацию мы хотим донести до читателя;
- на какой возраст рассчитана информация в газете;
- исходя из этого выбирается стиль и жанр газеты (юмористический, научно-популярный и т.д.);
- определяется название газеты.

Как правильно размещать материал?

Самый важный материал размещают в верхнем левом углу (зона 1) – здесь пишется число, время и место мероприятия, затем в верхнем правом (зона 3). Название располагается в середине - зона 2. В зоне 5 размещается основная информация, она должна размещаться столбцами. Зоны 4 и 6 нужны для декорирования. Самый незначительный материал располагается в нижней части газеты (зона 7). Материал размещают столбцами, потому что таким образом он быстрее читается.

1	2	3
4	5	6
7		

Оформление газет.

Газета должна привлекать внимание и большую роль в этом играет оформление газеты и шрифты, которые применяются. Рассмотрим некоторые особенности в оформлении.

- *Тонирование* (заполнение фона). Можно разбрызгать краски, раскрошить мелки. Фон газеты не должен быть слишком ярким. Цвета фона не должны быть контрастными. Не стоит использовать какие-то геометрические фигуры.

- *Аппликации*. Можно использовать вырезки из журналов, газет, но они должны соответствовать теме газеты.

- *Применение декоративных материалов*.

Так же привлекают внимание читателей разнообразные шрифты. Например, можно сделать буквы в виде жезлов или дорожных знаков.

Размещение текста.

Тексты для стенгазеты не должны быть слишком объемными. Лучше воспринимаются небольшие, но интересные материалы. Тематика текстов должна быть различной. Цифры, к примеру, органично можно дополнить фактами, материалы обучающего характера хорошо сочетаются с познавательными сведениями из истории, «живые» картинки из реальной жизни (все то, что может наблюдать каждый из нас) неплохо «уживаются» с теоретическими сведениями. На стенгазете кроме текстов должны присутствовать фотографии, рисунки. Они не должны быть слишком мелкими, выполненными в одном цвете, некачественными и с трудом различимыми. Яркие, выразительные фотографии или рисунки в первую очередь обращают внимание читателя. Акцент можно поставить на заголовки к текстам. (Здесь как раз кстати будет вспомнить разные шрифты.) Названия материалов должны хорошо просматриваться и «бросаться в глаза» с довольно большого расстояния. (Тексты ни в коем случае не должны быть вырезаны из газет. Мелкий газетный шрифт не для чтения со стенда.)

Тексты можно напечатать на отдельных цветных листах, которые затем аккуратно приклеить к основному листу.

На боевых листках и листовках текст должен быть сведен к минимуму. Основа этих видов оформительства - изображение (фактурный зрелищный рисунок + лозунг, агитка).

Построение текста.

У любого текста должна быть тема и идея. Тему можно обозначить вопросом ЧТО? (Т.е. что именно вы хотите сказать.) Тема должна отражаться в названии текста. Название, в котором заключена тема, не может быть отвлеченным. Увидев название, читатель должен сразу понять, что ему ожидать от всего текста. Например, дорожные

условия в зимнее время года - прослеживается в названии "По дороге зимней, дальней..."

Идея - это то, О ЧЁМ? хочет поведать автор текста. Например, совет водителю - как правильно поступить на зимней дороге, чтобы избежать аварии.

Текст без идеи - это набор слов. Идея автора должна быть раскрыта полностью, но автор не должен навязывать ее читателю. Прочитав материал и поняв авторскую идею, читатель может остаться при своем мнении. Идея раскрывается при помощи тезисов и доказательств.

Наиболее интересным и читаемым будет тот текст, в котором доказательства будут подкрепляться примерами. Не следует приводить слишком много примеров, пусть их будет меньше, но все они должны быть яркими, поучительными, что называется «говорящими». Например, яркий пример из реальной жизни, дорожно-транспортное происшествие, зарегистрированное в городе.

В конце текста должен прозвучать вывод. Автору необходимо подвести итог всему вышесказанному, чтобы текст не «подвис». Т.е. то, о чем вы говорили, не показалось читателю пустым многословием, лишенным смысла.

Заключительное предложение текста может носить экспрессивную окраску. Вопрос в заключение заставит читателя задуматься, пересмотреть свои взгляды. Восклицание поможет убедиться в искренности и твердости авторской мысли. Если ставится многоточие, то этим автор нацеливает читателя на развитие мысли, подводит его к самостоятельному решению поставленной проблемы.

