

Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение
Средняя общеобразовательная школа № 167
Орджоникидзевского района
г. Екатеринбурга

ПАСПОРТ

УЧЕБНОГО КАБИНЕТА № 19

кабинет

безопасности движения «Светофор»

ответственный:

учитель начальных классов Ситдикова Э.М.

1. Оборудование кабинета.

1.1. Столы и стулья ученические.

Наименование мебели	Количество штук
Столы ученические	15
Стулья ученические	30

1.2. Другая мебель.

Наименование мебели	Количество штук
Доска аудиторная	1 (3 рабочих поверхностей)
Доска магнитная	1
Стол учителя	1
Стул учителя	1
Шкаф учебный	4
Шкаф для одежды	1
Шкаф хозяйственный	1
Тумба	1

1.3. Технические средства обучения.

Наименование	Название	Количество
Видеомагнитофон	SAMSUNG	1
Электронная модель светофора		1
Компьютер	LG	1
Монитор	LG	1
Проектор	Viens	1
Интерактивная доска	SMART	1

1.4. Другое оборудование кабинета.

Наименование	Назначение	Количество
Часы настенные	Показ времени	1
Макеты дорожных знаков	Демонстрационный материал, используется в практических занятиях	10
Комплект красных флажков	Демонстрационный материал, используется в практических занятиях	20
Жезл регулировщика	Демонстрационный материал, используется для внеклассной работы	2
Фуражка сотрудника ГИБДД	Демонстрационный материал, используется для внеклассной работы	1
Свисток	Демонстрационный материал, используется для внеклассной работы	1
Мягкое кресло «Маша и медведь»	Используются для сюжетно-ролевых игр, агитация правила дорожного движения	2
Элементы одежды	Используются для сюжетно-ролевых игр	6
Велосипед	Используется для подготовки к соревнованиям	1
Самокат	Используются для сюжетно-ролевых игр	1
Зеркало настенное	Элемент декора	1
Горшки цветочные	Ёмкость для комнатных растений	28
Ведро хозяйственное	Для мусора, для полива комнатных растений	1
Веник	Уборка кабинета	1
Швабра	Уборка кабинета	1
Совок	Уборка кабинета	1

2. Оформление кабинета.

Название	Периодичность смены материала	Отвечает за обновление материала
Комнатные растения	Пересадка каждую весну	Ситдикова Э.М.
Магнитный стенд – классный уголок	В соответствии с учебно-воспитательным планом	Ситдикова Э.М.
Стенды по правилам дорожно-	Постоянная	Ситдикова

го движения		Э.М
Магнитный стенд — наш вернисаж	В соответствии с учебно-воспитательным планом	Ситдикова Э.М
Макет Орджоникидзевского района	Постоянная	Ситдикова Э.М
Магнитная доска «Моя волшебная улица»	В соответствии с учебно-воспитательным планом	Ситдикова Э.М, кл. ручки

3. Библиотека кабинета

3.1. Учебно-методические комплекты

№ п/п	Автор	Название
1.	Калашникова О.В.	Путешествие в страну дорожных знаков и сказок
2.	Литературное творчество детей	В океане улиц и дорог
3.	Альманах литературного творчества детей Екатеринбурга	Город и дороги глазами детей
4.	Климавская А.Н.	Три сигнала светофора
5.	Методическое пособие	Обучение детей правилам дорожного движения
6.		Пословицы, загадки и поговорки.
7.		Ежегодная подписка на всероссийскую газету «Добрая дорога детства» («ДДД») учредитель «ДДД» «Стоп-газета – безопасность на дорогах» свидетельство о регистрации Министерство по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации ПИ №77 – 5401.
8.		Правила дорожного движения – М., 2011.
9.	Воронова Е.К.	Красный. Желтый. Зеленый! /ПДД во внеклассной работе /
10.	«РОСМЭН»	Дорожная Азбука
11.	Саулина Т.Ф.	Три сигнала светофора
12.	Извекова Н.А.	Правила дорожного движения 3 класса
13.	Белоусова Т.С.	Изучение правил дорожного движения в начальной школе 1 класс
14.	Медяков И.	Правила дорожного движения раскраска
15.	Ковалько В.И.	Игровой модуль курс по ПДД
16.	Елжова Н.В.	ПДД в начальной школе 2013

17.	Фролова Т.В.	Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма
18.	Тимофеева Л.Л.	Формирование культуры безопасности
19.	Баринова Е.В.	Безопасность малышей
20.	Извекова Н.А.	Занятия по ПДД
21.	Кузнецова Н.Т.	Психолого-педагогические основы дорожной безопасности несовершеннолетних 2016
22.	Ляпина Е.Ю.	Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательной организации 2015

4. Методическое содержание кабинета

4.1. Учебно-наглядные пособия:

<i>№</i>	<i>название</i>	<i>КОЛ-ВО</i>
1.	Сигналы светофора - красный	1
2.	Сигналы светофора – жёлтый	1
3.	Сигналы светофора - зелёный	1
4.	Подземный переход	1
5.	Сигналы светофора	1
6.	Медпункт	1
7.	Движение перед идущим транспортом	1
8.	Правила езды на велосипеде	1
9.	5 правил движения на дороге	1
10.	Дорожные знаки	1
11.	Элементы дороги	1
12.	Водители и пассажиры	1
13.	Перекрёстки	1
14.	Правила движения на тротуаре	1
15.	Правила перехода улиц	1
16.	Правила перехода улиц	1
17.	Правила движения по перекрёсткам	1
18.	Сигналы светофора	1
19.	Дорожные знаки и разметки	1
20.	Правила поведения на дорогах	2
21.	Плакаты движение пешеходов через проезжую часть дороги по пешеходному переходу	1
22.	Неправильный обход общественного транспорта	1
23.	Сигналы регулировщика	2
24.	Переход улицы или дороги	2

25.	Несоблюдение правил установленных для велосипедистов	2
26.	Неправильный переход улиц, дороги и следование по ним	2
27.	Переход проезжей части дороги с группой детей	1
28.	Пешеходный светофор	1
29.	Движение пешеходов	2
30.	Игра детей на дороге	1
31.	Переход пешеходами проезжей части дороги при правом повороте транспорта	1
32.	Внезапное появление детей на проезжей части дороги перед движущимся транспортом	1
33.	Переход пешеходами железнодорожного переезда	1
34.	Обязанности пешеходов	2
35.	Типы светофоров	1
36.	Основные элементы дороги	1
37.	Дорожные знаки	1
38.	Сигналы регулировщика	1
39.	Дорожная разметка	4
40.	Дорожная разметка и её характеристика	1
41.	Обязанности велосипедистов	1
42.	Сведения о дорожно-транспортных происшествиях	1
43.	Детский дорожно-транспортный травматизм	1
44.	Обзор закрыт	5
45.	Внимание отвлечено ситуация	3
46.	Пустынная улица ситуация	1
47.	Скорость и направления движения машин	1
48.	Середина проезжей части	1
49.	Родители с детьми	1

5. Дидактические пособия, демонстрационный материал:

№	название
1.	Настольные игры по правилам дорожного движения (7 шт.)
2.	Рабочая тетрадь по правилам дорожного движения 1 класс.(30 шт.)
3.	Рабочая тетрадь по правилам дорожного движения 2 класс.(30 шт.)
4.	Рабочая тетрадь по правилам дорожного движения 3 класс.(30 шт.)
5.	Рабочая тетрадь «Тайны дорожных знаков» (6 шт.)
6.	Рабочая тетрадь «Дорожная безопасность» с 1 по 3 класс (3 шт.)
7.	Дидактические игры по правилам дорожного движения
8.	Кроссворды, шарады.
9.	Магнитный набор знаков.
10.	Магнитный набор цифр.

11.	Обучающая игра по правилам дорожного движения (2 шт.)
12.	Чудо-книжка «Чудо-светофор». (1 шт.)
13.	Дидактический материал «Детская Безопасность».
14.	Методическое пособие для педагогов и родителей «Дорожная безопасность».
15.	Комплект «Учим правила дорожного движения» (3 шт.)
16.	Рабочая тетрадь «Безопасность» (1 шт.)
17.	Развивающий игровой комплект «ПДД» (1 шт.)

6. Видео и аудио материалы к урокам литературы:

<i>№</i>	<i>название</i>
1.	Нескучные уроки ПДД для детей
2.	Безопасность на улицах и дорогах – Учитель (Сервер)
3.	Безопасность на улицах и дорогах – Ученик (Клиент)
4.	Правила дорожного движения 1-4 классы
5.	Правила поведения детей на ЖДТ

7. Инструкции, нормативные акты, правовые документы

№ п/п	Название инструкции, нормативного документа	Количество
1.	Федеральный компонент государственного стандарта общего образования	1
2.	Требования к кабинету начальных классов	1
3.	Паспорт кабинета	1
4.	Должностные обязанности	1
5.	Распоряжение О введении в действие письма «Об организации работы образовательного учреждения по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма».	1
6.	Конституция РФ	1
7.	Календарно-тематическое планирование	1
8.	Программа внеурочной деятельности учащихся 1 – 4 классов «Дорожная азбука».	1
9.	Методические рекомендации по работе с магнитной доской, перекрёстком, со светофором, макетом.	4
10.	Рекомендации по подготовке и проведению занятий с разными возрастными группами детей.	1

8. Разное

Название учебного пособия, книги, документа и прочее	Назначение	Местонахождение
Тестовые задания, ребусы	1 – 4 класс	3 шкаф
Родительские собрания	1 – 4 класс	2 шкаф
Награды, грамоты, дипломы		3 шкаф
Сценарии праздников и праздничных уроков: - разработки развлечений и праздников; -творческие задания для учеников -игровые программы	1 – 4 класс	2 шкаф
Персонажи кукольного театра: дед, баба, мышь, волк, Петрушка, медведь, кот, лиса. Занавес		4 шкаф
Цифры	1 класс	2 шкаф

