

Автономная некоммерческая организация «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи «СУВАГ»

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»

Проект «Разработка концепции, методических рекомендаций и проектов нормативных документов по внедрению в деятельность образовательных организаций системы непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»

Программно-методический комплект обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма для образовательных организаций, реализующих образовательные программы основного общего образования

МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ ДЛЯ ПЕДАГОГОВ

Москва, 2014

УДК 378.046.4
ББК 74

Методическое пособие для педагогов. Программно-методический комплект обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма для общеобразовательных организаций, реализующих образовательные программы основного общего образования. – Москва: АНО «СУВАГ», 2014. – 297 с.

Методическое пособие для педагогов разработано Автономной некоммерческой организацией «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи «СУВАГ» в рамках реализации проекта «Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении» Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».

Методическое пособие входит в состав программно-методического комплекта обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма для образовательных организаций, реализующих образовательные программы основного общего образования.

Содержание методического пособия полностью соответствует разработанной концепции системы непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, Федеральным государственным образовательным стандартам.

Методическое пособие для педагога содержит:

- организационно-методические материалы по основным разделам Программы;
- поурочное планирование;
- конспекты занятий и сценарии мероприятий;
- описание технологий обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- рекомендации по организации занятий и проведению экскурсий.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
Организационно-методические материалы по основным разделам	
Программы.....	5
Поурочное планирование.....	10
Конспекты занятий и сценарии мероприятий.....	270
Описание технологий обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.....	278
Рекомендации по организации занятий и проведению экскурсий.....	284
Список рекомендуемой литературы.....	295

ВВЕДЕНИЕ

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма – проблема всего современного общества. Обучение детей правильному поведению на дорогах необходимо проводить систематически на протяжении всего образовательного процесса.

Сегодня важнейшая задача педагогов и родителей – воспитать из детей грамотных и дисциплинированных участников дорожного движения. Значительный пласт работы – это профилактика детского дорожно-транспортного травматизма и формирования у детей навыков безопасного поведения на дорогах. Возрастающая плотность уличного движения делает дороги все более опасными для детей и, соответственно, вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма не теряют своей актуальности. Авторы многих исследований, посвященных изучению детского травматизма, отмечают, что почти 2/3 из общего числа пострадавших на дороге детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидение скрытой опасности. Устранить эту причину, ограничиваясь только беседами с детьми, словесными наставлениями, невозможно.

Необходима систематическая работа по организации и проведению теоретических и практических занятий, экскурсий, направленных на формирование у обучающихся навыков безопасного поведения в дорожном движении.

Настоящее методическое пособие входит в состав программно-методического комплекта обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма для образовательных организаций, реализующих образовательные программы основного общего образования.

Содержание методического пособия полностью соответствует разработанной концепции системы непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, Федеральным государственным образовательным стандартам.

Методическое пособие для педагога содержит:

- организационно-методические материалы по основным разделам Программы;
- поурочное планирование;
- конспекты занятий и сценарии мероприятий;
- описание технологий обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- рекомендации по организации занятий и проведению экскурсий.

ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ ПО ОСНОВНЫМ РАЗДЕЛАМ ПРОГРАММЫ

Принципы формирования содержания образовательного процесса закреплены в Федеральном законе от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Документом, изначально определяющим содержание образования, является федеральный государственный образовательный стандарт (далее – ФГОС), представляющий собой совокупность обязательных требований к образованию определенного уровня и (или) к профессии, специальности и направлению подготовки, утвержденных федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере образования.

Требования ФГОС к содержанию образования отражаются в основном учебно-методическом документе образовательной организации – образовательной программе. Образовательная программа – комплекс основных характеристик образования (объем, содержание, планируемые результаты), организационно-педагогических условий и форм аттестации, который представлен в виде учебного плана, календарного учебного графика, рабочих программ учебных предметов, курсов, дисциплин (модулей), иных компонентов, а также оценочных и методических материалов.

В соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом основного общего образования¹, личностным результатом освоения основной образовательной программы основного общего образования является формирование ценности здорового и безопасного образа жизни; усвоение правил индивидуального и коллективного безопасного поведения в чрезвычайных ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, правил поведения на транспорте и на дорогах.

Обучение детей и подростков безопасному поведению на дорогах способствует формированию универсальных учебных действий:

Личностные:

- принятие образа «хороший пешеход, хороший пассажир»;
- самостоятельность и личная ответственность за свои поступки, установка на здоровый образ жизни;

¹ Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 17 декабря 2010 № 1897 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта основного общего образования»

- уважительное отношение к другим участникам дорожного движения;
- осознание ответственности человека за общее благополучие;
- этические чувства, прежде всего доброжелательность и эмоционально-нравственная отзывчивость;
- положительная мотивация и познавательный интерес к занятиям по программе «Юные инспектора дорожного движения»;
- способность к самооценке;
- начальные навыки сотрудничества в разных ситуациях.

Метапредметные:

- навыки контроля и самооценки процесса и результата деятельности;
- умение ставить и формулировать проблемы;
- навыки осознанного и произвольного построения сообщения в устной форме, в том числе творческого характера;
- установление причинно-следственных связей;

Регулятивные:

- использование речи для регуляции своего действия;
- адекватное восприятие предложений учителей, товарищей, родителей и других людей по исправлению допущенных ошибок;
- умение выделять и формулировать то, что уже усвоено и что еще нужно усвоить;
- умение соотносить правильность выбора, планирования, выполнения и результата действия с требованиями конкретной задачи;

Коммуникативные:

В процессе обучения дети учатся:

- работать в группе, учитывать мнения партнеров, отличные от собственных;
- ставить вопросы;
- обращаться за помощью;
- формулировать свои затруднения;
- предлагать помочь и сотрудничество;
- слушать собеседника;
- договариваться и приходить к общему решению;
- формулировать собственное мнение и позицию;
- осуществлять взаимный контроль;
- адекватно оценивать собственное поведение и поведение окружающих.

1. ОБУЧАЮЩИЕ ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ.

Научить основным правилам дорожного движения;

Обеспечить каждому ребенку требуемый уровень знаний по безопасному поведению на улицах и дорогах;

Обучить правильному поведению на улицах, используя полученные знания по данному вопросу;

Сформировать умение применять на практике полученные знания, обеспечив тем свою собственную безопасность.

Развивать мотивацию к безопасному поведению;

Развивать у учащихся умение ориентироваться в дорожно-транспортной ситуации;

Формировать личностный и социально – значимый опыт безопасного поведения на дорогах и улицах

Формировать навыки самооценки, самоанализа своего поведения на улице и в транспорте.

Развивать личностные свойства – самостоятельность, ответственность, активность, аккуратность;

Содействовать воспитанию сознательного отношения к выполнению правил дорожного движения;

Содействовать воспитанию культуры поведения и дорожную этику в условиях дорожного движения.

2. РАЗВИВАЮЩИЕ ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ.

Программа способствует:

- умственному развитию – учащиеся получают и закрепляют знания по Правилам дорожного движения, ОБЖ, учатся логически мыслить, обобщать, составлять рассказы по темам, делиться жизненным опытом, грамотно излагать свои мысли, отвечать на вопросы;

- физическому воспитанию – на каждом занятии с детьми и подростками проводятся подвижные игры и различные двигательные игровые задания по темам.

3. ВОСПИТАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ.

- нравственному воспитанию – на занятиях у учащихся формируется культура поведения в кругу сверстников и в семье, закрепляются навыки соблюдения Правил дорожного движения, желание оказывать помощь пожилым людям по мере необходимости. Учащиеся учатся безопасности жизнедеятельности в окружающей среде, уважению к людям;

- эстетическому воспитанию – учащиеся участвуют в конкурсах рисунков, плакатов, литературных викторинах, фотоконкурсах. На занятиях учащиеся работают с красочным наглядным материалом;

- трудовому воспитанию – учащиеся изготавливают необходимые пособия, макеты, дидактические игры для занятий по программе, декорации и костюмы к выступлениям (с помощью родителей).

Как правило, большинство общеобразовательных программ предусматривают интегративное обучение детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. То есть, в рамках отдельной дисциплины обучение не проводится, а основы безопасного поведения на улице изучаются в рамках интегративного курса «Обеспечение безопасности жизнедеятельности» (ОБЖ).

В 5-9 классах обучение детей безопасному участию в дорожном движении и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма проводится в рамках курсов:

- биология;
- история;
- обществознание;
- физическая культура

Обучение детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется и в рамках внеурочной деятельности.

Внеурочная деятельность в системе непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма включает в себя:

- проведение тематических классных часов;
- беседы инспекторов ГИБДД с обучающимися (воспитанниками);
- участие в мероприятиях по Правилам дорожного движения, проводимых на школьном, муниципальном и областном уровне;
- проведение тематических мероприятий и акций («Недели безопасности дорожного движения» и др.);
- создание и работа отрядов юных инспекторов движения.

Предрасположенность детей к несчастным случаям на дороге обусловлена особенностями психофизиологического развития, такими как:

- неустойчивость и быстрое истощение нервной системы;
- неспособность адекватно оценивать обстановку;
- быстрое образование и исчезновение условных рефлексов;
- преобладание процессов возбуждения над процессами торможения;
- преобладание потребности в движении над осторожностью;

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

Почти две трети из общего числа пострадавших на дороге детей попадает под машину из-за отсутствия главного транспортного навыка: предвидения скрытой опасности.

Эффективность и соответственно, направления профилактических мероприятий тесно связаны с возрастными особенностями детей.

Основой профилактической работы с детьми младшего и среднего школьного возраста является формирование знаний о Правилах дорожного движения и навыков их применения.

Овладение основами современной культуры безопасности жизнедеятельности в основной школе происходит в рамках предметной области «Физическая культура» и «Основы безопасности жизнедеятельности».