Рекомендации по написанию газетного материала

1. Возьмите чистый блокнот, зарядите чистый лист в пишущую машинку (или создайте новый файл на дисплее компьютера) и спросите самого себя:

- В чем заключаются новость?
- О чем будет материал?
- Какая информация удивила меня больше всего?
- Что именно нужно знать моему читателю?
- Что я узнал такого, чего я узнать не ожидал?
- Что нельзя не включить в то, что я собираюсь написать?
- О чем конкретно мне надо узнать больше?

- Как можно выразить суть всего материала в одном предложении?

2. Спросите себя, в чем именно – в личности, месте, событии, подробности, факте, цитате - основное зерно моего материала?

3. Чем материал поможет читателю?

4. Какой из узнанных мною фактов имеет наибольшее значение? (Постарайтесь выделить один факт.)

5. Какая из цитат имеет наибольшее значение?

6. Какие статистические данные удержались у меня в голове?

7. Расскажите о своем материале учителю, другу или родным с тем, чтобы услышать, как вы сами изложите суть происшедшего. Представьте, как бы ваш читатель пересказал эту историю своему другу.

Используя формулу «Субъект - Действие - Объект» [«Подлежащее - Сказуемое - Дополнение»] (Кто сказал или сделал что? Что произошло?), вкратце набросайте основные положения.

Определите основные вопросы к материалу (Кто, что, когда, почему (зачем) и где):

- «Кто» означает действующее лицо.

- «Что» означает сюжет.

- «Когда» означает хронологию событий.

- «Где» означает место действия.

- «Почему (зачем)» означает мотив (побудительную причину)

8. Напишите черновик концовки с тем, чтобы получить представление о том, к чему вы стремитесь.

9. Форма несет в себе смысл. Продумайте разные подходы к написанию материала. Что вы пытаетесь сделать: просто рассказать о происшедшем, дать справку, предложить решение проблемы, объяснить читателю что произошло?

Организация материала. Теперь вы знаете, о чем ваш материал. Вот только не знаете, каким образом все это расположить. Как привести мой материал в ПОРЯДОК?

Решения:

1. Составьте список того, что вы хотите сообщить.

2. Спросите себя, какая информация должна быть в начале? Какая информация должна быть в конце? Что относится к середине?

3. Задайтесь теми же вопросами, которые будет задавать читатель, и расположите их в том порядке, в котором они будут задаваться.

4. Организуйте имеющуюся информацию по смысловым блокам. Определите последовательность, в которой эти блоки должны находиться.

5. Набросайте заголовок и подзаголовок своего будущего материала.

6. В любой истории, ищите наиболее драматические моменты:

- когда ситуация меняется;
- когда развитие какого-то события, явления, проблемы становится необратимым;

- когда мы извлекаем уроки из произошедшего;

- когда ситуация застывает в неустойчивом равновесии.

7. Набросайте примерный план материала. Посоветуйтесь с педагогом.

8. Разложите ваши заметки по группам. Затем разложите группы в порядке, который покажется наиболее логичным.

Подготовка чистового варианта. Черновик материала написан. Как теперь сделать материал ясным, интересным и, в то же время, кратким?

Решения:

1. Сделайте распечатку, чтобы «увидеть» свой материал.

2. Перечитайте свой материал вслух, чтобы «услышать» его.

3. Попробуйте посмотреть на свой материал с разных точек зрения:

- сначала как читатель,

- потом как писатель,

- потом как редактор.

4. Спросите самого себя. Что сработало?

5. Помните, чем короче, тем лучше. Что можно не включать, включать не нужно.

6. Могу ли я сделать еще что-нибудь для того, чтобы сделать изложение этого материала:

- проще?

- яснее?

- изящнее?

- точнее?

- короче?

2. Некоторые правила подготовки агитбригады

Подготовка начинается с общего сбора и обсуждения сюжета и темы будущего мини-спектакля. Главный принцип агитбригады, чтобы тема была актуальна и интересна. Выступление может быть просто сценическое представление, а может носить агитационный характер.

Технология создания сценария: предположение о том, с чего начнется, подбор стихов или их переделка, подбор музыкального сопровождения, предусмотреть танец.