9. Перспективный план развития дидактической базы кабинета

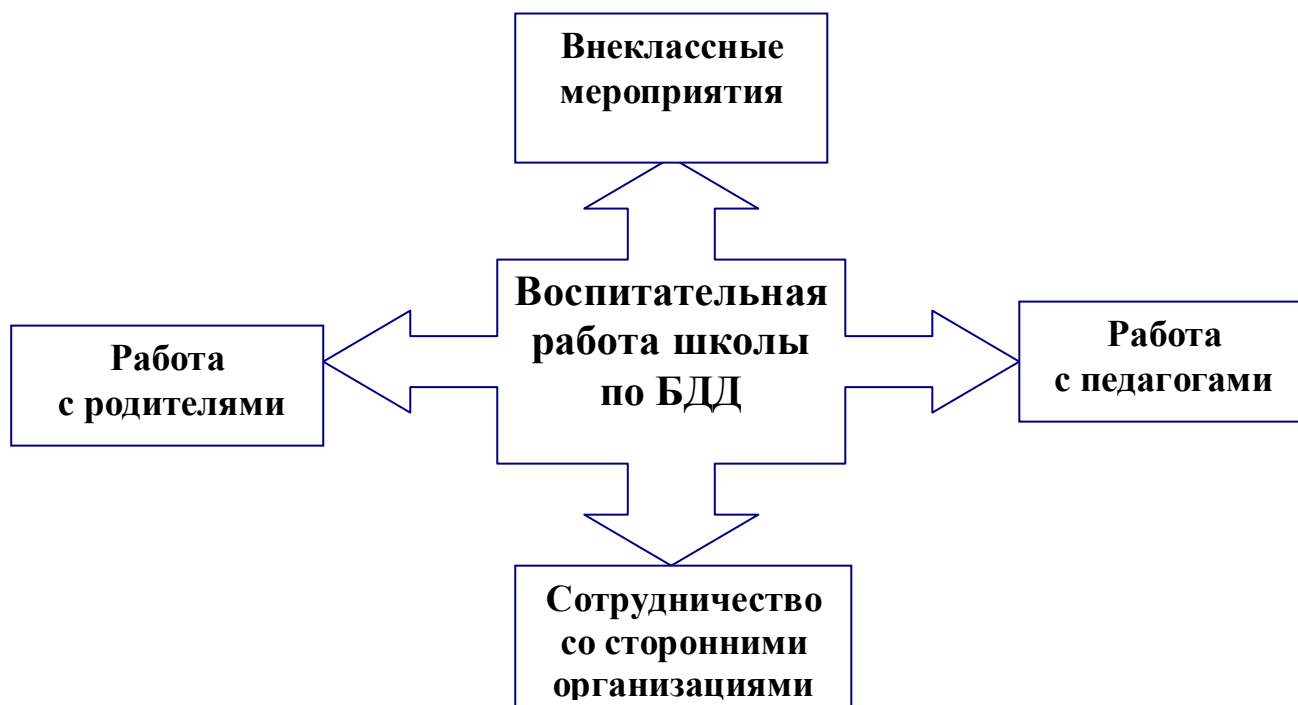
Что планируется сделать	К какому сроку	Отметка о выполнении
Замена ученических стульев	1 четверть 2016-2017 уч.год	Выполнено
Замена жалюзей	1 четверть 2016-2017 уч.год	Выполнено

Паспорт
по обеспечению безопасности дорожного движения

Общая информация

Руководитель учреждения	Бабич Эльвира Александровна
Заместитель директора по учебно- воспитательной работе в начальных классах	Довган Татьяна Александровна
Руководитель отряда ЮИД	Костырева Татьяна Григорьевна
Количество отрядов ЮИД	2
Количество детей в отрядах ЮИД	15
Количество учащихся в общеобразовательном учреждении	
Наличие уголка по БДД	2 общешкольных + страничка по БДД в уголках каждого класса
Наличие транспортной площадки	1 на улице, 1 в рекреациях 2-го этажа
Адрес школы	Свердловская обл., г. Екатеринбург, ул.Фрезеровщиков, 84 А, Факс () , Т. ()
Электронная почта	
Интернет-представительство	
Школьный сайт	

Тематика занятий по обучению ПДД в 1 – 4-х классах



Работа с педагогами

№	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
1	Совещание «Планирование работы школы по БДД»	Последняя неделя августа	Директор школы
2	Оформление школьных уголков по БДД	сентябрь	Кл. руководители,
3	Оформление страничек по БДД в дневниках учащихся	сентябрь	Классные руководители
4	Внутришкольная олимпиада по ПДД «Правила дорожные знать каждому положено»	март	Классные руководители, Ситдикова Э.М.
5	Инструктаж по ПДД в 1 – 4-х классах во время каникул	Весь уч. год	Классные руководители
6	Классные часы «Внимание! Гололед!» в 1 – 4-х классах	Январь	Классные руководители
7	Беседы по БДД в 1 – 4-х классах «Лыжи, коньки и санки будем гонять на Калиновке!»	Декабрь, январь, февраль	Классные руководители
8	Беседы по БДД в 1 – 4-х классах «Мой друг - велосипед»	апрель	отряд ЮИД, Костырева Т.Г. Ситдикова Э.М
9	Инструктаж по ПДД в 1 – 11-х классах во время летних каникул	май	Классные руководители
10	Инструктаж по ПДД в пришкольном оздоровительном лагере	июнь	Воспитатели

Работа с родителями

№	Мероприятие	Класс	Дата проведения	Ответственный
1	Общешкольное родительское собрание «Взаимодействие семьи и школы в обучении детей безопасному поведению на улицах и дорогах»	1 - 4-е классы	сентябрь	Классные руководители
2	«Мой Безопасный путь» составление маршрутных листовок	1-4-е классы	5-9.09.	Классные руководители
3	Встреча родителей с инспектором ГИБДД	1 - 4-е классы	по плану	Классные руководители, Ситдикова Э.М.
4	Родительские собрания «Дети на каникулах»	1 – 11 классы	Май	Классные руководители
5	Профилактические беседы с родителями детей–нарушителей ПДД	1 – 11 классы	В течение года	Классные руководители

План совместной работы школы и инспектора ГИБДД

№	Мероприятие	Класс	Дата проведения	Ответственный
1	«Посвящение в пешеходы»	1 –е классы	01.09.2010г.	инсп. . Рук. кружка ЮИД.
2	Акция «Первокласснику в дорогу»	1 –е классы	03.09.2010г.	инсп. . Рук. кружка ЮИД Члены отрядов ЮИД «Знатоки» и ЮИД «Знатоки 1»
3	Единый день профилактики ПДД	1 – 4 классы	1-я неделя сентября	Классные руководители
4	Месячник безопасности дорожного движения «Внимание! Дети!»	1 – 4 классы	май	инсп.
5	Недели безопасности	1-4 классы	В течение года	инсп.

по профилактике ДДТТ
на 2016-2017 учебный год

№	Мероприятия	Срок выполнения
1	Учителям начальной школы, совместно с родителями (1 классов), с учащимися, составить схему безопасного пути в школу.	Сентябрь
2	Организация занятий по изучению правил дорожного движения. Оформление стенда по предотвращению ДДТТ, включить в план ВР внеклассную работу по ПДД. Оформление классных уголков по ПДД и предотвращению ДДТТ	Ежемесячно
3	Проведение на родительских собраниях бесед на тему «Роль семьи в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма».	Один раз в полугодие
4	Организация практических занятий на улицах и перекрестках города, на школьной транспортной площадке совместно с членами отрядов ЮИД «Знатоки», «Знатоки -1».	Начало и конец учебного года
5	Организация конкурса на лучший рисунок по ПДД, изучение литературы по безопасности дорожного движения.	Ноябрь
6	Проведение кратковременных бесед по ПДД с учетом сезона, погодных и дорожных условий.	Регулярно
7	Выявление правонарушений ПДД. Учет и профилактическая работа с правонарушителями ПДД	1 раз в четверть
8	Выявление детей, имеющих велосипеды и скутеры, проведение с ними беседы на тему «Правила движения для велосипедиста и скутера». Знакомство с памяткой ПДД (глава 24 ПДД). Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов.	Сентябрь, апрель
9	Проведение родительских собраний, на которые приглашаются сотрудники Госавтоинспекции, беседы, содержащие практические советы и рекомендации, организация вечеров, конкурсов и соревнований по ПДД.	В течение года

Примечание. Классным руководителям необходимо включить мероприятия по профилактике ДДТТ в план воспитательной работы.

с разными возрастными группами детей.

В начальной школе детей необходимо обучать правилам поведения на дороге с учетом индивидуально-психологических особенностей: импульсивность, невнимательность, небольшой рост, маленький угол зрения.

Дети начальной школы более склонны к неосознанному нарушению ПДД. Чаще всего это идет от элементарного незнания. Отсюда следует, что при проведении занятий главная цель учителя – ознакомить детей с основными требованиями Правил дорожного движения и научить анализировать ситуацию на дороге

Результатом работы учителя должно стать появление у ребенка чувства защищенности, а оно возникнет, если он получит реальные знания о безопасном поведении на дороге.

Нельзя! Рассказывать об авариях, демонстрировать снимки.

Сформировать у этих детей устойчивый навык безопасного поведения возможно лишь многократным повторением в различных формах пройденного материала, а также постоянным напоминанием перед непосредственным переходом проезжей части.

внеурочной деятельности учащихся 1 – 4 классов
«Дорожная азбука»

Пояснительная записка

Мы живем в городе, где из года в год стремительно растет число транспорта. Иногда приходится видеть аварийные ситуации на дорогах, где виновниками являются как водители, так и пешеходы, среди которых есть дети. Главная причина здесь в том, что у детей двойственное отношение к автомобилю. С одной стороны, они боятся этих громадных рычащих машин пронсящих на большой скорости мимо них, с другой – они лишены страха и готовы перебежать перед машиной дороге, не понимая, что водитель остановиться или свернуть в сторону просто не в состоянии. За каждой из дорожных трагедий – судьба ребенка и горе родителей. И по этому мы считаем, что не возможно остаться равнодушным, когда речь идет о безопасности детей.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма по-прежнему сохраняет свою актуальность. Необходимы все более разнообразные дифференцированные формы работы с детьми. Поэтому мы составили программу «Дорожная Азбука» для того, чтобы дети успешно усвоили правила дорожного движения, узнали историю возникновения правил дорожного движения, смогли ориентироваться в дорожных ситуациях, на практике применяли свои знания. Работая над программой, мы учитывали требования регионального стандарта, изучили рекомендации работников ГИБДД, интересы детей, возрастные особенности.

Ребенок – это тот живой «материал», на основе которого можно сформировать новый тип участника дорожного движения, в основе которого лежит дисциплина и ответственность. По этому программа по пропаганде правил безопасного движения на дорогах детей – это программа работы на перспективу. Чем раньше мы научим детей культуре поведения на дорогах и улицах, тем меньше будет неприятных происшествий на проезжей части улиц. Эту программу можно использовать для учащихся 1-4 классов.

Задачи:

1. Знакомство с историей правил дорожного движения.
2. Развитие дорожной грамотности детей.
3. Совершенствование навыков ориентировки на дороге.
4. Формирование мотивационно-поведенческой культуры ребенка в условиях общения с дорогой.
5. Повышение ответственности детей за свое поведение на дорогах.