Предметные результаты изучения основ безопасности жизнедеятельности должны отражать понимание личной и общественной значимости современной культуры безопасности жизнедеятельности, знание и умение применять меры безопасности и правила поведения в условиях опасных и чрезвычайных ситуаций.

Таким образом, учащиеся 5-9 классов должны не только освоить набор знаний о безопасном поведении на дорогах, но и овладеть культурой безопасного участия в дорожном движении.

Следовательно, содержание обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в 5-9 классах постепенно и в соответствии с психофизиологическим и возрастным развитием усложняется и выходит на новый уровень.

В 5-9 классах раскрывается содержание таких вопросов, как: отрицательные привычки опасного поведения на улицах и дорогах, движение пешеходов группами и по загородным дорогам (вне населенного пункта), устройство велосипеда, его снаряжение, техническое обслуживание и правила движения на велосипеде, правила перевозки пассажиров на мотоцикле, оборудование автомобилей и мотоциклов специальными сигналами, назначение номерных опознавательных знаков и надписей на транспортных средствах, оказание первой доврачебной помощи при травмах. Рассматриваются вопросы дорожной этики, комментируются Правила дорожного движения.

Содержание обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в основной школе, хотя, по сути, и остается неизменным (ядро его составляют Правила дорожного движения), усложняется и расширяется с учетом психофизиологических и возрастных особенностей.

ПОУРОЧНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

5-й класс

Тема 1. Вводное занятие. Правила движения - закон улиц и дорог.

Цели и задачи:

- знакомство учащихся с основными положениями Правил дорожного движения,
- формирование у учащихся навыков использования терминологии Правил дорожного движения.

раскрыть особенности движения транспорта и пешеходов в городе / селе, поселке; вспомнить основные правила поведения на дороге; дать понять о некоторых терминах, употребляемых в Правилах дорожного движения («Дорога», «Прилегающая территория», «Тротуар», «Населенный пункт», «Транспортное средство», «Механическое транспортное средство», «Маршрутное транспортное средство»).

Оборудование: открытки плакаты с видами улиц города (поселка), макет жилого микрорайона.

Материалы к уроку:

Нетрудно представить, что было бы, если бы каждый водитель и пешеход двигался как ему вздумается. Никто не подчинялся бы никаким правилам. Происходили бы сплошные столкновения, создавались пробки транспортных средств. И, что ещё хуже, были бы неизбежны наезды на пешеходов. От этого хаоса нас спасают единые для всех Правила дорожного движения.

Создавались они постепенно, по мере того, как на улицах и дорогах становилось всё больше экипажей и пешеходов, появлялись новые транспортные средства.

Некоторые правила сохранились до сих пор, некоторые, оказавшись ненужными, исчезли. Таким был кажущийся теперь смешным закон о «человеке с красным флагом». Когда в Англии появились паровые дилижансы, был принят закон, по которому они должны были двигаться со скоростью не более 6-7 км/ч на загородных дорогах и вдвое медленнее - в населённых пунктах. Перед дилижансом в светлое время суток должен был идти человек с флагом или с красным фонарём - в тёмное, чтобы предупреждать

прохожих и проезжих о приближающейся опасности. Человек этот должен был также помогать возницам, успокаивать испуганных лошадей.

В России, когда автомобилей ещё и в помине не было, потребовалось вмешательство властей, чтобы обеспечить порядок в дорожном движении. Лихие возницы хлестали кнутами замешкавшихся прохожих, поэтому был издан указ, запрещавший «подхлестывать» пешеходов.

Первый указ Петра I, связанный с безопасностью движения, появился в 1720 году: на улицах новой столицы предписывалось ездить на лошадях «со всяkim опасением и осторожностью».

Но единых Правил дорожного движения, действовавших по всей России, ещё долгое время не было. Порядок наводили с помощью отдельных распоряжений и указов, один из которых, например, гласил, чтобы ездили «смирно и на лошадях не скакали, ни на кого не наезжали и лошадьми не топтали».

К числу первых Правил дорожного движения принято относить документ 1784 года, подписанный санкт-петербургским градоначальником. Назывался он «Извозничий билет» и служил водительским удостоверением. В «билете» были напечатаны Правила из 26 пунктов, которые должен был соблюдать извозчик. Среди них были и такие, которые сейчас бы мы назвали правилами об ограничении скорости, правилами обгона и стоянки.

Привычное для нас правило во время движения придерживаться правой стороны начало действовать в начале XIX века. Тогда же было введено ограничение скорости движения, определены места стоянок для экипажей и номерные знаки для них. Но пешеходное движение всё ещё оставалось неорганизованным.

В конце XIX века появился новый вид транспортного средства - автомобиль, породив новые заботы о безопасности движения. Особое внимание уделялось скорости автомобиля. Во Франции, например, она не должна была превышать... скорости пешехода. В самом начале XX века по улицам Санкт-Петербурга можно было передвигаться со скоростью не более 12 вёрст в час (верста приблизительно равна 1 километру), а при поворотах следовало снижать скорость.

Постепенно преимущества автомобиля стали очевидны, и скорость его движения было разрешено увеличить сначала до 20 вёрст в час, потом до 25 и выше.

Со временем появились и правила, которые уже учитывали опыт движения автомобилей, или, как тогда говорили, самодвижущихся экипажей.

Первым российским Правилам дорожного движения недавно исполнилось 100 лет.

10 июня 1920 г. Совет народных комиссаров принял Декрет "Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (Правила)", содержание которого легло в основу правил

уличного движения во многих городах России. Контроль, за их соблюдением, осуществляли как милиционеры патрульно-постовой службы, так и сотрудники транспортных инспекций, образованных в структурах местных Советов рабочих, крестьянских и красногвардейских депутатов.

С переходом государства в 1921 г. к установлению рыночных, товарно-денежных отношений в различных сферах экономики роль милиции в организации уличного движения возросла. Так, его регулирование в крупных городах стало одной из основных обязанностей постовых милиционеров. Неслучайно сначала в Москве, а затем приказом Милиции Республики от 29.11.22 г. № 546 вводится жезл регулировщика длиной 11 вершков (почти 50 см) красного цвета с желтой ручкой. Он помещался в кожаном чехле и носился постовым на ремне спереди, с левой стороны. Через несколько лет сигналы участникам дорожного движения стали подаваться также с помощью переносных устройств семафорного типа.

В связи с упразднением НКВД, в начале 1931 г., на местах были образованы управления милиции и уголовного розыска, действовавшие на правах отделов исполкомов соответствующих Советов. Тогда же в составе этих управлений практически одновременно в Москве и Ленинграде создаются отделения регулирования городского движения. Они стали предшественниками отделов (отделений, групп) регулирования уличного движения (ОРУД).

Следуя циркуляру Главного управления Рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) при СНК РСФСР от 10 сентября 1931 г., решения об образовании ОРУДов были приняты в конце 1931 г. сначала исполкомами Моссовета и Ленсовета, а затем и в других крупных городах страны - Владивостоке, Горьком, Новосибирске, Свердловске, Челябинске и т.д. Им в подчинение придавались строевые подразделения милиционеров - регулировщиков (отряды, дивизионы, взводы).

Благодаря усилиям ОРУДов, получили внедрение первые светофоры, дорожные знаки и разметка, указатели для пешеходов, наложен централизованный учет ДТП, выпуск плакатов, листовок, брошюр и кинофильмов по проблемам безопасности уличного движения. Так, в декабре 1930 г. в столице заработал первый электрический трехцветный светофор. В начале 1934 г. их количество на улицах и площадях составляло: в Ленинграде - 31, в Москве - 80 объектов. Сигналы светофоров переключались вручную стоящим рядом регулировщиком, месторасположением которого вскоре стало небольшое деревянное или металлическое строение (будка).

В стране по-прежнему не существовало единых правил дорожного движения. На каждой административной территории устанавливался свой порядок. Некоторое

сближение норм было достигнуто с утверждением НКВД СССР в 1940 г. типовых правил движения по улицам и дорогам. Эти правила, разработанные ГАИ во главе с Соколовым Н.В., который руководил службой на протяжении последующих 16 лет, использовались для подготовки документов аналогичного содержания в регионах.

Знание ПДД - обязанность каждого водителя.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПДД

1.1. Настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

«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.

«Дорожно-транспортное происшествие» - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

1.3. 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.

1.4. На дорогах установленоправостороннее движение транспортных средств.

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

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.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Правила дорожного движёния (сокращенно: ПДД) — свод правил, регулирующих обязанности водителей транспортных средств и пешеходов, а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения.

История современных правил дорожного движения берёт своё начало в Лондоне. 10 декабря 1868 года на площади перед Парламентом был установлен механический железнодорожный семафор с цветным диском. Его изобретатель — Дж. П. Найт — был специалистом по железнодорожным семафорам. Устройство управлялось вручную и имело два семафорных крыла. Крылья могли занимать разные положения: горизонтальное — сигнал «стоп» и опущенные под углом 45 градусов — можно двигаться с осторожностью. С наступлением темноты включали вращающийся газовый фонарь, который подавал сигналы красным и зелёным светом. К семафору был приставлен слуга в ливрее, в обязанности которого входило поднимать и опускать стрелу и поворачивать фонарь. Однако техническая реализация устройства оказалась неудачной: скрежет цепи подъёмного механизма был настолько сильным, что проезжавшие лошади шарахались и вставали на дыбы. Не проработав и месяца, 2 января 1869 года семафор взорвался, находившийся при нём полицейский был ранен.

Прототипами современных дорожных знаков можно считать таблички, на которых указывалось направление движения к населённому пункту и расстояние до него. Решение о создании единых европейских правил дорожного движения было принято в 1909 году на всемирной конференции в Париже, ввиду увеличения числа автомобилей, роста скоростей и интенсивности движения на городских улицах. Следующим важным шагом стало принятие «Конвенции о введении единообразия в сигнализацию на дорогах» в 1931 году в Женеве, на Конференции по дорожному движению, в которой среди прочих стран принял участие и Советский Союз.