Самый ответственный момент - репетиция. Есть несколько секретов:

- репетировать надо по частям; эпизодам;
- на репетиции должна царить атмосфера творчества.

Необходимо обращать внимание на "стыки" музыки и текста. Это наиболее уязвимые места. Случается текст произнесен, а музыки нет и возникает пауза.

Проводятся отдельные монтировочные репетиции. Быстро поставить стол, стул, вовремя закрыть занавес - все это тоже требует репетиций.

Прохронометрируете все выступление: выход на сцену - 1 мин., текст ведущего - 3 мин., песня - 2 мин., танец - 4 мин. и т.д. Это позволит представить, сколько времени займет весь сценарий.

Помните, что агитбригада, прежде всего – мобильная группа. Поэтому она не должна изначально обрастать большим количеством костюмов и реквизита.

Агитбригада - это группа, которая должна быстро собраться и выехать с выступлением в любую школу, а лишний реквизит может только помешать. Надо уметь один и тот же предмет использовать в разных вариантах. Например, обычная косынка может быть и платком, и языком пламени, и необходимой деталью при исполнении танца.

Выступление агитбригады должно быть объединено единой темой в цельную программу. Должны быть освещены основные моменты правил дорожного движения, деятельность отряда ЮИД, использован местный материал, может носить пропагандистский характер, может иметь сатирический настрой.

При разработке выступления агитбригады необходимо учитывать:

- тематическую направленность;
- полноту раскрытия содержания;
- оформление и внешний вид;
- сценическую культуру;
- оригинальность.

3. Подготовка видеороликов, пропагандирующих безопасное поведение на дороге

Группа может подготовить видеоролик пропагандирующий безопасное поведение на дороге и престижность профессии сотрудника ГИБДД.

Длительность видеосюжета может быть от 5 до 10 минут. Видеоролик должен формировать правильное отношение общества к безопасному поведению на дороге и профессии сотрудника ГИБДД.

В первую очередь речь идет о формировании новых ценностных установок в общественном сознании в отношении необходимости соблюдения Правил дорожного движения, о восстановлении уважения к труду инспектора ГИБДД, понимания значимости их работы для каждого человека.

Работа должна быть эмоциональной, позитивной, запоминающейся.

Лучше использовать только собственные видеоматериалы (вы сценаристы, вы режиссеры, вы актеры).

Видеоролик должен отвечать следующим критериям:

1 критерий: Внешнее оформление

- наличие титров (название школы и команды, название видеоролика, финальный закрепляющий кадр);
- качество операторской съемки;
- видеопереходы;
- качество звука;
- подбор музыки;
- оригинальность сценария;
- оригинальность дизайна (использование оригинальных шрифтов, спецэффектов).

2 критерий: Информационное наполнение

- наличие четкой сюжетной линии согласно заявленной теме.

Сюжетная линия должна состоять из:

1. Вводной части (постановка и озвучивание проблемы либо представление темы).

2. Основной части (оригинальное решение проблемы либо раскрытие основных аспектов темы).

3. Рефрена и пэксота (счастливый конец в связи с решением проблемы либо взгляд в перспективу, будущее);

- полнота раскрытия заявленной темы;
- познавательность;
- режиссура;

- качество игры (для игровых и постановочных фильмов);
- соответствие содержания фильма и комментария;
- лаконичность;
- наличие информации об авторских правах (если в сюжете используются материалы третьих лиц, то необходимо указание авторов используемых материалов титрами).

Советы, как сделать интересный и грамотный сюжет:

Старайтесь максимально кратко и емко сформулировать вашу тему. Краткость – сестра таланта. Для начала попробуйте выразить и объяснить вашу идею в формате СМС, не более 120 слов: чем меньше слов, тем лучше, и протестируйте ее на фокус-группе (родителях, друзьях). Сравните вашу задумку с их восприятием. Пользуйтесь планом построения сюжета: Проблема. Решение. Счастливый конец.

Не усложняйте задачу. Не перегружайте видеоролик ненужной информацией, лишними деталями, эффектами. Не тяните и не ускоряйте видеоряд. Оптимальный хронометраж одного плана 2-3 секунды. Не используйте в роликах разные шрифты, оптимально – не более двух. Тексты не должны отвлекать и должны хорошо читаться. Держитесь центра экрана. Соблюдайте пропорции.

ВОПРОСЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ВИКТОРИНЫ И ДЛЯ ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ ОБУЧАЮЩИХСЯ

1. Вопрос: Где и как пешеходы должны ходить по улице?

Ответ: Пешеходы должны ходить только по тротуару, так как проезжая часть улицы предназначена для движения транспорта. Они должны придерживаться правой стороны тротуара, чтобы не мешать идущим навстречу пешеходам, а идущим сзади дать возможность обойти их слева, не выходя на проезжую часть.

2. Вопрос: Где должны ходить пешеходы при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки?

Ответ: При отсутствии тротуара или пешеходной дорожки пешеходы, во избежание наезда на них транспорта, должны ходить по краю проезжей части, на дорогах - по левой обочине или левому краю дороги навстречу движению транспорта, чтобы видеть его и вовремя отойти в сторону.

3. Вопрос: В каких местах пешеходам разрешается переходить проезжую часть дороги?

Ответ: Переходить проезжую часть дороги разрешается только на перекрестках, по линии тротуаров, по пешеходным дорожкам, в местах обозначенных линиями разметки («зебра») на проезжей части и дорожными знаками „Пешеходный переход“.

4. Вопрос: Когда разрешается переходить проезжую часть дороги на перекрестках и по пешеходным переходам, где движение регулируется светофором?

Ответ: Пешеходы должны ожидать появления зеленого сигнала светофора и только тогда переходить дорогу. При этом пешеходы пользуются преимуществом перед нерельсовыми транспортными средствами. Это значит, что водитель обязан пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть при разрешающих сигналах, а также не успевших закончить переход к моменту изменения сигнала.

5. Вопрос: Как должны переходить проезжую часть дороги пешеходы на перекрестках, где движение транспорта не регулируется или включен желтый мигающий сигнал светофора?

Ответ: Пешеходы должны сначала пропустить транспорт, а затем, убедившись в полной безопасности перехода, начать движение, строго соблюдая правила перехода проезжей части дороги.

6. Вопрос: Какие существуют правила перехода проезжей части дороги, где нет светофора и милиционера-регулирующего?

Ответ: Прежде чем начать переход проезжей части, пешеход должен сначала посмотреть налево и пропустить приближающийся транспорт. Переходя улицу, надо обязательно смотреть и за движущимся транспортом справа, пропустить его и закончить переход. Проезжую часть нужно переходить прямо, а не наискось, так как это уменьшает пребывание пешехода на дороге.

7. Вопрос: Где наиболее безопасно находиться пешеходам, если на проезжей части их застиг движущийся транспорт?

Ответ: Пешеходы, не успевшие перейти проезжую часть, должны ожидать на середине проезжей части или на обозначениях „осевой линии“ и внимательно следить за проходящим транспортом.

8. Вопрос: Можно ли перебегать проезжую часть дороги?

Ответ: Пешеходы должны переходить проезжую часть шагом, а не перебегать ее, т. к. при внезапном появлении пешехода водитель не сможет остановить транспорт и избежать наезда на него.

9. Вопрос: Как правильно идти с санками, тележками, велосипедами и громоздкими предметами по дороге?

Ответ: С санками, тележками, велосипедами и громоздкими предметами разрешается идти только по краю проезжей части дороги, у тротуара, а на дорогах - по левой обочине.

10. Вопрос: Какой порядок установлен при движении детей группами?

Ответ: Группы детей разрешается водить только по тротуарам, пешеходным дорожкам, а при их отсутствии и по обочине, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых. Переход проезжей части в этом случае разрешается только в местах, обозначенных для перехода пешеходов.

11. Вопрос: В какие двери трамвая, троллейбуса, автобуса производится посадка и высадка пассажиров?

Ответ: Посадка пассажиров в трамвай, троллейбус, автобус производится через задние двери, а высадка - через передние двери.

12. Вопрос: Как запрещается ездить при пользовании трамваем, троллейбусом, автобусом?

Ответ: Запрещается ездить на подножках и буферах трамваев и троллейбусов, цепляться за шланги воздухопровода, за съемную лестницу троллейбуса, за борта проходящих автомашин и стоять в кузовах автомобилей.

13. Вопрос: Почему нельзя выходить из автомобиля на проезжую часть дороги?

Ответ: Потому что можно попасть под колеса объезжающего слева транспорта.