К концу года дети должны:

знать:

1. историю возникновения ПДД;
2. дорожные знаки;
3. сигналы светофора;
4. виды транспорта;
5. причины ДТП;
6. правила движения на велосипеде;

7. правила движения по дороге.

уметь:

1. ориентироваться в дорожных ситуациях;
2. оценивать свое поведение на дороге;
3. объяснить товарищу правила поведения на дороге.

Решение этих задач осуществляется через специальные организационные занятия познавательного цикла, встречи – беседы с сотрудниками ГИБДД, наблюдение за движением транспорта, экскурсии, рассматривание иллюстраций, книг, альбомов, рисунков с изображением улиц, чтением художественной литературы, заучивание пословиц, поговорок; отгадывание загадок, развивающие, познавательные, сюжетно-ролевые игры, подвижные игры, игры-соревнования; праздники, досуги, развлечения, конкурсы, оформлении уголка по Правилам дорожного движения, игры-драматизации и т.д., проводимые совместно с агитбригадой ЮИД МБОУ СОШ № 167.

Реализация программы включает следующие основные принципы:

- аксеологичность представлений у детей об общечеловеческих ценностях, здоровом образе жизни, уважении к человеку, окружающей среде, которые являются ориентирами их поведения;
- комплексность, понимаемая как согласованное взаимодействие ГИБДД, школа, родителей, общественности;
- последовательность (этапность) понимания с учетом возрастных особенностей детей;
- доступность изучаемого материала;
- систематичность проведения мероприятий, согласно совместному плану работы агитбригады ЮИД «Знатоки», «Знатоки 1»;
- связь теории с практикой;
- научность.

Данная работа проводится 1-2 раза в месяц, общее количество в год 12-13. Длительность занятий от 10 до 25 минут.

1. Дорога, ее элементы.

Элементы дороги: проезжая часть, тротуар. Поребрик. Пешеходные ограждения. Как правильно ходить по тротуару.

(Сентябрь)

2. Что такое безопасность. Безопасный путь в школу.

Составление схемы безопасного маршрута «Дом-школа-дом». Практическое занятие.

(Сентябрь)

3. Остановочный путь.

Опасность внезапного выхода на проезжую часть. Остановочный путь. Влияние погодных условий на остановочный путь автомобиля.

(Октябрь)

4. Где можно и где нельзя играть.

Опасность игр рядом с проезжей частью. Внимание и осторожность при игре во дворе дома. Зимние игры.

(Ноябрь)

5. Пешеходные переходы.

Где можно переходить дорогу. Виды пешеходных переходов (регулируемые и нерегулируемые). Обозначение пешеходных переходов на проезжей части. Правила перехода на пешеходном переходе. Опасные ситуации на пешеходном переходе.

(Ноябрь)

6. Практическое занятие «На пешеходном переходе».

Отработка практических навыков перехода проезжей части на пешеходном переходе (сюжетно-ролевая игра на транспортной площадке).

(Декабрь)

7. Перекрестки.

Что такое перекресток. Типы перекрестков (крестообразные, Т-образные, Х-образные, У-образные, многосторонние, площади). Виды перекрестков (регулируемые и нерегулируемые). Перекрестки в микрорайоне школы.

(Январь)

8. Нерегулируемые перекрестки.

Обозначение пешеходного перехода на перекрестке. Правила перехода проезжей части на нерегулируемом перекрестке. Опасные ситуации.

(Февраль)

9. Светофор. Регулируемые перекрестки.

Для чего нужен светофор. Сигналы светофора. Правила перехода проезжей части на регулируемом перекрестке. Опасные ситуации.

(Февраль)

10. Практическое занятие «На перекрестке».

Отработка практических навыков перехода проезжей части на перекрестке (сюжетно-ролевая игра на транспортной площадке).

(Март)

11. Поездка на автобусе, троллейбусе.

Остановка автобуса и троллейбуса. Ее обозначение. Движение к остановке. Правила поведения на остановке. Правила поведения в маршрутном транспортном средстве при посадке, в салоне и при выходе. Правила перехода дороги после выхода из автобуса или троллейбуса. Опасные ситуации.

(Апрель)

12. Заключительное занятие

(Май)

1. Дорога, ее элементы.

Элементы дороги: проезжая часть, тротуар. Опасности, подстерегающие пешеходов при движении по тротуару. Характеристика улиц, переулков на которых живут учащиеся, сложность движения по ним. Соблюдение правил дорожного движения – залог безопасности пешеходов.

(Сентябрь)

2. Пешеходные переходы.

Правила перехода дороги с односторонним и двусторонним движением на пешеходном переходе. Опасные ситуации. Пешеходные переходы в микрорайоне школы.

(Октябрь)

3. Перекрестки.

Движение транспортных средств на перекрестке: поворот, предупредительные сигналы, подаваемые водителями. Обозначение нерегулируемого перекрестка. Правила перехода проезжей части на нерегулируемом перекрестке.

(Ноябрь)

4. Регулируемые перекрестки.

Действия участников движения (пешеходов и водителей) по сигналам светофора. Правила перехода проезжей части на регулируемом перекрестке.

(Декабрь)

5. Регулировщик и его сигналы.

Действия пешеходов по сигналам регулировщика. Приоритет сигналов регулировщика над сигналами светофора.

(Январь)

6. Дорожные знаки.

Группы дорожных знаков. Характерные черты групп дорожных знаков. Дорожные знаки: «Пешеходный переход» (предупреждающий и информационно-указательный), «Дети», «Пешеходная дорожка», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», «Железнодорожный переезд без шлагбаума». Дорожные знаки в микрорайоне школы.

(Февраль)

7. Поездка на общественном транспорте.

Правила поведения на остановке, при посадке в транспортное средство, в салоне и при выходе из маршрутного транспортного средства. Правила перехода проезжей части при движении к остановке и от нее.

(Март)

8. Ты – велосипедист.

Общее устройство велосипеда. Правила безопасной езды для юных велосипедистов.

(Апрель)

9. Поездка за город.

Движение пешеходов по дорогам вне населенного пункта. Как правильно перейти загородную дорогу. Движение пешеходов в темное время суток.

(Май)

10. Заключительное занятие.

(Май)

1. Дорога и ее элементы.

Элементы дороги: проезжая часть, тротуар. Интенсивность движения транспорта в городе (поселке, районе), где ты живешь. Интенсивность движения транспорта в микрорайоне школы. Скорость движения. Опасность перехода перед близко едущим транспортом. Остановочный и тормозной путь. Твой ежедневный маршрут в школу.

(Сентябрь)

2. Пешеходные переходы.

Правила перехода проезжей части на пешеходном переходе. Опасные ситуации. Переход дороги в темное время суток.

(Октябрь)

3. Нерегулируемые перекрестки.

Правила перехода на нерегулируемом перекрестке. Опасные ситуации.

(Ноябрь)

4. Практическое занятие: «Пешеходный переход. Нерегулируемый перекресток».

Отработка практических навыков перехода проезжей части на пешеходном переходе и нерегулируемом перекрестке (сюжетно-ролевая игра на транспортной площадке).

(Декабрь)

5. Регулирование дорожного движения.

Из истории светофора. Типы светофоров (транспортный, пешеходный). Сигналы регулировщика и правила перехода проезжей части. Регулируемый перекресток.

(Январь)

6. Где еще можно переходить дорогу.

Правила перехода, если в зоне видимости отсутствуют пешеходный переход или перекресток. Опасные ситуации. Движение по загородной дороге.

(Февраль)

7. Дорожные знаки и дорожная разметка.

Группы дорожных знаков. Виды дорожной разметки, ее назначение. Сплошная и прерывистая линии разметки.

(Март)

8. Места для игр. Управление велосипедом.

Места для игр. Опасность игр вблизи проезжей части и железнодорожных путей. Езда на велосипеде в населенном пункте и вне населенного пункта.

(Апрель)

9. Заключительное занятие.

(Май)

4 класс

1. Дорога, ее элементы.

Элементы дороги в городе: проезжая часть, тротуар, поребрик, трамвайные пути. Элементы дороги за городом: проезжая часть, обочина, кювет. Дорога учащихся в школу – опасные участки. Необходимость соблюдения ПДД.

(Сентябрь)

2. Места перехода через проезжую часть.

Пешеходные переходы: регулируемый и нерегулируемый. Перекрестки: регулируемый и нерегулируемый. Где еще можно переходить дорогу. Места перехода проезжей части учащимися при движении в школу.

(Октябрь)

3. Практическое занятие «Места перехода через проезжую часть».

Отработка практических навыков перехода проезжей части на пешеходном переходе, перекрестке.

(Ноябрь)

4. «Дорожные ловушки».

Опасные ситуации на дороге, когда пешеходу угрожает скрытая опасность.

(Декабрь)

5. Регулирование дорожного движения.

Светофоры. Виды транспортных светофоров. Пешеходный светофор. Назначение разных видов светофоров.

(Январь)

6. Поездка на транспортных средствах.

Поездка на трамвае. Правила поведения в метро. Опасные ситуации.

(Февраль)

7. Дорожные знаки и дорожная разметка.

Группы дорожных знаков. Виды дорожной разметки. Дорожные знаки и дорожная разметка в микрорайоне школы.

(Март)

8. Безопасные игры.

(Апрель)

9. Управление велосипедом.

История развития велосипеда. Подготовка велосипеда к поездке.

(Май)

10. Заключительное занятие.

(Май)

Дорога, ее элементы и правила поведения на ней.

Применительно к городам и другим населенным пунктам под термином «дорога» подразумевается та часть улицы, которая расположена между внешними границами тротуаров или обочин. Загородная дорога иногда обозначается словом «шоссе». Термин «улица» применительно к загородной дороге не применяется. Следует иметь в виду, что термины «проезжая часть» и «тротуар» не должны подменяться терминами «мостовая» и «панель», являющимися анахронизмами.

Что касается правил поведения пешеходов на дороге, то необходимо акцентировать внимание детей на том, что разделение дороги на проезжую часть и тротуар является необходимым условием обеспечения безопасности всех участников движения – в первую очередь самих пешеходов.

При рассмотрении элементов дороги проезжую часть с самого первого ее упоминания следует представлять как некую суверенную территорию, предназначенную только для транспортных средств. Всякое пребывание на проезжей части пешеходов должно рассматриваться как грубое нарушение ПДД, а пересечение ее – как исключение, допустимой только в двух случаях (переход дороги, посадка и высадка из трамвая) и только в строго определенных местах.