**СОВЕТ МИНИСТРОВ - ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 23 октября 1993 г. N 1090
О ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

В целях обеспечения порядка и безопасности дорожного движения, повышения эффективности использования автомобильного транспорта Совет Министров - Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (в дальнейшем именуются - Основные положения) и ввести их в действие с 1 июля 1994 года.

Республикам в составе Российской Федерации, краям, областям, автономной области, автономным округам, городам Москве и Санкт-Петербургу обеспечить организацию дорожного движения на улицах и дорогах в соответствии с требованиями Правил дорожного движения Российской Федерации.

2. Министерствам и ведомствам до 1 июля 1994 г. привести нормативные акты в соответствие с Правилами дорожного движения Российской Федерации и Основными положениями.

3. Министерству внутренних дел Российской Федерации и Министерству обороны Российской Федерации разработать в 1994 году порядок допуска водителей-военнослужащих к перевозке людей на грузовых автомобилях.

4. Министерству печати и информации Российской Федерации:

обеспечить издание в достаточном количестве Правил дорожного движения Российской Федерации, Основных положений, а также по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации сборника нормативных актов по вопросам дорожного движения;

совместно с Министерством образования Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации обеспечить издание учебно-методической литературы и наглядных пособий для популяризации Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений.

5. Комитету Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации в 1993 году ввести в государственные стандарты новые дорожные знаки, регламентирующие порядок движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

2. Общие положения.

1.1. Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«Автомагистраль» - дорога, обозначенная знаком 5.1.

«Велосипед» - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.

«Водитель» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге выючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«Вынужденная остановка» - прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

«Главная дорога» - дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 - 2.3.3 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и т.п.) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

«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.

«Дорожное движение» - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«Дорожно-транспортное происшествие» - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

«Железнодорожный переезд» - пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

«Маршрутное транспортное средство» - транспортное средство общего пользования, предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами (остановками).

«Механическое транспортное средство» - транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

«Мопед» - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см 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.

«Мотоцикл» - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

«Населенный пункт» - застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками.

«Недостаточная видимость» - видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и т. п., а также в сумерки.

«Обгон» - опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

«Опасный груз» - вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

«Организованная перевозка группы детей» - специальная перевозка двух и более детей дошкольного и школьного возраста, осуществляемая в механическом транспортном средстве, не относящемся к маршрутному транспортному средству.

«Организованная транспортная колонна» - группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета или маячками синего и красного цветов.

«Организованная пешая колонна» - обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 Правил группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

«Остановка» - преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

«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).

«Перекресток» - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно

противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

«Пешеход» - 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.

«Пешеходный переход» - участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу.

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

«Преимущество (приоритет)» - право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

«Прилегающая территория» - территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т.п.).

«Прицеп» - транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-роспуски.

«Проезжая часть» - элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«Разделительная полоса» - конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

«Разрешенная максимальная масса» - масса снаряженного транспортного средства с грузом» водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

«Регулировщик» - лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники

дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

«Стоянка» - преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

«Темное время суток» - промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

«Транспортное средство» - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

«Тротуар» - элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

1.3. 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.

1.4. На дорогах установленоправостороннее движение транспортных средств.

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

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.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Рекомендации к проведению урока.

Урок начинается с рассказа о районе, в котором живут учащиеся, его транспортном сообщении (количестве автобусных, троллейбусных, трамвайных маршрутов, а также такси и личном легковом транспорте, об улицах с наиболее интенсивным движением транспорта и пешеходов, с односторонним и двусторонним движением...). При этом использовать карту города (поселка) или схематическое изображение дорог в районе школы. Можно использовать макет микрорайона (поселка).

Учащиеся записывают в тетрадь следующие основные понятия из «Правил дорожного движения»:

«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.

«Прилегающая территория» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, автозаправочные станции, предприятия и т.д.).

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

«Населенный пункт» – застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.22 – 5.25.

«Транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов и оборудования, установленного на нем.

«Маршрутное транспортное средство» – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей (пассажиров) и движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами (остановками).

«Механическое транспортное средство» – транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

С каждым годом увеличивается население страны, растет и число транспорта на дорогах. Мы настолько привыкли к машинам, что порой забываем, что это источник повышенной опасности, это сотни килограммов металла на стремительных колесах. От нас с вами, от всех участников движения зависит благополучие на дорогах, будут ли машины нашими помощниками и друзьями, или они принесут беду, порой непоправимую. Нельзя забывать о том, что машину может занести на повороте, может отказать руль и т.д., машины не всегда управляемы. А если в это время дорогу перебегает взрослый или

ребенок? Даже если машина исправна, водитель при всем своем мастерстве и желании не может остановить ее мгновенно. Вот почему так важно выработать в себе привычку не торопиться, не экономить секунды, перебегая дорогу перед транспортом.

Сегодня делается многое, чтобы лучше организовать движение транспорта и пешеходов. Строятся пешеходные переходы, устанавливаются светофоры, выставляются дорожные знаки, на проезжей части улиц и дорог наносятся специальные линии разметки и устанавливаются дорожные ограждения. Четкая и бесперебойная работа транспорта может быть только в том случае, если и пешеходы, и водители будут взаимно предупредительны, внимательны к окружающей обстановке, будут строго соблюдать установленные правила движения.

Основным правилам поведения на дороге учащиеся обучались в начальной школе, а вспомнить их помогут следующие вопросы.

Перейти улицу – это просто или сложно? Почему? Многие уверены, что нет ничего проще: посмотри налево, направо и шагай, если машин нет. Перейти улицу было бы просто, если бы машина всегда была заранее замечена пешеходом. Но на дороге много машин, стоящих и движущихся, за одной может быть скрыта другая. Заметить ее вовремя не всегда просто.

Какое главное правило при переходе улицы? Переходить ее надо только в установленных местах на перекрестках и пешеходных переходах, но самое главное – обеспечить себе хороший обзор дороги справа и слева. А там, где обзор плохой (стоят машины, кусты, деревья и другие помехи), необходимо, по возможности, отойти подальше от стоящих машин, кустов, мешающих осмотреть дорогу.

Как быть, если все же приходится переходить улицу рядом со стоящим автомобилем или другой помехой обзору? Может оказаться так, что как раз там, где разрешен переход, сломалась и стоит машина. В таких случаях подойдя к ней (или другому предмету, который мешает обзору), необходимо остановиться и осторожно выглянуть. Только убедившись в том, что скрытой опасности нет, можно переходить.

Почему опасно переходить улицу бегом? Когда человек бежит, ему трудно наблюдать и оценивать ситуацию на дороге. А при переходе улицы главное – внимательно посмотреть и влево, и вправо, потому что часто улица обманчива: кажется безопасно, но внезапно может выехать машина из переулка или из-за другой машины. Еще труднее заметить мотоцикл.

Закончить урок лучше разбором дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с детьми, совершенных в вашем городе (поселке) в районе школы в данном месяце (по материалам ГИБДД).

Задания для самостоятельной работы:

Вопросы для закрепления:

1. Что такое полоса движения?
2. Для чего предназначена проезжая часть?
3. Кто становится участником движения и в каких случаях?
4. Для чего нужен тротуар?

Задание на дом:

Ответьте на вопросы:

1. По какой стороне дороги движутся автомобили?
2. С какой скоростью можно ехать на автомобиле через населенный пункт?

Тема 2. Причины дорожно-транспортных происшествий.

Цели и задачи урока:

- сформировать четкое представление о причинах дорожно-транспортных происшествий;
- воспитание у учащихся осознанной необходимости в знании и соблюдении правил дорожного движения;
- знакомство с современным транспортом и зонами повышенной опасности.

Оборудование: интерактивная доска, компьютер.

Материалы к уроку:

Что называется дорожно-транспортным происшествием? (Четкое определение найти самостоятельно в разделе 1 ПДД).

Первой аварией на механическом транспорте можно считать аварию с паровой телегой французского изобретателя Кюньо в 1769 году. Паровой автомобиль выехал в пробный рейс на улицы Парижа, водитель не смог справиться с управлением тяжелой и неуклюжей машины, и она врезалась в каменный забор. Котел паровой телеги взорвался с «грохотом на весь Париж», как писал об этом очевидец. Водителя отправили в больницу. Когда появились быстроходные автомобили с двигателем, работающим на бензине, увеличилось и число дорожно-транспортных происшествий. Первое, официально зарегистрированное, дорожно-транспортное происшествие произошло 17 августа 1896 года в Великобритании. Автомобиль, двигавшийся со скоростью 6 км/ч, совершил наезд на пешехода.

Почему же существует такое явление, как дорожно-транспортное происшествие? Причин много, вот некоторые из них:

- несовершенство автомобиля (как в случае с паровой машиной) или его неисправность;
- плохие дороги и несовершенное регулирование дорожного движения (в начале развития автомобильного парка);
- плохие погодные условия (туман, гололед, ливень);
- низкая дисциплина участников дорожного движения (ДТП по вине водителя, по вине пешехода). И это в наше время основная причина.
- Ежегодно в Российской Федерации в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 35 000 человек (каждое третье происшествие по вине пешеходов), 1 500 из которых – дети. И еще около 20 000 детей получают травмы различной степени тяжести.

Причины детского травматизма:

- переход дороги в необозначенном месте перед близко идущим транспортом;
- неожиданный выход на проезжую часть из-за машин, кустов;
- переход дороги на запрещающий сигнал светофора;
- игры и хождение по проезжей части;
- управление велосипедом, мопедом, машиной не имея достаточных навыков и знаний Правил дорожного движения.