14. Вопрос: Что означает красный сигнал светофора?

Ответ: Красный сигнал светофора запрещает пешеходам переходить проезжую часть, потому что в этот момент в поперечном направлении на зеленый сигнал светофора движется транспорт.

15. Вопрос: Что означает желтый сигнал светофора?

Ответ: Желтый сигнал светофора предупреждает о смене сигналов светофора, он запрещает движение пешеходам и транспорту. Пешеходы, застигнутые желтым сигналом на перекрестке за осевой линией, заканчивают переход. Желтый мигающий сигнал светофора разрешает пешеходам идти с соблюдением особой осторожности.

16. Вопрос: Что означает зеленый сигнал светофора?

Ответ: Зеленый сигнал светофора разрешает переходить проезжую часть. Однако при зеленом сигнале нерельсовый транспорт может делать поворот направо. Поэтому пешеходам, прежде чем переходить дорогу, нужно посмотреть налево, чтобы не попасть под этот транспорт.

17. Вопрос: В каком возрасте разрешается выезжать на велосипеде на проезжую часть дороги?

Ответ: Выезжать на велосипеде на проезжую часть дороги разрешается с 14 лет, а с подвесным двигателем - лицам не моложе 16 лет, знающим правила дорожного движения для велосипедистов.

18. Вопрос: На каком расстоянии от тротуара или обочины дороги разрешается езда на велосипеде?

Ответ: Езда на велосипеде разрешается только в один ряд на расстоянии не более одного метра от тротуара или обочины дороги.

19. Вопрос: Что запрещается велосипедисту правилами движения?

Ответ: Велосипедистам запрещается ездить:

- по тротуарам и пешеходным дорожкам бульваров, садов, парков;
- более чем в один ряд;
- по трамвайным путям;
- не держась за руль руками;
- на одноместном велосипеде вдвоем;
- цепляясь за движущийся транспорт.

20. Вопрос: Как должен поступить велосипедист, если ему необходимо повернуть налево или развернуться для движения в обратном направлении?

Ответ: При необходимости повернуть налево с более широкой улицы или развернуться в обратном направлении, а также при развороте на перегоне нужно сойти с велосипеда и вести его руками: на пороге рядом с пешеходным переходом, а на дороге - в местах, где это наиболее безопасно, с соблюдением правил пешеходного перехода.

21. Вопрос: Какой дорожный знак запрещает движение на велосипеде?

Ответ: Дорожный знак „Движение на велосипедах запрещено”.

22. Вопрос: Как должен поступить велосипедист, подъехавший к знаку «Движение на велосипедах запрещено»?

Ответ: При необходимости подъезда к месту, расположенному в зоне действия знака „Движение на велосипедах запрещено”, надо сойти с велосипеда и вести его руками.

23. Вопрос: Какое правило нужно соблюдать при пешем следовании, с велосипедом?

Ответ: При пешем следовании с велосипедом нужно идти по проезжей части дороги у самого тротуара, а вне населенных пунктов при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств.

24. Вопрос: Как должен быть оборудован велосипед для безопасной езды на нем?

Ответ: Велосипед должен иметь исправные тормоза, звонок, а с наступлением темноты - зажженный фонарь спереди и красный отражатель сзади.

25. Вопрос: Как поступить, если Вы явились очевидцем дорожного происшествия?

Ответ: Если есть пострадавшие, нужно немедленно вызвать „скорую помощь” и запомнить государственный номер транспорта. О случившемся сообщить в отделение полиции или ближайшему постовому ДПС.

**МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОВАЕДЕНИЯ ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ
УРОВНЯ ЗНАНИЙ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ПРОГРАММЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ДЕТЕЙ
«ДЕТИ И ДОРОГА»
ПО ГОДАМ ОБУЧЕНИЯ**

**ТЕСТ ВХОДНОЙ ДИАГНОСТИКИ
знаний обучающихся 1 года обучения**

Порядок заполнения анкеты:

- 1. Внимательно прочтите вопрос.*
- 2. Подумайте над предложенными вариантами ответов.*
- 3. Обведите номер ответа, который считаете наиболее правильным.*
- 4. В конце работы напишите свое имя и фамилию.*

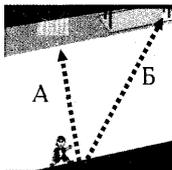
1. Где должны ходить пешеходы?