Особое внимание следует уделить поребрику. Дети должны твердо усвоить: это пограничная линия между опасностью и безопасностью.

Элементы дороги в городе: тротуар, проезжая часть, разделительная полоса, трамвайные пути.

Тротуар – в переводе с французского означает «дорога для пешеходов». Впервые в России появился в Санкт-Петербурге, где по краям главных улиц клали каменные плиты, отделяя их от мостовой металлическими тумбами, поставленными через 2 сажени (= 4,5 м). Позднее тротуары появились во Франции, в Париже. При движении по тротуару придерживаются правой стороны. Обходя препятствие на тротуаре, нельзя выходить на проезжую часть. Тротуар – не место для игр.

Проезжая часть – элемент дороги, предназначенный для движения транспорта. Всякое бесцельное нахождение пешехода на проезжей части – это грубое нарушение Правил дорожного движения. Движение транспорта по проезжей части может быть односторонним и двусторонним. В России правостороннее движение.

Для предупреждения наезда на тротуар транспортных средств, он приподнят над проезжей частью и отделен от нее поребриком. Поребрик – это, своего рода пограничная полоса между проезжей частью и тротуаром, это «граница» между опасным и безопасным.

В особо опасных местах тротуар отделен от проезжей части ограждениями.

Опасно: *стоять на краю поребрика или ходить по нему, сидеть на пешеходном ограждении или перелезть через него!*

Элементы дороги за городом: проезжая часть, обочина, кювет.

Обочина, в отличие от тротуара, не приподнята над проезжей частью и ничем от нее не отделена. Движение по ней более опасно. Поэтому пешеходы двигаются по левой обочине навстречу движению транспортных средств.

Места перехода через проезжую часть.

Практически все ДТП происходят или возникают на проезжей части. Поэтому ребенок должен четко представлять, где надо пересекать проезжую часть, и как правильно это делать.

Красной нитью должна пройти незыблемая установка, что пребывание пешехода на проезжей части – это вынужденное и всегда опасное исключение.

Пешеходные переходы.

Пешеходный переход – это, образно говоря, «узкий проход через минное поле». Говоря иначе, это специальное место, где пешеход может выходить на проезжую часть.

Рассматривая на уроках тему «Как следует пересекать проезжую часть», надо четко разделять правила перехода дороги с двусторонним движением от правил перехода дороги с односторонним движением.

Любую дорогу надо переходить по пешеходному переходу!

Пешеходный переход – участок проезжей части, обозначенный знаками «Пешеходный переход» и выделенный для движения пешеходов через дорогу. Ширина пешеходного перехода определяется шириной разметки или расстоянием между знаками «Пешеходный переход».

Нерегулируемый пешеходный переход: движение пешеходов здесь не регулируется светофором. Обозначается знаками «Пешеходный переход» и дорожной разметкой – белые полосы на проезжей части («зебра»).

Правила перехода проезжей части на нерегулируемом пешеходном светофоре:

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик, и посмотри налево.
2. Посмотри направо, чтобы убедиться – нет ли близко транспорта на противоположной стороне. Если он есть, то тебе придется остановиться на середине дороги, а это небезопасно.
3. Еще раз посмотри налево. Убедившись, что путь безопасен, можно начинать переход.
4. Постарайся рассчитать время перехода таким образом, чтобы пересечь проезжую часть дороги за один прием. Остановка на разделительной линии возможна, но не рекомендуется.
5. Дойдя до середины дороги, обязательно обрати внимание направо, если транспортные средства на безопасном расстоянии, можно закончить переход.
6. Если не успел закончить переход, то необходимо остановиться на середине дороги, на разделительной линии.

Стоя на середине, нельзя делать никаких резких движений, не отступать назад, не глядя

Регулируемый пешеходный переход: движение пешеходов регулируется светофором (пешеходным или, при его отсутствии, транспортным). Обозначаются дорожными знаками «Пешеходный переход» и дорожной разметкой.

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик.
2. Дождись разрешающего (зеленого) сигнала светофора.
3. Убедись, что все транспортные средства слева и справа остановились и пропускают пешеходов.
4. Обрати внимание на поворачивающий транспорт.
5. Переходи под прямым углом к тротуару, а не наискосок.

6. Если при подходе к середине проезжей части загорелся желтый сигнал, остановись. Стоять на середине проезжей части надо, не делая шагов ни вперед, ни назад. Следи за проезжающими транспортными средствами справа и слева.
7. Заканчивай переход, только убедившись, что снова горит зеленый сигнал, и транспортные средства справа стоят.
8. Если желтый сигнал загорелся на второй половине пути, то надо закончить переход, внимательно наблюдая за транспортными средствами справа.

Правила перехода дороги с двусторонним движением

Дорога с двусторонним движением – транспортные средства движутся по проезжей части навстречу друг другу, придерживаясь правой стороны.

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик, и посмотри налево.
2. Посмотри направо, чтобы убедиться – нет ли близко транспорта на противоположной стороне. Если он есть, то тебе придется остановиться на середине дороги, а это небезопасно.
3. Еще раз посмотри налево. Убедившись, что путь безопасен, можно начинать переход.
4. Постарайся рассчитать время перехода таким образом, чтобы пересечь проезжую часть дороги за один прием. Остановка на разделительной линии возможна, но не рекомендуется.
5. Дойдя до середины дороги, обязательно обрати внимание направо, если транспортные средства на безопасном расстоянии, можно закончить переход.
6. Если не успел закончить переход, то необходимо остановиться на середине дороги, на разделительной линии.
7. Стоя на середине, нельзя делать никаких резких движений, не отступать назад, не глядя. Когда путь освободится, можно закончить переход.

Правила перехода дороги с односторонним движением

Дорога с односторонним движением – транспортные средства движутся в одном направлении – только налево или только направо.

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик. Определи, в каком направлении движутся транспортные средства (налево или направо).
2. Постарайся рассчитать время перехода так, чтобы пересечь проезжую часть за один прием, т.к. остановка на середине дороги опасна! Практически невозможна!
3. Убедись, что нет машин, движущихся задним ходом.
4. Начиная переход, если транспортные средства находятся на безопасном расстоянии.
5. Не прекращая движения, наблюдай за той стороной дороги, откуда идет движение.

Перекрестки.

Перекресток – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями.

Перекрестки бывают: крестообразные, Х – образные, Т – образные, У – образные, многосторонние и площади.

Для обеспечения безопасности движения на перекрестках устанавливают светофоры, в этом случае перекрестки называются регулируемыми. На регулируемых перекрестках есть свои особенности перехода через дорогу.

Необходимо обратить внимание детей на то, что по зеленому сигналу светофора транспортные средства не только движутся прямо, но и выполняют левый и правый повороты. В этом случае они обязаны пропустить пешеходов. Но осторожность всегда нужна!

Нерегулируемые перекрестки

Следует обратить внимание учеников, что перекресток – это место пересечения дорог на одном уровне, где происходит пересечение путей транспорта и пешеходов. Но помимо пересечения в прямом направлении, здесь транспортные средства поворачивают направо и налево, разворачиваются в обратном направлении. И если повороты, развороты транспортных средств не всегда связаны с взаимным пересечением путей, то с пересечением путей движения пешеходов они связаны всегда.

Правила перехода на нерегулируемом перекрестке.

1. Остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик.
2. Определи, в каких направлениях движутся транспортные средства. Не приближается ли транспорт, поворачивающий в сторону пешехода.
3. Пропусти весь приближающийся транспорт.
4. Убедившись, что поворачивающий транспорт пропускает пешеходов, можно начать переход.
5. Рассчитай время перехода так, чтобы пересечь проезжую часть за один прием.
6. Иди быстрым, но спокойным шагом, наблюдая за дорожной обстановкой слева.
7. Дойдя до середины, обязательно посмотри направо. Если транспортных средств можно закончить переход.

Характерным отличием нерегулируемого перекрестка от регулируемого является то, что здесь особенно велика личная ответственность пешехода за выбор момента пересечения проезжей части.

Сами требования правил перехода дети обычно запоминают хорошо. Главное внимание учителя должно быть направлено на то, чтобы учащиеся выполняли эти требования осознанно. Детям надо убедительно показать, что следствием нарушения пешеходом правил перехода является то, что реальную опасность он осознает лишь в момент совершения перехода. Нарушитель начинает метаться, делает шаг вперед, назад и, как правило, создает аварийную обстановку.

Регулируемые перекрестки. Светофор.

Пересечение проезжей части по пешеходному переходу на регулируемом перекрестке, безусловно, удобнее и проще, чем по нерегулируемому пешеходному переходу. Однако при этом следует иметь в виду, что зеленый сигнал светофора только **разрешает** переход проезжей части, но не гарантирует безопасность пешехода.

Самое распространенное нарушение на регулируемых перекрестках – переход проезжей части по запрещающим сигналам. Почему? Ответ на этот вопрос находится как в области психологии, так и в области воспитания. Именно на эти моменты, вероятно, и должен обратить особое внимание учитель.

Проведите с детьми такой эксперимент. Дайте им задание выполнить какую-либо работу (что-то нарисовать, вырезать, склеить и т.п.), засекуте время начала работы и ровно через минуту работу остановите. Затем предложите учащимся ровно минуту ничего не делать и молчать. В обоих случаях время выполнения заданий де-

ти не должны знать. А потом спросите их сколько времени ушло на первое задание и сколько на второе. Какое бы время ребята не назвали, во втором случае оно будет больше. Вывод прост: бездеятельное ожидание всегда воспринимается более тягостно, кажется очень длинным. То же самое происходит с пешеходами, ожидающими разрешающего переход дороги сигнала. Это надо объяснить детям. Пусть они сами проверят, сколько времени горят сигналы светофора. Более 90 секунд это время не бывает.

Отдельно следует сказать о зеленом мигающем сигнале светофора. Он хоть и разрешает движение через проезжую часть дороги, но детям следует рекомендовать не делать этого. Во-первых, так как он информирует об истечении времени действия зеленого сигнала, то создает атмосферу торопливости. А это, как известно, на дороге представляет опасность. Во-вторых, пешеход может не заметить момент начала мигания, и оказаться на проезжей части во время смены зеленого сигнала на желтый, что еще сильнее подтолкнет его к спешке.

Желтый мигающий сигнал не ограничивает время для действий пешехода и в отличие от обычного желтого сигнала, запрещающего движение, разрешает его. Однако нельзя забывать, что желтый мигающий сигнал информирует о наличии *нерегулируемого* перекрестка или пешеходного перехода и он предупреждает об опасности.

Надо постараться зафиксировать в сознании учеников, что существует различие в светофорах для транспорта и для пешеходов, что пешеходы должны в первую очередь подчиняться сигналам светофоров, работающих для пешеходов.