Едва ли не каждый понимает, что знание правил безопасности движения, совершенно необходимо сегодня в повседневной жизни. Почему же осознавая эту необходимость, дети так бездумно ведут себя на дороге? Обычно дети не готовы к опасности на дороге. «Вдруг я увидел на дороге машину», «вдруг из-за угла выехал автомобиль», «внезапно из-за автобуса я увидел автомашину...» – в объяснениях ребят после аварии постоянно присутствует слово вдруг. Транспорт на проезжей части не может оказаться вдруг, дорога – законное место транспорта, вдруг автомобиль может оказаться только на тротуаре. Но везде он является источником повышенной опасности.

Запомните обязательно, если вы появились на проезжей части дороги внезапно, то даже самый опытный водитель при надежных тормозах не сможет сразу остановить машину. Во-первых, автомобили едут на большой скорости; во-вторых, водители бывают неопытные, неосторожные; в-третьих, реакция у водителей разная. А если неисправные тормоза? И если все же вы оказались посреди дороги, и на вас мчится машина, то не надо суетиться и метаться из стороны в сторону. В этом случае лучше остановиться, тогда водителю легче будет решить, с какой стороны вас лучше объехать.

Но сейчас в наездах на детей виновность водителей с каждым годом снижается, а вина детей, к великому сожалению, растет. В большинстве своем причины ДТП с детьми связаны с недисциплинированностью, излишней смелостью, эгоизмом, желаем показать

себя. Иногда мальчишки устраивают очень опасное развлечение, стараясь перебежать дорогу как можно ближе к автомобилю. Они считают при этом, что демонстрируют друг перед другом свою храбрость. Однако, такая «храбрость» может закончиться очень плачевно, и во многих случаях только мастерство водителя спасает «храбрецов».

Всякие игры на дороге должны быть исключены. Но опасными могут оказаться и игры вблизи проезжей части. То, что улицы пустынны в отдельные периоды времени притупляет чувство опасности и внимание к движущимся транспортным средствам. Это особенно проявляется во время игр, когда в погоне за мячом или приятелем можно невзначай выбежать на проезжую часть, где как раз в это время поблизости мчится машина. Так, что для подвижных игр, лучше выбирать место подальше от дороги.

Велико число несчастий с детьми-велосипедистами, особенно мальчиками. Такие происшествия случаются из-за неумения ребят достаточно твердо владеть своей двухколесной машиной в потоке транспортных средств, потери управления из-за испуга.

Основная причина дорожно-транспортных происшествий с детьми проста: они переносят на проезжую часть привычки, навыки наблюдения, приобретенные в быту. Многим кажется, что «красный свет – стой, зеленый- переходи, посмотри налево, потом направо, переходи в установленных местах», - едва ли не вся «мудрость» движения по улицам современного города. Мы не замечаем микробов и вирусов, но они существуют! Мы не видим пылинок в воздухе, но они есть! Точно также мы не замечаем многих неправильных навыков (повторить материал урока 6 пятого класса, придумать к каждой «бытовой» привычке возможную дорожную ситуацию «ловушку» и разобрать ее, используя макет дороги с прилегающей территорией):

- выбегать, не глядя из-за предмета;
- небрежно смотреть по сторонам;
- начинать движение, не оглядевшись;
- оценивать обстановку без поворота головы;
- отступать, делать шаг назад не глядя;
- оглядываться, когда вас позовут;
- двигаться бегом, непрерывно, не останавливаясь;
- двигаться по кратчайшему пути;
- совмещать движение с оживленной беседой;
- спешить и небрежно держать родителей за руку.

Тротуар отделен от проезжей части улицы узенькой полоской бордюрного камня. Цвет у него такой же серый, как и у тротуара или дороги. А между тем он разделяет два разных мира и в каждом из них свои законы. В первом дети проводят львиную долю

своего времени и натренировывают привычки. Во втором – ничтожную долю времени, и все привычки, приобретенные в быту переносят на дорогу. С этим и надо бороться.

Контрольные вопросы.

Какие вы знаете причины ДТП с детьми? Почему запрещается детям устраивать на проезжей части игры, катание на самокатах, велосипедах (до 14 лет), санках, коньках, лыжах? Почему нельзя перебегать дорогу перед близко идущим транспортом? Чем опасны игры детей рядом с проезжей частью пустынной улицы? Какие «бытовые» привычки обычно дети переносят в поведение на проезжей части, и нужно ли от них избавляться?

Историческая справка

Первым в мире дорожно-транспортным происшествием, которое мы назвали бы столкновением, наверное, следует считать катастрофу, которая произошла 6 октября 1804 года на территории Парижского арсенала, когда здесь испытывалась «паровая телега» инженера Кюньо.

Испытания разрешил провести Наполеон Бонапарт, заинтересовавшийся «новым видом транспорта, заменяющим мускульную силу ног», и будто бы даже ставший свидетелем аварии. Машина весом в несколько тонн (один только вес воды и топлива превышал 2000 фунтов), потеряв управление, «на полном ходу» (т.е. с максимальной для нее скоростью - 4 км/ч) врезалась в стену Арсенала.

Когда конные экипажи стали создавать угрозу безопасности пешеходов, дорогу поделили между пешеходами и экипажами. Так появились тротуары. Проезжую часть заполнили автомобили и другие транспортные средства. Дорожное движение опять стало представлять опасность для пешеходов, только еще большую, чем раньше. Пришлось воспользоваться старой идеей об отделении пешеходов от транспорта. Только теперь ее воплотили по-другому. Тротуары, разумеется, остались, но еще появились высокие бордюры, ограждения, тунNELи, стали делать эстакады, и, таким образом, дорога стала двухъярусной. Один ярус для движения транспорта, другой - для пешеходов. Эстакады бывают трех- и четырехъярусные.

В районах старой застройки, где эстакаду не построить, делают транспортные и пешеходные тунNELи. А где и тунNELи пробить нельзя, перебрасывают через улицы пешеходные мосты. Появляются улицы, предназначенные только для пешеходов, где движение транспортных средств запрещено. В Тамбове уже стали пешеходными улицы Коммунальная и Набережная.

Безопасность дороги зависит от многих факторов: от качества ее покрытия и от ширины, от освещенности и от наличия мест для стоянок, от оснащенности светофорами и

дорожными знаками, от обеспеченности современными автоматическими системами управления движением (АСУД) и приборами контроля за скоростью.

Может ли воздействие на систему «человек - автомобиль - дорога» (а именно так принято называть эти три составляющих безопасности) дать желаемый результат и привести к снижению числа ДТП, а в будущем и к полной их ликвидации?

Вам, наверное, знакомо понятие «этика» - это набор норм и правил поведения человека во взаимоотношениях с другими людьми. Эти правила основаны на взаимном уважении людей. Практически все пункты Правил дорожного движения имеют этическую основу, предусматривают уважительное отношение ко всем без исключения участникам движения: пешеходам, пассажирам, велосипедистам, водителям других транспортных средств.

Вежливый и предусмотрительный участник движения вправе рассчитывать на уважительное отношение к себе других участников движения. Только в обстановке взаимоуважения можно добиться снижения ДТП.

Проведение тех или иных профилактических мероприятий снижает количество ДТП и их тяжесть. Но нельзя в принципе придумать такие меры и средства, которые позволили бы уже сегодня ликвидировать дорожные аварии.

Таким образом, следует признать, что ДТП - явление объективное и существует потому, что существует автомобиль. Означает ли это, что борьба с ДТП бессмысленна? Конечно, нет! Здесь можно провести сравнение с медициной. Ведь не во всех случаях удается спасти больного, однако снизить смертность и продлить жизнь человека - задача для нее вполне посильная и благородная.

Представим себе такую ситуацию: на дороге, по которой движется сплошной поток автомобилей, у одного из них отлетает колесо. В условиях современного дорожного движения даже при высоком мастерстве водителя сложно предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Одним из непременных условий безопасности дорожного движения является надежность и исправность транспортных средств. Современный автомобиль должен уверенно, не отклоняясь, двигаться по направлению, заданному водителем. Для этого у автомобиля есть все необходимое:

- мощный двигатель, сила которого, переданная на колеса, заставляет их отталкиваться от дороги и катить автомобиль вперед;
- достаточный вес автомобиля, прижимающий колеса к дороге;
- эластичные шины, которые увереннодерживают автомобиль на гладкой поверхности дороги;

- мягкая подвеска, не допускающая подскакивания колес на неровностях;
- низко расположенный центр тяжести автомобиля, придающий ему устойчивость;
- сильные, плавно и равномерно действующие тормоза;
- рулевое управление, которое послушно передает на колеса движения рук водителя.

Несмотря на все это, существуют силы, способные вывести автомобиль из подчинения водителю. Они могут вопреки воле водителя направить машину не по заданному им направлению. Одна из этих сил толкает автомобиль в сторону, поворачивает его вокруг вертикальной оси, заставляет колеса скользить вбок. В таких случаях мы говорим о заносе автомобиля. Иногда эта сила даже может опрокинуть автомобиль.

Другая сила может двигать автомобиль вперед на заторможенных колесах. Тогда автомобиль движется юзом.

Все явления, происходящие во время движения транспортного средства, его «поведение» на дороге подчиняются определенным законам - *законам движения*. В данном случае речь идет не о Правилах дорожного движения и не о поведении водителя, а о законах механики, имеющих отношение к движению автомобиля. Есть еще немало сил природы, законов механики и других законов физики, которым подчиняется автомобиль, когда находится в движении.

Надо знать, что автомобиль, к большому сожалению, не всегда подчиняется желаниям и воле человека, управляющего им.

Многое зависит от размеров автомобиля, его веса, формы. Например, компактный автомобиль более безопасен, чем автомобиль больших размеров. Он способствует разгрузке дороги, занимая на ней мало места, а в случае наезда на препятствие его малая масса ослабляет удар.