- а) по тротуарам, обочинам дорог и по проезжей части;
- б) по тротуарам и пешеходным дорожкам;
- в) по тротуарам и по краю проезжей части дороги;
- г) затрудняюсь ответить.

2. Как надо переходить дорогу, выйдя из общественного транспорта?

- а) необходимо дойти до ближайшего пешеходного перехода, а если его нет в зоне видимости, то подождать когда автобус отъедет и только тогда переходить дорогу;
- б) как можно быстрее, не мешая движению транспорта;
- в) надо обойти автобус сзади и осторожно перейти дорогу;
- г) затрудняюсь ответить.

3. Какой путь безопаснее для пешехода при переходе через проезжую часть?



- а) А.
- б) Б.
- в) оба ответа верны.

4. Где нужно ожидать трамвай, троллейбус, автобус?

- а) там, где мне удобно производить посадку в общественный транспорт;
- б) на остановках, как можно ближе к краю проезжей части дороги;
- в) на остановках, как можно дальше от края проезжей части дороги;
- г) затрудняюсь ответить.

5. С какого возраста разрешено выезжать на проезжую часть на велосипеде?

- а) с 12 лет;
- б) с 10 лет;
- в) с 14 лет;

6. Если регулировщик разрешает движение пешеходов, но горит запрещающий сигнал пешеходного светофора, то:

- а) переходить дорогу нельзя;
- б) переходить дорогу можно;
- в) нужно подождать, пока сигнал светофора и регулировщика совпадут;
- г) затрудняюсь ответить.

7. По какой стороне загородной дороги можно двигаться пешеходу?

- а) по направлению движения транспорта;
- б) навстречу движению транспорта;
- в) с любой стороны, с какой ему удобно;
- г) затрудняюсь ответить.

8. С какого возраста разрешено ездить на переднем сиденье легкового автомобиля?

- а) с 18 лет;
- б) с 12 лет;
- в) с 11 лет;
- г) с 14 лет.

9. Этот дорожный знак обозначает:



1. Участок дороги, где отсутствует пешеходный переход.
2. Участок дороги, где можно пешеходы могут перейти проезжую часть.
3. Участок дороги с подземным пешеходным переходом.

10. Этот дорожный знак обозначает:



1. Полосу для движения транспортных средств общего пользования.
2. Место остановки автобуса и (или) троллейбуса.
3. Дорогу, предназначенную только для движения автобусов.

Оценка уровня знаний:

9-10 правильных ответов – высокий уровень;

5-8 правильных ответов – средний уровень;

4 и меньше правильных ответов – низкий уровень.

**ТЕСТ ИТОГОВОЙ ДИАГНОСТИКИ
знаний обучающихся 1-го года обучения**

1. Какие лица Правилами отнесены к «Участникам дорожного движения»?

1. Пешеходы.
2. Дорожные рабочие, водители, пассажиры.
3. Водители, пешеходы, пассажиры.
4. Все перечисленные лица.

2. Можно ли переходить дорогу, если Вы видите, что переход находится далеко от Вас?

1. Да.
2. Да, при отсутствии автомобилей.
3. Нет.

3. Где можно переходить проезжую часть дороги вне населенного пункта, если в зоне видимости нет пешеходного перехода?

1. В любом месте, не мешая движению транспортных средств.
2. В местах, где дорога хорошо просматривается в обе стороны.

3. На повороте дороги.

4. Что означает этот знак?



1. Такого дорожного знака не существует.
2. Указывает место, где запрещено движение пешеходов.
3. Предупреждает водителей о приближении к пешеходному переходу.

5. Какое правило для обеспечения безопасности должен выполнять пешеход, переходя проезжую часть дороги?

1. Переходить дорогу по пешеходному переходу или на разрешающий сигнал светофора, постоянно наблюдая за дорожной обстановкой.
2. Как можно быстрее перебежать дорогу.
3. Не отвлекаться и спокойно перейти дорогу.

6. Разрешается ли движение пешеходов по дороге, обозначенной знаком «Автомагистраль»?

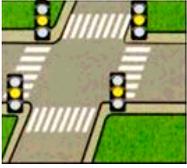
1. Запрещается.
2. Разрешается идти только вне населенных пунктов навстречу движения транспортных средств.
3. Разрешается идти вне населенных пунктов по ходу движения транспортных средств.