Светофор – в переводе с латинского «несущий свет» («форос» - нести). Светофоры бывают транспортные и пешеходные. К транспортным светофорам относятся светофоры с вертикальным и горизонтальным расположением сигналов, реверсивные, для регулирования движения трамваев и других маршрутных транспортных средств, для регулирования движения через железнодорожные переезды, для обозначения нерегулируемых перекрестков и пешеходных переходов. Есть светофоры для регулирования движения велосипедистов.

Светофор регулирует движение при помощи цветовых сигналов: красного, желтого и зеленого. Красный и желтый сигналы светофора – запрещающие. Движение пешеходов при их работе **категорически запрещено**. Зеленый сигнал – разрешает движение, но не гарантирует безопасности перехода, поэтому, прежде чем выйти на проезжую часть, надо убедиться в безопасности перехода (посмотреть налево и направо).

Правила перехода на регулируемом перекрестке

1. Остановись на краю тротуара, (не наступая на поребрик), чтобы внимательно осмотреть проезжую часть.
2. Дождись зеленого сигнала светофора.
3. Убедись, что все транспортные средства слева и справа остановились и пропускают пешеходов.
4. Обрати внимание на поворачивающий транспорт.
5. Переходи под прямым углом к тротуару, а не наискосок.
6. Если при подходе к середине проезжей части загорелся желтый сигнал, остановись. Стоять на середине проезжей части надо, не делая шагов ни вперед, ни назад. Следи за проезжающими транспортными средствами справа и слева.

7. Заканчивай переход, только убедившись, что снова горит зеленый сигнал, и транспортные средства справа стоят.
8. Если желтый сигнал загорелся на второй половине пути, то надо закончить переход, внимательно наблюдая за транспортными средствами справа.

Где еще можно переходить дорогу.

При наличии подземного или наземного пешеходного перехода пересечение проезжей части по наземному пути категорически запрещено. Именно на этом важном практическом моменте и следует сосредоточить внимание учеников.

Гораздо сложнее объяснить правила перехода проезжей части дороги, если в зоне видимости отсутствует переход или перекресток, так как данный вид пересечения проезжей части является самым опасным и сложным, требующим от пешехода непростых и ответственных решений по выбору места и момента перехода. От правильности принятых решений зависит не только личная безопасность пешехода, но и безопасность других участников движения.

Остановочный путь и скорость движения.

Данная тема в программе курса имеет основополагающее, ключевое значение, так как все проблемы на дороге порождены единственной причиной – конфликтом между водителями и пешеходами. Важнейшим качеством дорожного движения является скорость. Водитель, управляя транспортным средством, воздействует на скорость. Но среди факторов, определяющих выбор оптимальной скорости, есть и такие, на которые водитель влиять не может.

Сложность задачи учителя заключается в том, чтобы объяснить это ученикам, найдя приемлемые формы и методы. Надо убедительно разрушить имеющееся у детей представление о том, что настоящий автомобиль можно остановить так же мгновенно, как и игрушечный.

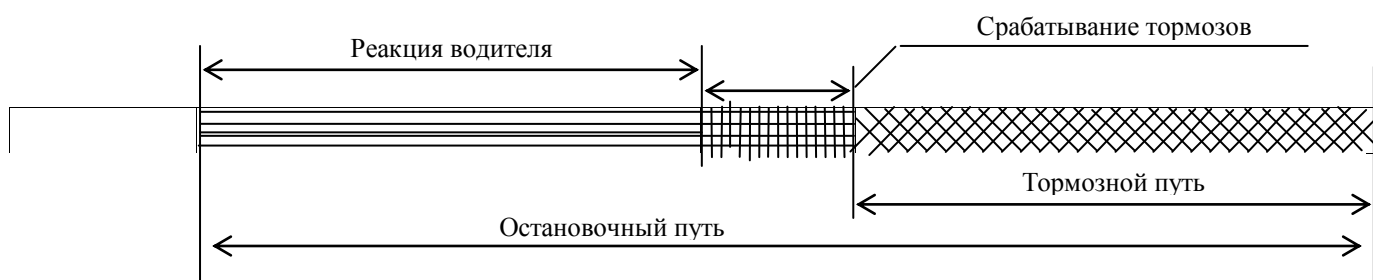
Следует обратить внимание на то, что пешеход всегда должен действовать с учетом возможных ошибок со стороны водителя. Понятие «остановочный путь» включает в себя: время реакции водителя, время срабатывания тормозов, тормозной путь.

Заметив на проезжей части опасность, водитель решает, как ему поступить, какие действия предпринять. С того момента, пока он начал думать и до того момента, когда принял решение пройдет время – это *время реакции водителя*.

Время срабатывания тормозов – тормозной механизм так устроен, что пока усилие от педали дойдет до колес и они прекратят вращаться, тоже пройдет время.

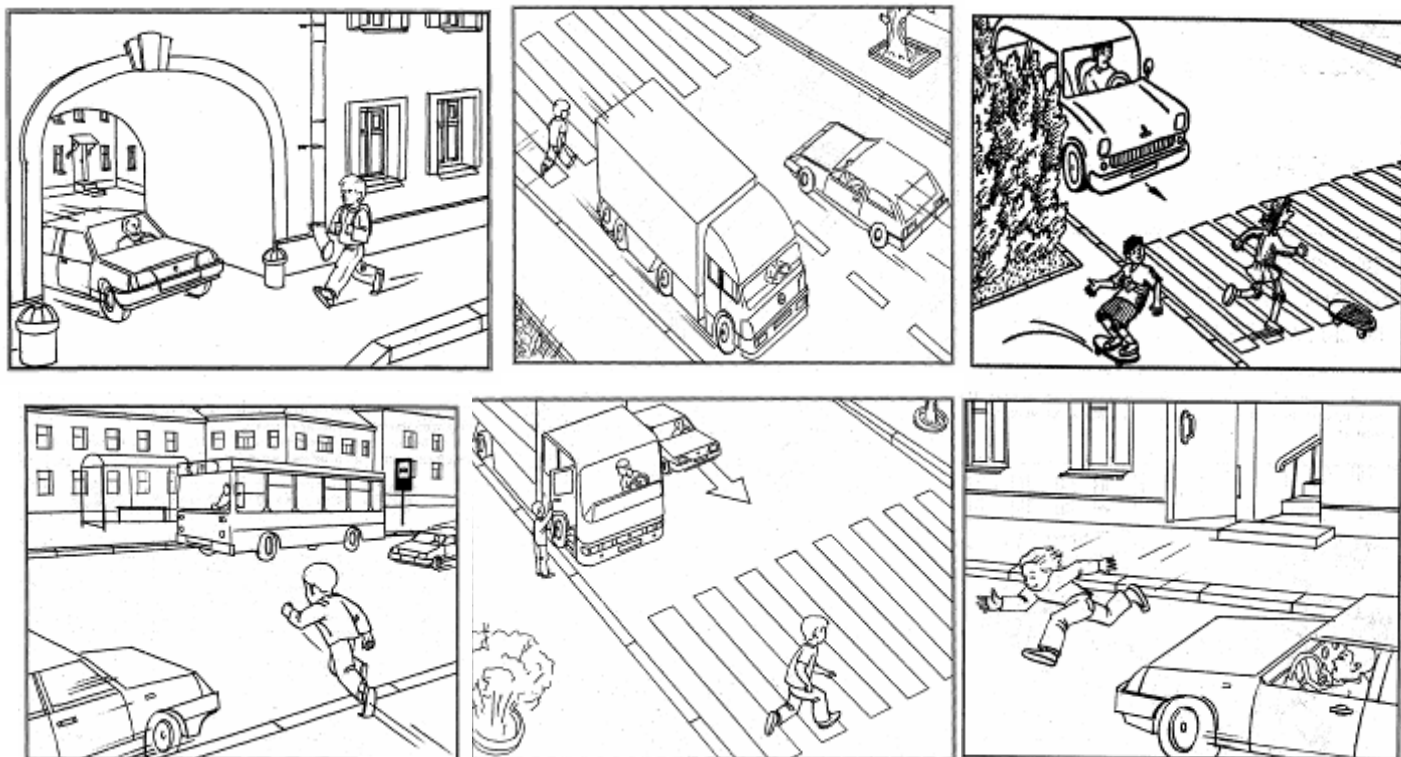
Тормозной путь – после срабатывания тормозного механизма, автомобиль еще будет скользить по инерции, или ехать «юзом» до полной остановки. На длину тормозного пути очень влияет состояние поверхности дороги. Если она скользкая от дождя, льда или снега, то тормозной путь будет намного длиннее.

Остановочный путь тем больше, чем больше скорость автомобиля.



Дорожные ловушки.

Опасные ситуации на дороге, когда пешеходу угрожает скрытая опасность, называются дорожные ловушки.



Чаще всего дорожная ловушка возникает, когда предмет или объект закрывают зор проезжей части. В качестве предмета, закрывающего обзор может выступать автобус, габаритная автомашина, угол дома, кусты у дороги и т.д

Регулирование дорожного движения.

Для регулирования дорожного движения используются специальные технические средства: светофоры, дорожные знаки, дорожная разметка, пешеходные и дорожные ограждения и другое оборудование.

Транспортные светофоры имеют три секции (три сигнала – красный, желтый и зеленый). Их сигналы относятся только к водителям транспортных средств, Исключением является трехсекционный светофор, сигналы которого важны и для пешеходов в тех местах, где нет пешеходного светофора. Однако сигналы всех транспортных светофоров помогают ориентироваться в дорожной обстановке, поэтому пешеходам полезно их знать.

Светофоры с дополнительными секциями применяются для регулирования движения транспортных средств совершающих поворот. Как правило их используют на перекрестках с интенсивным движением, чтобы обеспечить безопасность движения пешеходов.

Светофоры для регулирования движения через железнодорожные переезды используются с двумя горизонтально расположенными секциями, в которых по очереди включаются красные сигналы с частотой 1-2 секунды. Эти сигналы запрещают движение через переезд и включаются одновременно с закрытием шлагбаума. На железнодорожных переездах применяется также бело-лунный мигающий сигнал, имеющий то же значение, что и зеленый сигнал обычного светофора.

Пешеходные светофоры

Для пешеходов предназначены светофоры двухцветной сигнализации: красный силуэт стоящего человека запрещает переход, зеленый силуэт идущего человека разрешает движение.

Регулировщик и его сигналы.

Дети редко видят регулировщика в действии. Поэтому рассказ о сигналах регулировщика следует обязательно сопровождать практическим показом этих сигналов.