Рассмотрим типичную ситуацию: автомобиль движется со скоростью 60 км/час. Увидев на дороге препятствие на расстоянии 55 метров, водитель применил экстренное торможение. Автомобиль остановился через 52 метра. Наезд удалось избежать. Но если бы препятствие оказалось на расстоянии не 55 метров, а, скажем, 50 метров, то наезд был бы неминуем.

Зоны повышенной опасности.

«Дорога - зона повышенной опасности». Что это означает?

Дорога дает возможность людям передвигаться самим и перемещать необходимые им грузы. Передвижение пассажиров и грузов осуществляется транспортными средствами. Передвигаться с высокой скоростью можно только при выполнении

определенных требований и к дороге, и к транспортным средствам. Из них главное - это безопасность.

От чего зависит безопасность на дороге?

Говоря про дорогу, что она прямая как стрела, что этим хотят сказать? Вероятно, что она не имеет поворотов, которые затрудняют движение и могут быть опасными, а также увеличивают расстояния. Действительно, прямая линия есть кратчайшее расстояние между двумя точками. Но не извилистая дорога утомляет и усыпляет водителя, а прямая! Прямая дорога ослабляет его внимание и поэтому отсутствие на дороге длинных прямых участков сделает ее более безопасной. При этом дорога не должна задавать водителю загадок и таить неожиданности, когда, например, перекресток вдруг возникает из-за поворота. Чем больше допускаемая скорость движения, тем длиннее должны быть хорошо просматриваемые и свободные от строений и зеленых насаждений участки дороги перед перекрестками.

Деревья и кустарники могут способствовать тому, чтобы водитель хорошо видел дорогу, защищая его глаза от низких лучей солнца и от света встречных фар. Они служат заслоном от бокового ветра и препятствуют образованию снежных заносов. Но те же зеленые насаждения могут и снижать безопасность, если их расположение неувязано с обзорностью дороги, с современными скоростями движения. Падающие с растений листья и плоды, попадая под колеса, увеличивают тормозной путь транспортных средств. Ставятся опасными и те участки дороги, на которых возможно обледенение из-за падающей на нее тени от близко растущих деревьев и кустов.

Большое значение имеет ширина дороги, которая должна обеспечивать безопасность при попутном движении, при обгоне, при встречном разъезде. Еще лучше, если встречные потоки транспорта разделены. Для этого на дорогах существуют специальные разделительные полосы. И очень хорошо, если транспортные потоки не только разделены на общей трассе, но направлены каждый по собственной дороге, которая отделена от встречной десятками и сотнями метров.

Смысл разделения потоков транспорта в том, чтобы не было встречного движения на близком расстоянии, когда неточность действия одного из водителей может привести к столкновению.

Для безопасности движения важно иметь качественное покрытие дороги, которое должно обеспечивать хорошее сцепление с шинами автомобиля. Качество сцепления шин с покрытием зависит от конструкции шины, внутреннего давления воздуха в ней, нагрузки на колесо, химического состава резины и т.п. Но больше всего на сцепление влияет шероховатость покрытия и его состояние. На грязной или влажной поверхности дороги

образуется пленка, являющаяся смазывающей прослойкой между шиной и покрытием дороги, которое становится скользким. Иногда дорога может быть скользкой из-за некачественного (скользкого) асфальтобетонного покрытия, которое уменьшает степень сцепления шины с дорогой.

Кроме того, покрытие дороги должно быть гладким. Неровности поверхности дороги не должны превышать несколько миллиметров! Большие по высоте неровности вызывают вертикальные колебания колес автомобиля, снижая степень их сцепления с дорогой. Это уменьшает надежность управления автомобилем, заставляя водителя лишний раз тормозить. Колебания автомобиля способствуют утомлению водителя, снижают его работоспособность.

Статистика показывает, что количество дорожно-транспортных происшествий напрямую зависит от качества дороги. Из общего количества ДТП, случавшихся из-за плохого состояния дороги, до 70% происходят по причине ее скользкости и до 15% - из-за неровностей покрытия.

В целях безопасности необходимо, чтобы водитель видел поверхность дороги впереди автомобиля на таком расстоянии, чтобы он смог заблаговременно остановиться перед возникшим препятствием.

Большое значение имеют условия видимости дороги на прямолинейных ее участках с подъемами и спусками и на участках дороги с поворотами.

Важен хороший обзор придорожной полосы сбоку автомобиля, чтобы можно было увидеть выбегающего с тротуара человека, в лесу - выскакивающее животное, на пересечении с полевой дорогой - выезжающий трактор и т.д.

Известно, что около 90% информации водитель получает с помощью зрения. Дорожные знаки - важная часть информированность водителя о дорожных условиях, ремонтных работах, об объездах и о других изменениях в обстановке на дороге.

На дороге не должно быть ненужных знаков. Один бесполезный или неправильно установленный знак подрывает доверие водителя к остальным знакам. А ведь дорожные знаки являются для него одним из основных источников информации на дороге. С их помощью водитель узнает о характере самой дороги и о возможных опасных участках на ней (подъемы, спуски, повороты, неровности, сужения, пересечения и т.п.), о расположении различных объектов (больницы, гостиницы, АЗС, станции техобслуживания и др.), об ограничениях в движении (скорость, повороты, стоянка) и о многом другом.

Большое значение знаки имеют и для пешеходов. И хотя из имеющихся почти двух с половиной сотен знаков непосредственно к пешеходам относится не более десятка, они

играют существенную роль в обеспечении безопасности пешеходов. Пешеход, хорошо знающий дорожные знаки, лучше ориентируется в дорожной ситуации, а это значит, что он лучше защищен от опасности на дороге.

Простым и в то же время эффективным средством регулирования дорожного движения, дополняющим дорожные знаки, является дорожная разметка. Известно, что во время движения большую часть времени взгляд водителя обращен к дороге, в основном к ее проезжей части. Поэтому информация, передаваемая водителю с помощью разметки, воспринимается им с высокой степенью надежности. Разметка полос движения сплошными или прерывистыми линиями упорядочивает транспортный поток и улучшает пропускную способность дороги. Не меньшее значение имеет разметка пешеходных переходов и др.

Большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит на пересечениях дорог друг с другом, т.е. на перекрестках. Безопасность значительно повышается, если дороги пересекаются друг с другом на разных уровнях. Такие пересечения, их называют развязками, могут быть не только двух, но и трех и даже четырехуровневыми. Это очень сложные и дорогие сооружения, и пока их у нас еще мало. В основном большинство дорог имеют пересечения на одном уровне, т.е. обычные перекрестки. Чтобы сделать эти пересечения безопасными, транспортные потоки разделяют. Для этого устанавливают очередьность проезда через перекресток при помощи светофоров.

Задания для самостоятельной работы:

1. Назовите особенности современного транспорта.
2. Чем может быть вызвана опасность при движении на автомобиле?
3. Перечислите зоны повышенной опасности на дороге.
4. Перечислить в тетради зоны повышенной опасности на транспорте и способы их предотвращения.
5. Повторить правила поведения на транспорте.

Тема 3. Формы регулирования дорожного движения. Сигналы светофора.

Сигналы регулировщика.

Цели и задачи урока:

1. Повторить и закрепить знания сигналов светофора.
2. Познакомить с сигналами регулировщика, группами дорожных знаков (значением некоторых из них).
3. Воспитывать личность безопасного типа.

Оборудование: таблицы:

- сигналы светофора;
- сигналы регулировщика;
- названия групп дорожных знаков;
- 23 дорожных знака.

Примерный ход урока:

1. Организационный момент.

- Здравствуйте, ребята! Тему сегодняшнего урока, я уверена, после стихотворения вы мне назовёте сами, можно хором:

Движенья полон город,
Бегут машины в ряд,
Цветные светофоры
И день, и ночь горят.
Чтоб было безопасно,
Всем нужно, без сомнения,
Знать и выполнять

Правила дорожного движения.

Верно. Но так как эта тема достаточно большая, сегодня мы остановимся на рассмотрении вопроса: “Регулирование улиц и дорог”. Итак, тема урока: “Регулирование улиц и дорог”.

(Учитель записывает тему на доске, ученики в тетрадях)

2. Повторение: “Сигналы светофора”.

- Кто знает, чем регулируется движение на улицах и дорогах?

(Светофорами, регулировщиками, дорожными знаками, дорожной разметкой)

- Остановимся на светофорах. Какие вы знаете виды светофоров?

(Транспортные и пешеходные)

- При одновременной работе транспортного и пешеходного светофоров, сигналы какого светофора должен выполнять пешеход? (*Пешеходного*)

- Подчинение сигналам светофора – обязанность каждого участника дорожного движения. Что означают основные сигналы светофора?

(Красный – движение запрещено, жёлтый – внимание (подготовка к движению), зелёный – движение разрешено)

(Учитель вывешивает на доску соответствующие таблички)

3. Знакомство с сигналами регулировщика.

- Представим ситуацию: на оживленном перекрёстке перестали работать светофоры или в результате аварии, сложилась опасная ситуация. Как в данном случае регулируется движение? (*При помощи регулировщика*)

- Рассмотрим сигналы регулировщика, соответствующие основным сигналам светофора:

- запрещающий (со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено);
- требующий подготовки к движению (жезл или просто рука поднята вверх – движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях);
- разрешающий (когда регулировщик стоит боком, пешеходам разрешено переходить проезжую часть).

- При регулировании движения одновременно светофором и регулировщиком, чьи сигналы должны выполнять участники дорожного движения? (*Сигналы регулировщика*)

4. Ролевая игра “Регулировщик”.

- Кто хочет исполнить роль регулировщика? Приглашаю 4-х желающих на роль пешеходов. (*Пешеходы выполняют сигналы регулировщика*)

5. Знакомство с группами дорожных знаков.