7. Что сказано в ПРАВИЛАХ о переходе дороги, если приближается автомобиль с проблесковым маячком или специальным сигналом?



1. Воздерживаться от выхода на проезжую часть.
2. Можно переходить дорогу, не мешая этому автомобилю.

8. Как должен поступить пешеход, если он при переключении светофора на желтый сигнал не успел дойти до середины проезжей части?

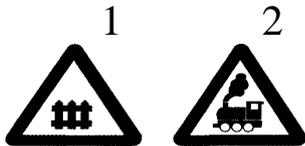


1. Продолжить переход и освободить проезжую часть.
2. Вернуться обратно на тротуар.
3. Дойти до середины проезжей части и ожидать там зеленого сигнала.

9. Если регулировщик разрешает движение пешеходам, но горит запрещающий сигнал пешеходного светофора, то:

1. Переходить дорогу нельзя.
2. Переходить дорогу можно.
3. Нужно подождать, пока сигнал светофора и регулировщика совпадут.

10. Какой из этих знаков предупреждает о приближении к железнодорожному переезду без шлагбаума?



1. Знак под № 1.
2. Знак под № 2.

Оценка уровня знаний:

9-10 правильных ответов – высокий уровень;

5-8 правильных ответов – средний уровень;

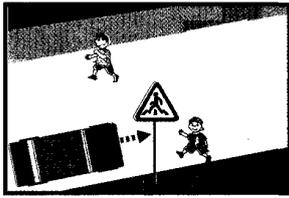
4 и меньше правильных ответов – низкий уровень.

ТЕСТ ВХОДНОЙ ДИАГНОСТИКИ знаний обучающихся 2 года обучения

Порядок заполнения анкеты:

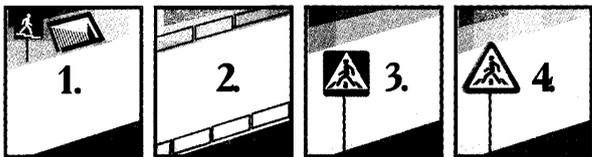
1. Внимательно прочтите вопрос.
2. Подумайте над предложенными вариантами ответов.
3. Обведите номер ответа, который считаете наиболее правильным.
4. В конце работы напишите свое имя и фамилию.

1. Разрешается ли здесь переходить пешеходам через дорогу?



1. Разрешается.
2. Запрещается.
3. Разрешается, когда нет машин.

2. На каком рисунке изображено самое безопасное место для перехода через проезжую часть?



1. На рисунках 1 и 3.
2. На рисунке 1.
3. На рисунках 1, 3, и 4.
4. На всех рисунках.

3. Как должен поступить пешеход при приближении транспортного средства с включенным проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом?

1. Как можно скорее перейти проезжую часть.
2. Пропустить транспортное средство.
3. Перейти проезжую часть, если он находится на пешеходном переходе.

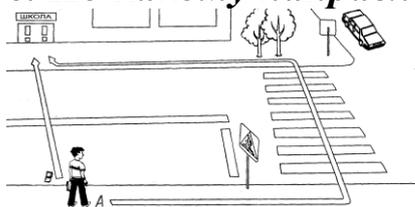
4. В каких местах запрещено пешеходу переходить через дорогу?

1. На крутых поворотах.
2. В местах, где дорога идет на подъем.
3. Около туннелей и мостов.
4. Во всех перечисленных местах.

5. Можно ли переходить дорогу вне пешеходного перехода, если она просматривается только в одном направлении?

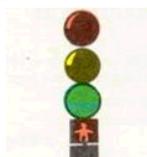
1. Да.
2. Нет.

6. По какому направлению безопаснее перейти дорогу?



1. По стрелке Б.
2. По стрелке А.

7. Имеет ли право пешеход переходить дорогу, если в транспортном светофоре включен зеленый сигнал, а в пешеходном красный сигнал?



1. Не имеет права.
2. Имеет право.
3. Имеет, если поблизости нет движущихся в его направлении автомобилей.

8. Нарушил ли мальчик правила?



1. Да, нарушил.
2. Нет, не нарушил.

9. Какой знак устанавливается непосредственно перед пешеходным переходом?



1. Знак № 1.
2. Знак № 2.
3. Знак № 3.