Лучший вариант – приглашение на урок сотрудника ГАИ.

Место регулировщика – в центре перекрестка. Сигналами регулировщика являются положения его корпуса и рук. Для лучшей видимости сигналов часто применяется жезл с белыми и черными полосами или диск с красным сигналом – световозвращателем.

Сигналов регулировщика всего четыре:

1. Регулировщик обращен к пешеходам боком, руки вытянуты в стороны или опущены. Пешеходам разрешается пересекать проезжую часть.
2. Регулировщик вытянул правую руку вперед. Пешеходам разрешается пересекать проезжую часть за спиной регулировщика. Но тем, к кому он стоит грудью, переходить улицу нельзя.
3. Регулировщик обращен к пешеходам грудью или спиной, руки вытянуты в стороны или опущены. Движение пешеходов запрещается.
4. Регулировщик поднял руку вверх. Это предупреждающий сигнал, движение транспорта и пешеходов запрещается.

Регулировщик может подавать жестами и руками и другие сигналы, понятные пешеходам и водителям.

Поездка на транспортных средствах.

(пешеход – пассажир – пешеход)

На уроке о поездке на автобусе или троллейбусе учителю надо обратить внимание на то, что сама по себе поездка в автобусе или троллейбусе при условии соблюдения ряда правил опасности не представляет. Опасные моменты возникают главным образом тогда, когда пассажир становится пешеходом: при движении на остановку, на самой остановке и по выходе из автобуса (троллейбуса), при движении от остановки. Обычно это связано со спешкой (пешеход торопится на автобус, на пересадку или к цели своей поездки), а стремление сократить путь заставляет пренебрегать хорошо известными требованиями Правил. Типичные грубые нарушения: движение через проезжую часть не по переходу (часто бегом), обход автобуса (троллейбуса) спереди или сзади, попытка сесть в автобус (троллейбус) или выйти на ходу, отжав двери.

По возможности на уроке следует подробно рассмотреть каждый случай нарушения в отдельности. Обратить внимание учащихся, что формула «Обходи автобус сзади» давно не соответствует требованиям Правил дорожного движения. **Пересечь проезжую часть можно только по пешеходному переходу!**

Действуя по устаревшей формуле, пешеход грубо нарушает ПДД и попадает в опасную для себя ситуацию!

Само слово «обход» может спровоцировать пешехода на опасные действия! Настоятельно рекомендуем учителям избегать употребления этого слова применительно к ПДД.

Серьезным моментом является пересечение проезжей части перед посадкой в трамвай и по выходе из него. Учителю следует осторожно подходить к пунктам

Правил, в которых говорится о приоритете пешеходов перед водителями. Обычно осознание детьми своего преимущества приводит их к необдуманным и даже рискованным поступкам. Необходимо, чтобы учащиеся осознали: никакого абсолютного преимущества перед водителем движущегося транспортного средства у пешеходов нет хотя бы уже потому, что водитель физически защищен корпусом автомобиля, а у пешехода такой защиты нет.

Тема «Пешеход – пассажир – пешеход» была бы не полной, если бы не включала в себя правила безопасности при поездках на таких видах транспорта, как маршрутное такси, легковой и грузовой автомобили, мотоцикл.

Дорожные знаки и дорожная разметка.

Начинать разговор о знаках легче с тех, которые уже известны учащимся. В дальнейшем упоминаются наиболее значимые часто встречающиеся знаки. Следуя этому принципу, учитель должен сам решить, с какими знаками, в каком порядке и в каком количестве надо знакомить учеников, основываясь на принципе разумной достаточности с учетом возраста учеников. Очень важно добиться осознанное понимание знаков, а не их механическое заучивание.

Кроме того, учителю надо обратить внимание на правильное восприятие дорожных знаков детьми. В практических работах, при выполнении различных заданий надо добиваться по возможности достоверного изображения символов на знаках, формы знака, его цвета. Учащимся нужно объяснить, что водители и пешеходы не обязаны выполнять требования дорожных знаков, форма, цвет и изображения которых не соответствуют принятым в ПДД.

С 2007 года существует 8 групп дорожных знаков.

1. Предупреждающие знаки.
2. Знаки приоритета.
3. Запрещающие знаки.
4. Предписывающие знаки.
5. Знаки особых предписаний.
6. Информационные знаки.
7. Знаки сервиса.
8. Знаки дополнительной информации (таблички).

Значение дорожной разметки во многом соответствует значениям дорожных знаков. Как и в случае с дорожными знаками надо ориентировать детей на достоверность изображаемой разметки.

Места для игр. Управление велосипедом.

К местам, где разрешено играть, дети относят двор и территорию жилой зоны. Но в любом дворе и жилой зоне могут появиться транспортные средства. Значит там играть нельзя. Играть можно только на специально отведенной площадке или на безопасном расстоянии от путей движения транспорта.

Зимой, очень часто дети, съезжая с горок и насыпей, попадают прямо на дорогу. Поэтому на коньках, лыжах, санях и т.п. можно кататься только там, где нет никакой опасности выехать на дорогу, по которой движется транспорт. Об этом должны помнить и любители роликов, Велосипедов и т.п.. Где есть движение транспортных средств – играм не место!

По улицам и дорогам до 14 лет ездить запрещено. Не подходят для этого дороги и проезды внутри дворов и жилых зон, где разрешено движение автомобилей и

других транспортных средств. На велосипеде можно ездить только на закрытых для движения транспорта площадках и дорожках.

Есть специальные правила для пассажира велосипеда. Пассажиром велосипеда может быть ребенок не старше 7 лет, а велосипед должен иметь специальное пассажирское сиденье и надежные подножки для пассажира. Почему такие строгости? Велосипед, в отличие от автомобиля и мотоцикла не рассчитан на перевозку пассажиров. Это индивидуальное транспортное средство. Его конструкция не рассчитана на перевозку пассажиров и грузов, которые увеличивают вес велосипеда почти в два раза. Это ухудшает устойчивость велосипеда, им становится трудно управлять, что сказывается на безопасности движения.

Поездка за город.

Внимание детей должно быть обращено на то, что обстановка за городом отличается от городской, пешеход там чувствует себя иначе. Ощущение, что движение за городом проще, неверно. Оно имеет свои особенности, и требует не меньшего внимания, чем в городе. Например, за городом гораздо чаще встречаются мотоциклы и тракторы. К движению этих транспортных средств следует относиться очень осторожно.

Кроме того, загородные дороги, не покрытые асфальтом (грунтовые, проселочные) дети часто не воспринимают как дороги, на которых следует соблюдать Правила дорожного движения, что совершенно недопустимо.

Учителю надо обратить внимание учеников, что при наличии пешеходной дорожки или обочины, движение по краю проезжей части, даже навстречу транспорту, не разрешается, так как это очень опасно.

Для того, чтобы у ребенка сформировались навыки безопасного поведения на дороге, он должен не только знать Правила дорожного движения и следовать им, но и уметь представлять себе поведение других участников дорожного движения, осуществлять какие – либо действия на дороге и рядом с ней исходя из соображений собственной безопасности!

Ошибки при обучении ПДД.

Качество обучения детей основам безопасного поведения на дороге часто страдает из-за неверных установок, искажения требований и других ошибок, допускаемых взрослыми, обучающими детей ПДД. Эти ошибки не только искажают смысл Правил, но и толкают детей-пешеходов на нарушения, которые очень опасны для их жизни и здоровья.

Первое, что в этом отношении должен сделать учитель – это обратить серьезное внимание на используемые в Правилах основные понятия и термины.

1. *Нельзя употреблять их синонимы и архаизмы: «улица» вместо «дорога»; «мостовая» вместо «проезжая часть»; «постовой» вместо «регулировщик» или «инспектор ДПС» и т.д.*

2. *Или, стараясь донести до детей содержание Правил, некоторые обращаются к детям так называемым «детским» языком, состоящим из уменьшительно – ласкательных слов. Эти благие намерения не только не делают язык более доступным и понятным, но и искажают реальную картину дорожного движения.*

3. Иногда путают понятия «Пешеходная дорожка» и «Пешеходный переход».

4. Приравнивают обочину к тротуару, считая, что это одно и то же, только тротуар - это элемент городской дороги, а обочина – загородной. При этом забывается, что между проезжей частью и тротуаром есть граница – бордюр, которая оберегает пешеходов от транспортных средств. А между проезжей частью и обочиной такой границы нет. Поэтому, следуя логике, существует «нелегитимное указание»- по обочине надо идти с левой стороны, навстречу движению транспортных средств.

5. Из года в год детям закладывается устаревшая установка:

- красный – «стой»
- желтый – «приготовься»
- зеленый – «иди».

В таком изложении, отсутствующем в ПДД, это «правило» часто звучит в стихах, телепередачах, спектаклях и т.п. Следуя такому «правилу» дети приобретают уверенность в безопасности перехода по зеленому сигналу. А это очень опасно!

Ведь в ПДД сказано, что красный и желтый сигналы запрещают движение, зеленый его разрешает. *И не более!* При этом ни слова не сказано, что зеленый сигнал гарантирует безопасность движения. Практика же подтверждает опасность пересечения проезжей части по зеленому сигналу светофора, если пешеход сам не предпринимает необходимые меры предосторожности (не убедился в безопасности перехода).

Желтый мигающий сигнал светофора информирует о том, что перекресток нерегулируемый. Поэтому прежде чем перейти на дорогу, убедись в собственной безопасности.

6. Детям часто рассказывают про транспортный трехсекционный светофор и очень редко про пешеходный. Но ведь пешеходы должны руководствоваться *только* сигналами пешеходных светофоров, независимо от других одновременно работающих сигналов, и лишь при отсутствии пешеходных светофоров – сигналами транспортных светофоров.

7. Зеленый мигающий сигнал светофора разрешает движение и информирует, что время его действия истекает. Вскоре будет включен запрещающий сигнал. *Однако пользоваться разрешением движения по зеленому мигающему сигналу опасно, особенно детям!* Так как пешеход не всегда уверен, что ширина проезжей части такова, что он успеет спокойно пересечь ее до включения запрещающего сигнала. Будет правильнее дать детям установку не начинать переход дороги по этому сигналу!

8. *Учат: Обходи трамвай спереди, автобус – сзади.*

Это правило довольно устарело и не спасает, а, напротив, создает аварийную ситуацию, так как при выходе пешехода сзади или спереди транспортного средства ни водитель, ни пешеход не видят друг друга и происходит наезд.

Необходимо учить!

Жди пока автобус или другое транспортное средство отъедет на безопасное расстояние, или переходи в другом месте, где дорога хорошо просматривается в обе стороны.