- Чем ещё регулируется движение на улицах и дорогах? (*Дорожными знаками*)
- Дорожные знаки – это символы (условные обозначения), устанавливаемые на дорогах для ориентации участников дорожного движения. (*Определение вывешивается на доске*) Дорожные знаки называют международным “языком улиц”. Какие вы знаете группы дорожных знаков? (*Ответы учащихся*)

- Все дорожные знаки делят на семь групп. Они различаются как по форме, так и по окраске. На знаки нанесены различные рисунки, для того чтобы быстрее определить их назначение. (*Учитель открывает часть доски, где вывешены названия групп дорожных знаков и по 2 знака каждой группы*)

1. Знаки первой группы – предупреждающие (всего 43).
2. Знаки второй группы – знаки приоритета (всего 9).
3. Знаки третьей группы – запрещающие (всего 35).
4. Знаки четвёртой группы – предписывающие (всего 18).
5. Знаки пятой группы – информационно-указательные (всего 66).
6. Знаки шестой группы – знаки сервиса (всего 12).
7. Знаки седьмой группы – знаки дополнительной информации (всего 50).

6. Работа с учебным пособием.

Задание 1.

- Откройте стр.39 пособия, найдите и зачитайте сведения о каждой группе дорожных знаков. Например, к знакам седьмой группы относятся знаки дополнительной информации (таблички), которые в сочетании с различными знаками помогают упорядочить движение потоков транспортных средств или уточнить, усилить действия знаков. (*Ответы учащихся*)

- Назовите общие внешние признаки предупреждающих знаков. (*Форма большинства знаков – треугольник белого цвета с красной каймой*)

- Назовите общие внешние признаки запрещающих знаков. (*Имеют форму круга белого цвета с красной каймой*)

- Назовите общие внешние признаки знаков сервиса. (*Имеют форму прямоугольника и окрашены в голубой цвет*)

Физминутка

Задание 2.

- На доске вам предложены по 2 знака каждой группы. Найдите и зачитайте, как называются и что обозначают эти знаки.

1 ряд: стр. 40-48

Группы (знаки): Предупреждающие: “Прочие опасности”, “Скользкая дорога”. Знаки приоритета: “Главная дорога”, “Конец главной дороги”.

2 ряд: стр. 49-55

Группы (знаки): Запрещающие: “Движение на велосипедах запрещено”, “Въезд запрещён”.
Предписывающие: “Велосипедная дорожка”, “Движение направо”.

3 ряд: стр. 56-59

Группы (знаки): Информационно-указательные: “Дорога с односторонним движением”, “Место стоянки”.

Знаки сервиса: “Пункт первой медицинской помощи”, “Пункт питания”.

- Например, к знакам дополнительной информации относится табличка “Зона действия”, которая обозначает зону действия запрещающих знаков, с предупреждающими знаками - протяженность опасного участка; табличка “Направление действия” указывает направление действия знаков, запрещающих движение определённых типов транспортных средств, установленных перед перекрёстками. (*Ответы учащихся*)

7. Закрепление изученного материала.

- Зная общие внешние признаки каждой группы дорожных знаков, определите, какие относятся к предупреждающим, к запрещающим, к знакам сервиса, и впишите в

таблицу номера соответствующих знаков. На карточке подпишите свою фамилию и имя. Первые пять человек сразу получат оценку.

На доске дорожные знаки:

1. “Двустороннее движение”	2. “Питьевая вода”	3. “Движение запрещено”
4. “АЗС”	5. “Стоянка запрещена”	6. “Неровная дорога”
7. “Ограничение максимальной скорости”	8. “Гостиница или мотель”	9. “Крутой спуск”

Ответ:

Предупреждающие			
Запрещающие			
иे			
Знаки			
сервиса			

8. Подведение итогов урока.

- Какую тему мы сегодня изучали на уроке?

(Регулирование улиц и дорог)

- С помощью чего осуществляется регулирование?

(С помощью светофоров, регулировщиков, дорожных знаков)

- Регулирование улиц и дорог осуществляется ещё и с помощью дорожной разметки, но об этом мы поговорим на следующем уроке.

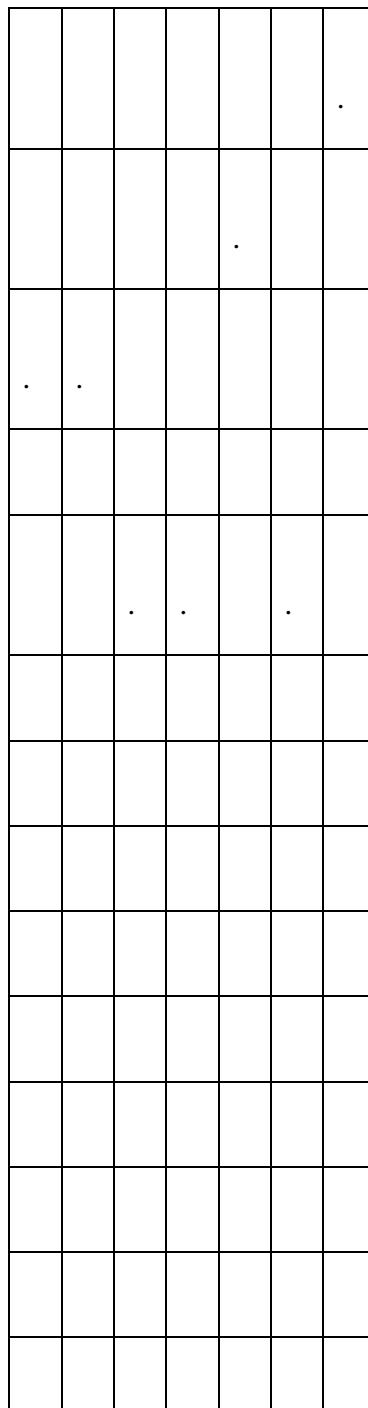
- С какими группами дорожных знаков вы сегодня познакомились?

(Ответы учащихся)

9. Самостоятельная работа (повторение ранее изученного материала).

- Предлагаю выполнить словарную работу в форме кроссворда. Все слова вписываются по вертикали (т.е в столбик), если все ответы будут верными, то по горизонтали найдёте ключевое слово. Первые 5 человек сразу получат оценку. В клеточки со * буквы не вписывать. Не забудьте подписать карточки.

1 вариант

**По вертикали:**

1. Тот, кто управляет автомобилем.
2. Место, где поворачивают автомобили.
3. Боковая часть, край дороги.
4. Место, где останавливается городской транспорт.
5. Многоместный автомобиль с большим салоном, относящийся к городскому транспорту.
6. Символы (условные обозначения), устанавливаемые на дорогах, для ориентации участников дорожного движения.

7. Сотрудник ГИБДД, регулирующий дорожное движение.

2 вариант

.							
.				.			

По вертикали:

1. Место, где останавливается городской транспорт.
2. Место, где поворачивают автомобили.
3. Тот, кто управляет автомобилем.
4. Боковая часть, край дороги.
5. Государственная инспекция безопасности дорожного движения (сокращённо).
6. Пешеходная дорожка, идущая сбоку от проезжей части улицы.
7. Тот, кто совершает поездку в транспортном средстве.

10. Завершение урока.

- Урок окончен. Спасибо за работу. Сдайте для проверки таблицу и кроссворд.

Тема 4. Формы регулирования дорожного движения. Дорожная разметка и дорожные знаки, дополнительные средства информации.

Цели и задачи урока:

ознакомить школьников с группами дорожных знаков и их назначением, ознакомить школьников с формами регулирования дорожного движения.

Оборудование: плакаты – дорожные знаки.

Материалы к уроку:

Вопросы для учащихся.

Для чего нужны дорожные знаки? О чём говорят дорожные знаки водителям, пешеходам, велосипедистам?

Знаки безмолвно показывают, как вести себя на дороге. Каждый знак имеет особое значение, знать их обязаны водители, пешеходы, велосипедисты.

Дорожные знаки устанавливаются с правой стороны от дороги (по ходу движения автомобиля), так как в нашей стране движение правостороннее. Дорожные знаки едины для всех. Все знаки делятся на семь групп

I.Предупреждающие знаки.

Информируют водителей о приближении к основному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке. Почти все предупреждающий знаки имеют треугольную форму с красной полосой по краям, а в центре знака черной краской нарисованы разные фигуры. К этой группе относятся следующие знаки (показать): «Пешеходный переход», «Дети», «Пересечение с велосипедной дорожкой», «Дорожные работы», «Железнодорожный переезд без шлагбаума», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», «Разводной мост», «Опасный поворот», «Крутой спуск», «Крутой подъем», «Скользкая дорога», «Неровная дорога», «Выброс гравия», «Сужение дороги», «Дикие животные», «Падение камней», «Боковой ветер».

Показывая каждый знак, дать возможность детям самим объяснить его. Предлагается обсудить вопросы.

Что должен предпринять водитель, если видит каждый из этих знаков?

Знак «Дети» говорит водителю о том, что на дороге возможно появление детей, и он должен быть предельно осторожен. Водитель заранее снижает скорость и, если дети вышли на дорогу, должен остановиться. Почти все данные знаки нацеливают водителя на такие же действия.

О чём говорит водителю и пешеходу знак «Пешеходный переход»? Водитель должен снизить скорость и остановиться, если пешеход ступил на пешеходный переход; а пешеходу данный знак говорит о том, что в этом месте можно переходить проезжую часть. Как правильно переходить улицу по пешеходному переходу, если нет светофора?

Узкую дорогу можно переходить только в том случае, если слева и справа нет машин или они далеко. Широкую дорогу с разделительной полосой по середине переходят по общепринятым правилам: посмотри налево, если нет машин, переходи дорогу до середины, потом посмотри направо, если нет машин, продолжай переход.

2. Знаки приоритета.

Устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги. Эти знаки говорят водителям, кто на перекрестке проедет первым, то есть имеет преимущество. Знаки приоритета имеют разную форму. Например, знак «Главная дорога» – квадрат с желтой серединой и белой полосой по краям, а знак «Движение без остановки запрещено» - это восьмиугольник красного цвета с белой надписью «стоп» латинскими буквами («STOP»).

Как будет действовать водитель, увидев эти знаки?

Если впереди главная дорога, то он пропустит идущие по ней машины, а перед знаком «STOP» обязан остановиться.

3. Запрещающие знаки.

Название этой группы знаков говорит само за себя. Все они имеют круглую форму с красной полосой по краям и с черным рисунком в центре.

Показать знаки для пешеходов: «Движение на велосипедах запрещено», «Движение пешеходов запрещено» и для водителей: «Движение запрещено», «Въезд запрещен», «Обгон запрещен».

4. Предписывающие знаки.

Почти все они круглой формы голубого цвета с белым рисунком или белой стрелкой посередине. Большинство знаков этой группы указывают водителю дальнейшее направление движения (показать знаки «Движение прямо», «Движение направо», «Круговое движение»). Знак «Велосипедная дорожка» разрешает движение только на велосипедах и мопедах. По нему могут двигаться и пешеходы, если нет тротуара или пешеходной дорожки. Знак «Пешеходная дорожка» разрешает движение только пешеходам.

5. Информационно-указательные знаки.

Самая многочисленная группа знаков. Они имеют квадратную или прямоугольную форму и окрашены чаще всего в синий цвет с белым рисунком, надписью или стрелкой. Эти знаки указывают водителю направление движения, места поворота или разворота, остановки маршрутного автобуса, рекомендуют определенную скорость движения и информируют о расположении населенных пунктов и других объектов. В этой группе есть

знаки для пешеходов (показать): «Пешеходный переход», «Подземный пешеходный переход», «Надземный пешеходный переход».

6. Знаки сервиса.

Информирую о расположении больниц, автозаправочных станций, гостиниц (показать знаки: «Больница», «Автозаправочная станция», «Телефон», «Пункт питания», «Место отдыха», «Пост ДПС»).

7. Знаки дополнительной информации.

Уточняют или ограничивают действия других знаков. Например, знак «Автозаправочная станция» и под ним табличка с надписью «300 м» говорит о том, что через 300 метров можно заправить машину бензином. В этой группе есть таблички, указывающие направление действия знаков, на каком расстоянии и в какое время они действуют («Время действия», «Дни недели», «Рабочие дни»), каким способом поставить машину на стоянку, направление главной дороги и другое.

Каждый знак устанавливается именно в том месте, где он необходим. Например, «Пешеходный переход» из группы информационно-указательных знаков устанавливается в местах наиболее вероятного скопления людей (рядом с остановкой общественного транспорта). Этот знак определяет границы пешеходного перехода (там, где нет разметки «зебра»), поэтому с двух сторон дороги устанавливаются ближайшая и дальняя границы пешеходного перехода. А знак «Пешеходный переход» (для водителей) из группы предупреждающих устанавливается на определенном расстоянии до дорожной разметки «зебра» или до знака «Пешеходный переход» (знак для пешеходов из группы информационно-указательных), определяющего ближайшую границу перехода.

Как вы думаете, где устанавливается знак «Дети»? На участке дороги вблизи детского учреждения, школы, там, где возможно появление детей.

Завершить урок можно кратким повторением основных групп дорожных знаков, обратив особое внимание на то, что знак для пешеходов «Пешеходный переход» выделяет наиболее безопасное место перехода людей через дорогу.

3. 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.

Движение автомобилей происходит по полосе поверхности дороги, называемой проезжей частью. К проезжей части с двух сторон примыкают обочины.

Проезжая часть располагается на земляном полотне. Земляное полотно 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. Отдельные возвышения местности срезают, и в этом случае земляное полотно проходит в выемке.

Воду, притекающую к дороге или стекающую с ее поверхности, отводят системой водоотводных канав и лотков в пониженные места.

Там, где земляное полотно пересекает лощины, овраги, ручьи и реки, обеспечивают пропуск воды, притекающей с нагорной стороны путем устройства специальных водопропускных сооружений в виде труб и мостов.

При пересечении автомобильной дороги с другой автомобильной дорогой или с железной дорогой земляное полотно может быть устроено в одном уровне с полотном пересекаемой дороги или в разных уровнях. В последнем случае для пропуска движения устраивают тоннели, эстакады и путепроводы.

Такие сооружения, как трубы, мосты, путепроводы, эстакады, тоннели, подпорные стены, защитные галереи и другие, называются искусственными сооружениями.

Пересечения автомобильных дорог с железными дорогами для безопасности движения и повышения их пропускной способности должны, как правило, устраиваться в разных уровнях. Лишь в отдельных случаях, когда интенсивность движения на автомобильной дороге небольшая и по железной дороге небольшое движение поездов, допускается пересечение в одном уровне со специальным оборудованием железнодорожного переезда.

Для обслуживания подвижного состава на дорогах создают комплексы вспомогательных сооружений: автозаправочные станции для снабжения автомобилей топливом, станции обслуживания, предназначенные для осмотра и профилактического ремонта автомобилей. Для отдыха пассажиров и автотуристов сооружают мотели, автовокзалы и дорожные гостиницы, а на перегонах между ними — остановочные пункты, станции, площадки отдыха.

Для содержания и обслуживания автомобильной дороги необходимы комплексы линейных сооружений дорожной службы, которые, как правило, размещают в населенных пунктах вблизи дороги и по возможности в середине обслуживаемых участков.

Вдоль дороги сажают деревья и кустарник, которые предохраняют ее от снежных заносов. В живописных местах на дороге устраивают беседки, площадки отдыха, устанавливают скульптуры, архитектурно оформляют источники воды и т. п.

Для обеспечения нормальной работы дорожной эксплуатационной службы вдоль дороги прокладывают линию связи. На участках с интенсивным движением в ночное время дорогу оборудуют электроосвещением.

4. 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 устанавливают 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 и способствовала сохранению цельности и живописности ландшафта, лучшему раскрытию особенностей местности для едущих по дороге.

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, осуществляющее светофором или милиционером-регулировщиком.

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.

Задания для самостоятельной работы:

1. Назовите основные элементы автомобильной дороги.
2. Как обеспечивается безопасность движения на дорогах?
3. Изобразите схему, содержащую основные элементы автодороги.
4. Выберите дорогу в районе вашей школы, которая в наибольшей степени отвечает требованиям безопасности.

Тема 5. Организация дорожного движения. Правила перехода улиц и дорог.

Цель: знакомство категориями участников дорожного движения, особенностями их поведения с точки зрения безопасности.

Оборудование: мультимедиапроектор, экран, компьютер.

Примерный ход урока:

План изложения:

1. Участники дорожного движения и общие правила их поведения. Пешеход.
2. Психология участников дорожного движения и безопасность.

Материалы к уроку:

1. Участники дорожного движения и общие правила их поведения. Пешеход.

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.

Участникам дорожного движения запрещается загрязнять и повреждать дороги, приводить в негодность и самовольно устанавливать (снимать) дорожные знаки, светофоры, другие технические средства, загораживать дороги и оставлять на них предметы, мешающие движению.

Пешеходом называется лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам относятся люди, передвигающиеся в инвалидной коляске без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, 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 навстречу транспортному потоку.

Переход проезжей части пешеходом разрешен по переходам, обозначенным дорожной разметкой или дорожным знаком, а также на перекрестках по линии тротуаров или обочин. Автомобильную дорогу вне населенных пунктов разрешается переходить кратчайшим путем в местах, где она хорошо просматривается в обе стороны.

В местах, где движение регулируется светофором или регулировщиком, переход разрешается только по их сигналам.

Группы людей должны передвигаться по правой стороне проезжей части колоннами не более четырех человек в ряд. Впереди и позади колонны с левой стороны должны следовать сопровождающие: днем — с красными флагами, а в темное время суток или при ограниченной видимости — с зажженными фонарями (впереди — с белым, а позади — с красным).

Группы детей должны двигаться в сопровождении взрослых и только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочине, но только в светлое время.

2. 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.

В основе взаимоотношений участников дорожного движения с работниками Государственной инспекции лежит взаимное ожидание проявлений личностных особенностей. Среди водителей проявляются, наряду с нормой, и отрицательные типы поведения и построения взаимоотношений с инспектором, которому приходится решать свои задачи, учитывая их. Например:

1. Водитель грубый, бесцеремонный, убежденный в своей правоте и вседозволенности, считающий, что именно ему все обязаны уступать. Инспектору приходится подавлять агрессивность такого водителя не проявлением собственных эмоций, а твердой констатацией факта допущенного им нарушения и напоминанием статьи Правил дорожного движения, которая при этом нарушена.

2. Водитель испуган, но внешне демонстрирует взрыв эмоций, возмущение, многословен, но практически бессодержателен в высказываниях. Инспектор обычно дает такому выговориться, а затем показывает, что ситуация им контролируется, понимается на основе правовой нормы, а вина водителя оценивается правомерно. Даются разъяснения и рекомендации по вождению.

3. Водитель - «жалобщик», считающий, что его вины нет, ибо нарушение было вынужденным, жалующийся на условия, поведение других участников дорожного движения, условия видимости и пр. Инспектору приходится выслушать такого водителя, выразить свое понимание причин допущенного нарушения, объективно оценить пояснения водителя и принять соответствующее решение, дать водителю советы по недопущению подобных нарушений в будущем.

Тема 6. Типичные опасные ситуации на дорогах с пешеходами.

Цели и задачи урока: сформировать у учащихся представление о причинах дорожно-транспортных происшествий, в которые попадают дети; воспитывать и развивать у них наблюдательность и дисциплинированность при движении по улице.

Оборудование:

Примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

На занятие следует пригласить инспектора ГИБДД.