10. В каком случае разрешается переходить дорогу вне пешеходного перехода?

1. Всегда, если это безопасно.
2. Если в зоне видимости нет перекрестка или пешеходного перехода, и дорога хорошо просматривается в обе стороны.
3. Вне пешеходного перехода переходить дорогу опасно.

Оценка уровня знаний:

9-10 правильных ответов – высокий уровень;

5-8 правильных ответов – средний уровень;

4 и меньше правильных ответов – низкий уровень.

ТЕСТ ИТОГОВОЙ ДИАГНОСТИКИ знаний обучающихся 2-го года обучения

Порядок заполнения анкеты:

- 1. Внимательно прочтите вопрос.*
- 2. Подумайте над предложенными вариантами ответов.*
- 3. Обведите номер ответа, который считаете наиболее правильным.*
- 4. В конце работы напишите свое имя и фамилию.*

1. Дорожный знак «Пешеходный переход» информирует о том, что:

- 1. В этом месте можно спокойно переходить проезжую часть.*
- 2. В этом месте можно переходить проезжую часть, убедившись, что нет приближающихся транспортных средств.*
- 3. В этом месте можно безопасно перейти проезжую часть.*

2. Дорожный знак «Дети» информирует о том, что:

- 1. Дорога предназначена для движения по ней детей.*
- 2. Возможно внезапное появление детей на проезжей части.*
- 3. Запрещено движение детей.*

3. Как перейти проезжую часть, если на перекрестке нет обозначенного пешеходного перехода и светофоров?

- 1. По линии тротуаров или обочин.*
- 2. По диагонали.*
- 3. Так как удобно, не мешая при этом транспортным средствам.*

4. Что означают для пешехода одновременное включение красного и желтого сигнала светофора?

- 1. Можно начинать переход дороги.*
- 2. Запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.*
- 3. Приготовиться к переходу дороги.*

5. Разрешается ли перевозка пассажиров на велосипеде?

- 1. Разрешается.*
- 2. Запрещается.*
- 3. Разрешается перевозка детей до семи лет на специально обо-*

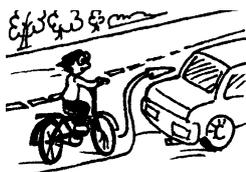
рудованном сидении.

4. Разрешается перевозить пассажиров старше семи лет на заднем, специально оборудованном сидении.

6. Разрешена ли буксировка велосипеда (мопеда) другим велосипедом или мопедом?

1. Разрешается.
2. Не разрешается.
3. Разрешается с соблюдением необходимых мер предосторожности.

7. Как должен поступить велосипедист перед тем, как объехать стоящий у тротуара автомобиль?



1. Подать рукой сигнал перестроения налево, убедиться в безопасности маневра.
2. Остановиться, сойти с велосипеда и обойти стоящий транспорт с правой стороны или по тротуару.
3. Подать рукой сигнал и совершить объезд препятствия.

8. Разрешено ли водителю мопеда или велосипеда выезжать на дорогу, обозначенную этим знаком?



1. Не разрешен.
2. Разрешен.

9. Каким правилам подчиняется человек, ведущий велосипед?



1. Правилам для водителей.
2. Правилам для пешеходов.

10. У пешеходного перехода остановился автомобиль. Водитель показывает жестом руки, что можно переходить. Как следует поступить?

1. Смело переходить проезжую часть.
2. Пропустить автомобиль.
3. Можно начинать переход проезжей части, только после того как лично убедишься в безопасности перехода.

11. Как следует поступить, если надо перейти проезжую часть после выхода из общественного транспорта?

1. Перейти проезжую часть позади автобуса.
2. Необходимо дойти до ближайшего пешеходного перехода.
3. Перейти проезжую часть в любом удобном для пешехода месте, убедившись в безопасности перехода дороги.

12. Где разрешается пешеходам пересекать железнодорожные пути?

1. На переезде, а при его отсутствии, в местах, где видимость в обоих направлениях не менее 1000 м.
2. В местах, наиболее удобных, с точки зрения пешехода.
3. Только на железнодорожных переездах.
4. Не ближе 1000 м от железнодорожной станции.

Оценка уровня знаний:

10-12 правильных ответов – *высокий уровень;*

7-9 правильных ответов – *средний уровень;*

4-6 правильных ответов – *низкий уровень.*