9. *Учат: При переходе улицы, посмотри налево, а дойдя до середины посмотри направо.*

Это правило так же устарело и создает опасную ситуацию.

Необходимо учить!

Прежде чем перейти дорогу – остановись, посмотри в обе стороны и, убедившись в безопасности, переходи дорогу, постоянно контролируя ситуацию.

10. Учат: Если не успел перейти дорогу, остановись на островке безопасности или на середине дороги.

Эта ситуация также опасна, тем более что в Правилах дорожного движения нет понятий «островок безопасности». Есть только островки, информирующие водителя о направлениях движения в местах разделения или слияния транспортных потоков, и называются они «направляющие островки».

Необходимо учить!

Необходимо рассчитать переход так, чтобы не останавливаться на середине дороги. Но если уж попал в такую ситуацию, то стой посередине дороги, на осевой линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, или на «направляющем островке», и не делай шаг – ни вперед, ни назад, не оценив ситуацию, чтобы водитель успел принять решение, как лучше вас объехать.

11. Учат: Не играй на дороге, у дороги, а играй во дворе дома.

Необходимо учить!

Выходя из подъезда, уже будь внимателен и осторожен. Играй подальше от дороги, там, где нет машин.

12. Используют для показа старые знаки на желтом фоне, путают группы знаков, неправильно называют дорожные знаки или неверно преподносят информацию, которую несет в себе тот или иной дорожный знак.

Например, часто путают значение знаков 1.20 и 5.16.1. Они оба имеют одинаковое название – «Пешеходный переход». Но знак 1.20 (треугольный красной каймой) относится к группе предупреждающих знаков и предупреждает водителя, что впереди – знак 5.16.1. и пешеходный переход. А знак 5.16.1. (квадратный синий), имеющий то же название, относится к группе информационно-указательных и указывает пешеходам, что через дорогу необходимо переходить именно здесь.

13. Начинают обучение со знаков, не актуальных для юных участников дорожного движения.

В первую очередь дети должны знать значения знаков «Пешеходный переход» (подземный и надземный), «Движение пешеходов запрещено», «Пешеходная дорожка», «Дети», «Движение на велосипедах запрещено», «Пересечение с велосипедной дорожкой», «Велосипедная дорожка», «Главная дорога», «Уступи дорогу».

14. Неправильно объясняют значение дорожного знака «Дети».

Он вовсе не предусматривает переход через дорогу именно в месте его установки, а лишь информирует водителя о том, что на дороге могут неожиданно появиться дети, так как рядом школа, детский сад или другое учреждение, и возможно неожиданное появление детей на дороге.

Страницы истории.

1. История развития автотранспорта.

Примерно пять тысяч лет назад один китайский император обратил внимание на цветок ветреницы, который под воздействием ветра перекатывался по полю. Так люди изобрели колесо. Позже, во втором тысячелетии до н.э., появились повозки, которые решили многие транспортные проблемы. Стало возможным перевозить тяжелые и громоздкие грузы, быстрее и с большим комфортом передвигались люди.

Первые механические средства передвижения появились задолго до изобретения автомобиля. В древнем Китае строили сухопутные повозки с парусами, которые приводились в движение силой ветра.

Так называемые «мускулоходы» были известны уже в Древней Греции. В армии Александра Македонского находилась гигантская, высотой 53 метра, осадная башня, которая передвигалась с помощью мускульной силы воинов, вращавших огромные колеса. Древние греки строили также небольшие, имевшие мускульный привод коляски. Одна из них состояла из тележки на четырех маленьких колесах и одного большого колеса на самой тележке. Большое колесо выполняло роль руля и соединялось с маленькими колесами системой блоков и канатов. Внутри большого колеса залезал человек, который бегал словно белка в колесе и вращал его. Мускулоходы многое дали для автомобиля. На них впервые появился двигатель, пусть даже и живой. Между двигателем и ведущими колесами был соединяющий механизм.

В эпоху Возрождения в Европе появилось очень много интересных конструкций. Среди них был безлошадный экипаж Джованни да Фонтана. Внешне он напоминал крошечный автомобиль, снабженный кузовом с крышей, большими задними и маленькими передними колесами, которые приводились во вращение пассажиром с помощью ручного барабана и простейшей зубчатой передачи.

Необыкновенно знаменитой в свое время была машина, сконструированная часовщиком Иоганном Хаумшем в 1469 году для короля Швеции. Передвигался экипаж благодаря внушительной по размерам часовой пружине, завода которой хватало на 45 минут езды.

В 18 веке самобеглые коляски (так называли мускулоходы в России) изготавливались талантливыми русскими умельцами – механиками. В 1752 году крестьянин Нижегородской губернии Шамшуренков изготовил экипаж, который приводился в движение двумя слугами. Он был защищен от непогоды и легок в управлении. Изобретатель получил 50 рублей в награду. В 1791 г. самоучка Иван Петрович Кулибин построил по заказу императорского двора «экипаж для праздных людей» - трехколесную педальную повозку, имеющую маховик и трехступенчатую коробку передач, позволяющую изменять скорость движения. Вес экипажа с двумя пассажирами и слугой, который играл роль двигателя, был 500 кг, скорость движения до 10 км/ч.

Неоднократно предпринимались попытки использовать для движения повозок энергию пара. Но первый пригодный для практического применения паромобиль был построен в 1769 году французским артиллерийским инженером Николя Жозефом Кюньо. По своему замыслу повозка напоминала коня, запряженного в двуколку. Роль коня выполнял медный котел, внутри которого находились топка и дымовая труба. Пара хватало всего лишь на 15-20 минут, после чего надо было остановиться и ждать поднимется давление в котле. Тяжелый, плохо управляемый экипаж во время испытаний постоянно наезжал на стены домов и заборы, вызывая разрушения и нанося немалый урон. В конце концов экипаж закончил свою поездку печально. Он взорвался с грохотом на весь Париж. Неудачливый изобретатель был арестован, но вскоре его отпустили, так как по этому поводу не было ни одного закона.

С начала 30-х годов прошлого столетия в Великобритании паровые экипажи не только перевозили пассажиров, но и почту. Появились паромобили в Италии, Австрии, Германии, Бельгии. Возможности парового двигателя позволили использовать его для установки в 1835 году на железнодорожный локомотив, который тянул поезд из нескольких вагонов.

Проекты достаточно совершенных паровых автомобилей в 19 веке разработали талантливые русские умельцы Казимир Янкевич и Авксентий Врадий. А в 1874-1875 г.г. на Мальцовском заводе в Калужской губернии были построены 7 паровых тягачей.

Первый бензиновый автомобиль появился в 1886 году, когда немец Карл Бенц построил «Бензиновый дорожный экипаж» и получил на него патент. Испытателем этого автомобиля стала его жена. Вместе с двумя сыновьями совершили они эту курьезную поездку: оглушительно ревел мотор, от дыма першило в горле, блестящие кареты, запряженные лошадьми проносились мимо, оставляя далеко позади автомобиль и вымазанных сажей седоков. Автомобиль двигался со скоростью 5-7 км/час. А потом начались приключения: трубопровод прочистили шляпной булавкой, изоляцию проводки свечи зажигания изолировали резиновой подвязкой. Перестал работать тормоз – выручил сапожник, который прибил новые накладки к тормозным колодкам. Порвалась цепная передача – кузнец отковал кольцо. В гору автомобиль нужно было толкать, а когда закончился бензин – приобрели в аптеке спирт.

Первый автомобиль в России построили Е.Яковлев (морской офицер) и Фрезе (горный инженер) в 1896 году. Автомобиль весил 300 кг и мог развить скорость около 20 км/час.

В 1908 году Генри Форд создал первый массовый автомобиль марки «Форд – Т» Это был идеальный автомобиль для массового покупателя тех лет. Машина не требовала регулировок, ее электропроводка не боялась сырости и загрязнений, коробку передач нельзя было сломать даже специально. Было выпущено 15 178 888 машин.

Начался век автомобилизации.

2. Строительство дорог.

Появление транспорта привело к необходимости строительства дорог. Основная дорожная сеть начинает складываться более 5 тыс. лет назад. В первом тысячелетии до н.э. появляется Великий шелковый путь и дороги государства ацтеков на Американском континенте.

Первую мощную дорогу начали строить римляне более 2 тысяч лет назад. Это знаменитая Аппиева дорога, которая соединила Рим с Капуей. Ее мостили тысячи рабов. Сначала укладывали два слоя крупных камней, залитых известковым раствором. На это основание укладывали слой камней величиной с кулак, затем слой помельче, величиной с орех. А сверху посыпали дорогу мелко наколотым щебнем. Вдоль дороги через определенное расстояние устанавливали каменные столбы – указатели, прототипы современных дорожных знаков.

В России почти тысячу лет назад через младую Москву уже пролегали тракты на Новгород, Рязань, Суздаль, Владимир. От яма к яму неслись ямские упряжки (ям – почтовая станция). Расстояние между ямами составляло 60-70 верст. И это было не случайно. Именно 70 верст – норма суточного пробега лошадей. Так называемый перегон. Через каждые 70 верст коней меняли, как говорили «перекладывали», и сменившийся ямщик и свежая упряжка мчали к следующему яму. Отсюда пошло выражение «езда на перекладных». Благодаря правильной организации дорожной службы, скорость ямских упряжек была невероятной и не раз приводила в восторг путешественников из Западной Европы.

В 1667 году в России создается государственная почта, что подтолкнуло к строительству дорог. Их расширили и это позволило ставить по три лошади в ряд.

Первые мощные дороги в России появились лишь в конце 17 века в Москве. Был объявлен царский указ о том, чтобы с каждых десяти дворов жители представили либо по большому камню мерою в аршин, либо по два – в пол-аршина, либо несколько мелких камней, но каждый не мельче гусиного яйца. Но для того, чтобы замостить даже самые главные улицы, этих камней не хватило. Тогда был объявлен новый указ: не пропускать в столицу ни одного приезжего, пока он не сдаст страже у городских ворот три привезенных камня, каждый не меньше гусиного яйца. Так постепенно покрылись булыжными мостовыми улицы Москвы.

Мы часто встречаемся с выражением «коломенская верста», если говорим о чем-то высоком, видном издалика. Выражение произошло вот по какому случаю: царь Алексей Михайлович по прозвищу «Тишайший» любил отдыхать в селе Коломенском, и приказал поставить от Москвы до этого села верстовые столбы. Чтобы их не заносило снегом и они указывали дорогу зимой, их сделали очень высокими.

Что же касается первой государственной дороги в России, то она появилась при Петре 1 и соединила Москву с Петербургом. Ее строительство продолжалось 17 лет.

Первая автострада появилась в Италии. Она соединила Милан с Варезе.

Сейчас общая протяженность автомобильных дорог на планете Земля составляет 15 млн. км, в том числе 1 млн. км приходится на Россию. Ежегодно в США строится 100 000 первоклассных автомобильных дорог, а в России – меньше 15 000 км.

В нашей стране и в большинстве стран мира действует правостороннее движение. Откуда пошло это правило? Давным-давно, когда населенные пункты находились на значительных расстояниях, путник, отправляясь в дорогу, обязательно вооружался. В правой руке он держал меч, а в левой – щит. Когда путники встречались, они уступали дорогу, держась правой стороны, так как левой рукой с щитом человек прикрывался, чтобы в случае нападения не получить ранения, а правой рукой наносил удары. Постепенно такое движение вошло в привычку.

Но существует ряд стран с левосторонним движением: Великобритания, Кипр, Индия, Япония, Индонезия, Австралия и т.д. В этих странах левостороннее движение пошло из Англии. Англия – морская держава. В далекие старые времена, когда в устье Темзы, где расположена столица страны – Лондон, прибывало много судов. Они часто сталкивались и тонули. Чтобы отрегулировать движение по Темзе, был издан закон, по которому суда при встрече должны были держаться левой стороны. Этот закон лег впоследствии в основу правил дорожного движения в Англии и ее колониях.

В Швеции до 1967 года существовало левостороннее движение. 14 сентября 1967 года шведы перешли на правостороннее движение, что обошлось государству в 600 млн. крон. За эти деньги можно было бы построить 450 пятиэтажных 90-квартирных домов, или купить 40 тыс. автомобилей, или 38 млн. кг шоколадных конфет. Дороже всего (200 млн. крон) обошлась переделка автобусов: нужно было заделать двери с левой стороны и сделать новые с правой. В столице убрали трамвайные пути. На правой стороне улиц были оборудованы новые остановки. Только в столице пришлось перенести более 20 000 знаков. Все это было сделано с часу ночи до 6 часов утра.

Аналогичный переход провела Исландия. В Европе только Великобритания не рассталась с левосторонним движением.

3. История развития Правил дорожного движения.

Рост числа конных экипажей, строительство дорог, увеличение скоростных режимов привели к различным осложнениям на проезжей части. Особенно трудно пришлось пешеходам, которым на дороге вообще не нашлось места. Они чаще других попадали в дорожные происшествия и получали различные травмы.

От прохожих требовалась большая осторожность, чтобы не попасть под колеса проезжающего транспорта. Плохо приходилось пешеходу, если он не успевал вовремя уйти с дороги. И в 1683 г. царь Петр 1 издал указ, который категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей, а также бить пешеходов бичами. Кучер должен был управлять лошастью сидя на ней верхом, чтобы лучше видеть дорогу.

В марте 1730 года императрица Анна Иоанновна подписала указ, по которому лихачей надлежало задерживать, кучеров в наказание сечь розгами, а с помещиков взимать штраф.

В 1812 году были введены правила, которые устанавливали:

- правостороннее движение;
- ограничение скорости;
- введение номерных знаков экипажам и т.д.

Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки обеспечить безопасность дорожного движения.

Некоторые из них у нас сейчас могут вызвать лишь улыбку:

- впереди парового экипажа должен идти человек с красным флагом, который и предупреждает встречных о приближении паровика, а также умирять перепуганных извозчичьих лошадей (Англия);
- не допускать к управлению женщин (Англия);
- скорость движения автомобиля не должна в населенных пунктах превышать скорости пешехода (Франция);
- не ездить после 9 часов вечера (Италия);
- владелец машины обязан заявить полиции накануне, по какой дороге поедет «бензиновая тележка» (Германия);
- не подавать звуковых сигналов на людных перекрестках (Шотландия);
- уступать дорогу конным экипажам (Швеция).

Шли годы, увеличивалось количество транспорта. Задача создания условий безопасности движения требовала своего решения. Уже в 1900 году в России были установлены специальные правила для автоматических экипажей. Так, разрешение на управление мог получить гражданин не моложе 21 года, грамотный и умеющий объясняться по-русски, при успешной сдаче экзамена по вождению. Автомобили должны были иметь номерные знаки, проходить ежегодный технический осмотр и ездить по Москве со скоростью не более 20 верст в час (1 верста – 1,1 км).

Первые Правила дорожного движения были утверждены в нашей стране 10 июня 1920 года. Они включали в себя основные требования к поведению водителей, а также правила регистрации и технического контроля механических транспортных средств.

В последствии ПДД неоднократно изменялись, дополнялись, приводились в соответствие с требованиями международных нормативных документов.

В настоящее время действуют ПДД, введенные в действие 1 июня 1994 года, хотя и в них уже вносились определенные изменения.

4. Регулирование дорожного движения.

История регулирования дорожного движения начинается еще с Древнего Рима, когда специально одетые люди работали на оживленных перекрестках и устанавливали очередность проезда конного транспорта. В 1868 году в Лондоне на улице перед зданием Парламента был установлен первый семафор, имевший 2 цвета – красный и зеленый. Обслуживал его слуга в красной ливрее, который при помощи лебедки поднимал и опускал стрелу с цветным знаком. Потом к этому семафору добавили газовые фонари. Сигнал стал виден и в темное время суток. Просуществовал он недолго: произошел взрыв газа, пострадал регулировщик, и семафор на многие годы был заменен специально обученным человеком – регулировщиком.

Но увеличение числа транспорта предъявляло свои требования. Без средств регулирования обойтись было невозможно. И в 1914 году в США появился первый электрический светофор. Управлялся он вручную и имел два цвета: красный и зеленый. Функции желтого сигнала выполнял предупредительный свисток полицейского.

В 1929 году в Москве установили первый в нашей стране светофор с тремя сигналами. Он представлял собой круг, разделенный на три сектора: красный, желтый и зеленый. По кругу, как по циферблату часов, двигалась стрелка. Управлял таким светофором специально приставленный к нему регулировщик. А через год на пересечении двух московских улиц уже красовался трехцветный электрический светофор с ручным управлением.

ЭВМ для управления работой светофора впервые была использована в 1959 году в г. Торонто (Канада). В нашей стране первая автоматизированная система с использованием ЭВМ была установлена в 1968 году в районе Серпуховской заставы в Москве.

Для упорядочения дорожного движения применялись и дорожные знаки. Впервые в 1909 году Парижской конвенцией были утверждены четыре предупреждающих знака: «Извилистая дорога», «Пересечение с железной дорогой», «Неровная дорога», «Пересечение дорог». Они были черного цвета с белыми символами, устанавливались за 250 метров до опасного места.

В 1931 году число дорожных знаков увеличилось до 26, и они впервые стали классифицироваться по трем группам: предупреждающие, предписывающие, указательные.

До войны в разных странах действовали две основные системы дорожных знаков: европейская – применение символов на знаках, и американская – вместо символов использовались надписи.

В 1968 году на Венской конференции удалось унифицировать (привести к единой форме) систему дорожной сигнализации. Все страны, ее подписавшие, должны были перейти на систему знаков с символами. Увеличено количество знаков до 98.

Работа с родителями.

Основной способ формирования у детей навыков поведения – наблюдение, подражание поведению взрослых и, прежде всего, родителям. Многие родители, не понимая этого сами, личным примером обучают детей неправильному поведению.

При рассмотрении проблемы необходимо упомянуть психологические исследования (по данным М.А.Котика) в результате которых был выявлен целый ряд ка-

честв человека, которые негативно сказываются на взаимодействии участников дорожного движения. Основными из них являются:

- неуважение к нормам, правилам, стремление к свободе поведения;
- повышенная тревожность и неуверенность в себе, нерешительность;
- несдержанность, склонность к конфликтам;
- высокая напряженность, взвинченность;
- плохие способности планированию, самоконтролю, непрактичность;
- безразличие к общественному мнению;
- чрезмерная уверенность в себе и неуважение к окружающим, беспечность, ветреность;
- плохие способности к абстрактному мышлению, к выявлению связей между явлениями, прогнозированию развития событий.

Все это говорит о том, что по своим индивидуальным качествам люди перед опасностью неравны! Поэтому обеспечение безопасности дорожного движения оказывается не только технической или организационной, но и в значительной степени психологической.

Практическое обучение детей наблюдению должно проводиться родителями с первых прогулок по улице вместе с детьми. Без специальных навыков ребенок иногда оказывается не в состоянии выполнить правила дорожного движения. Формирование навыков наблюдения и предвидения опасности у детей – длительный процесс. И для этой цели желательно использовать каждое пребывание на улице с ребенком. Весьма удобно использовать для этих целей путь родителей с ребенком в детский сад и обратно, соблюдая следующие рекомендации:

1. Выйти из дома заблаговременно, так, чтобы оставался резерв времени. Ребенок должен привыкнуть ходить по улице не спеша.

2. Ускорять шаг или бежать не рекомендуется. В любом случае перед выходом на проезжую часть замедлить шаг и переходить размеренным шагом, без какой – либо спешки, ибо пешеход может лучше наблюдать, когда идет шагом.

3. Увидев автобус, стоящий на противоположной стороне, не спешите и не бегите. Приучите ребенка, что это опасно, и лучше подождите следующего.

4. Выходя на проезжую часть улицы, прекращайте посторонние разговоры с ребенком. Он также должен привыкнуть, что при переходе надо молчать и наблюдать. Исключение делается для нескольких фраз, при помощи которых внимание ребенка обращается на те или иные машины, сигналы и т.д.

5. Следите за тем, чтобы переходить улицы не наискосок, а строго перпендикулярно. Ребенок должен понимать. Для чего это делается – для лучшего наблюдения за машинами.

6. Там. Где есть светофор, переходить только на зеленый сигнал. Ребенок должен привыкнуть. Что на красный или даже желтый сигнал не переходят. Даже если нет машин.

7. При переходе и при остановках держите ребенка достаточно крепко за руку. Нередки случаи, когда ребенок вырывается и выбегает на проезжую часть.

8. Переходите улицу с ребенком только по пешеходным переходам, а на перекрестках – по линии тротуаров.

9. Наблюдайте вместе с ребенком за дорожным движением. Анализируйте ошибки, допускаемые пешеходами на глазах ребенка.

Родители должны помнить, что ребенок обучается движению по улице, прежде всего на примере родителей и на собственном опыте. Поэтому нарушение роди-

телями рекомендаций, приведенных выше, ведет к неправильному поведению детей на улице, которое впоследствии исправить крайне сложно.