Вначале учитель рассказывает учащимся, что у нас в России ежегодно под колесами автомобиля погибает около 34000 человек. Из них свыше 1350 погибших - дети (4 ребенка за один день), а почти 25000 детей получаютувечья и травмы (более 70 детей за один день). Травмы эти тяжелые - ребенок нередко остается инвалидом на всю жизнь.

В городе за год происходит свыше 200 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, в которых гибнет 3-4 ребенка, а более 220 - получают тяжелые травмы. *Почти половина этих дорожно-транспортных происшествий происходит по вине самих детей.*

Затем слово предоставляется инспектору ГИБДД.

Он рассказывает учащимся об обстановке на дорогах города и района, в котором находится школа. Приводит конкретные примеры дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей. Дает оценку правильности поведения детей в тех или иных дорожно-транспортных происшествиях. Выделяет ошибки в поведении детей на дорогах во время ДТП и имеющиеся возможности избежать их.

Инспектор ГИБДД констатирует, что часто нарушение правил дорожного движения становится для детей вредной привычкой. Допустим, сегодня машин на дороге не было, и ребенок перешел проезжую часть на красный или желтый сигнал светофора. Все обошлось благополучно. В другой раз ребенок перебежал дорогу в неподложенном месте. Инспектора ГИБДД не было, и ребенок прошагал дальше, тут же забыв о своем нарушении. Неправильный переход дороги постепенно становится для него привычкой, от которой отвыкать очень трудно.

Причиной дорожно-транспортных происшествий с участием детей часто служит игра или катание на санках, коньках вблизи проезжей части дорог. Из-за своей неосторожности дети неожиданно появляются на проезжей части и попадают под колеса движущегося транспорта.

Инспектор ГИБДД обращает внимание детей на то, что и во дворах надо быть очень внимательными. Нередко бывают случаи, когда ребенок пробегает мимо стоящего во дворе автомобиля. В это время водитель или пассажир открывают дверь и ребенок ударяется о неё, получая тяжелую травму.

Нередко дорожно-транспортные происшествия происходят, даже если ребенок правильно ведет себя при переходе проезжей части, например, движется на зеленый сигнал светофора. За рулем автомобиля может находиться пьяный водитель, вовремя не среагировать на включенный сигнал светофора и совершить наезд. Иногда у автомобиля в самый неподходящий момент могут отказать тормоза. Учитель внушает детям, что даже переходя дорогу на зеленый сигнал светофора, необходимо смотреть по сторонам и прислушиваться к звукам приближающегося транспорта. Инспектор ГИБДД напоминает детям, что на дорогах нельзя бегать. Бывают случаи, когда дети, увидев приближающийся или стоящий на остановке автобус, бегут к нему и попадают под колеса движущегося транспорта.

Чаще всего дети попадают под колеса автомобилей из-за своей невнимательности и недисциплинированности, а также из-за незнания Правил дорожного движения.

Инспектор ГИБДД рассказывает учащимся, что для организации безопасного дорожного движения в нашей стране принят основной нормативный акт - **Правила дорожного движения Российской Федерации**, который постоянно изменяется и дополняется. Последние изменения вступили в силу с 1 января 2006 года. Затем он кратко раскрывает содержание документа, делая основной упор на такие разделы, как «Общие обязанности пешеходов», «Общие обязанности пассажиров», «Перевозка людей», «Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов...».

В конце занятия инспектор ГИБДД отвечает на вопросы учащихся.

Тема 7. Скрытые опасности на дороге. Дорожные «ловушки».

Цель: дать понятие дорожной ситуации – «ловушки», отучить детей переносить «бытовые» привычки на проезжую часть улицы.

Оборудование: плакаты.

План или примерный ход урока:

Все ученики делятся на 10 групп. Каждая получает свою тему (даются вопросы, ответы которых раскроют тему; если она будет раскрыта не полностью и весь класс затрудняется что-либо добавить, учитель дополняет ответы учеников). Обсуждение темы и нахождение правильного решения дорожной ситуации-«ловушки» ведется всеми членами группы. Затем каждая группа представляет решение своей темы всему классу, используя соответствующие плакаты, макет и схематичное изображение на доске. В конце урока по результатам работы выставляются оценки, которые обсуждаются всем классом. Оставшееся на уроке время можно заполнить разбором дорожных ситуаций, наблюдавшихся на дороге из окна класса (если оно выходит на дорогу).

Тема 1. Какие бывают ситуации-«ловушки» закрытого обзора? Это дорожные ситуации, когда опасность скрыта от пешехода за кустами, деревьями, стоящими и движущимися машинами, другими пешеходами.

Какая машина опаснее, которая стоит или которая едет? Какая из стоящих машин опаснее других? Чем опасны машины, стоящие у светофора? Чем опасна машина, стоящая в ожидании разрешающего сигнала светофора для поворота направо? Чем могут быть опасны кусты, деревья, заборы, дома возле дороги? Чем опасна медленно приближающаяся машина? Чем опасна только что проехавшая машина?

Тема 2. Какие бывают ситуации-«ловушки» отвлечения внимания? Пешеход не замечает опасность, потому что взгляд его прикован к интересующему его предмету – автобус на другой стороне дороги, приятель, родные, мяч.

В чем опасность для пешехода, спешащего через дорогу к автобусу? В чем опасность для пешехода, заметившего на другой стороне улицы родных или приятелей, зовущих его?

В чем опасность для детей, бегущих через дорогу вслед за приятелями, старшими, собакой, мячом.

Тема 3. Что за дорожная «ловушка» – «пустынная улица»? Часто дети играют на улице, окружённой жилыми домами, кустами, деревьями, по которой машины проезжают редко. Поэтому они выходят или выбегают на проезжую часть просто, не осмотрев ее. Выход не глядя!

В чем опасность, когда дети играют рядом с проезжей частью пустынной улицы? В чем опасность, когда пешеходы или велосипедисты идут, едут по краю проезжей части или по обочине «пустынной» улицы?

Тема 4. Пешеход стоит на проезжей части улицы. Какие дорожные «ловушки» могут подстерегать его? Когда пешеход стоит на проезжей части улицы? Когда он переходит ее не за один раз, а по этапам: сначала до середины (до «островка безопасности», или по осевой линии), потом, подождав и пропустив машины, от середины до тротуара.

Как должен вести себя пешеход, стоя на середине проезжей части? Смотреть вправо и влево, чтобы знать, какие машины надо пропускать и какие проезжают за спиной. Ни в коем случае не пугаться и не отступать назад!

Что мешает видеть опасность, когда стоишь на середине улицы? Стоящие справа пешеходы.

Как надо себя настроить, остановившись на середине улицы? На предельную внимательность. Никаких разговоров, никаких случайных движений особенно назад.

Тема 5. Какие ситуации-«ловушки» подстерегают пешеходов в зоне остановки автобуса, троллейбуса, трамвая? Необходимо запомнить три основные ситуации-«ловушки», подстерегающие пешехода в зоне остановки:

- пешеход выходит из-за автобуса спереди и не замечает, что слева приближается машина;
- пешеход выходит из-за автобуса сзади и не замечает, что машина приближается справа;

- пешеход бежит через дорогу к автобусу, не замечая машин, приближающихся слева и справа.

Какое место опаснее для пешехода, переходящего через дорогу, перекресток или остановку? Опасно везде, но на остановке опаснее! Во-первых, на остановке самая большая помеха обзору – стоящий автобус. Во-вторых, пешеходы часто спешат то ли к автобусу, то ли выйдя из него.

Как надо обходить автобус на остановке: спереди или сзади? Лучше его вообще не обходить – он сильно мешает обзору. Надо подождать, пока он отъедет подальше, или самому отойти от остановки на более безопасное место, например, к пешеходному переходу, если он есть поблизости. В крайнем случае, лучше обойти автобус сзади, помня, что он мешает увидеть опасность, приостановиться и осторожно выглянуть и посмотреть, нет ли движущегося транспорта. Никакой спешки!

На каких улицах остановки опасны больше всего? На узких, с неширокой проездной частью. Здесь пешеход, обходя автобус, видит, что до тротуара близко, «рукой подать» и чаще выбегает из-за него.

Тема 6. Как можно попасть в дорожную «ловушку» на пешеходном переходе? Таких «ловушек» три:

А) приближается автобус, грузовик или другая машина, пешеход, видя, что успевает перейти, может не заметить скрытую за ними другую машину, которая едет быстрее;

Б) машина проехала через пешеходный переход, пешеход в спешке может сразу начать движение и не заметить машину справа, скрытую в этот момент за проезжающей машиной;

В) у пешеодного перехода остановилась машина (для поворота или разворота, просто затор, поломка), которая мешает заметить другие машины.

Какую ошибку чаще всего делает водитель при проезде пешеодного перехода? Едет на повышенной скорости, не снижает ее. Пешеходу нельзя надеяться на то, что водитель не ошибается, надо полагаться на свое внимание.

Тема 7. Какие ситуации-«ловушки» могут подстерегать пешехода у светофора? Таких ситуаций три:

А) пешеход бежит перед стоящими у светофора машинами уже при красном сигнале; пешеход уверен, что водители трогающих машин его увидят и пропустят, и не понимает, что не все машины стояли, и из-за стоящих и трогающих машин может выехать другая;

Б) пешеход бежит на «зеленый», как только он загорелся, но ведь могут быть спешащие водители, проскакивающие переход на большой скорости, не успев сделать это при «своем» сигнале;

В) в одном ряду машины стоят, а в другом едут; пешеход, видя, что машины стоят, может начать переход, не видя за стоящими машинами другие, проезжающие.

Тема 8. Может ли возникнуть опасная дорожная ситуация-«ловушка» на углу перекрестка? На углу перекрестка машины могут делать поворот направо. При этом задние колеса автобусов, грузовиков, прицепов оказываются очень близко к тротуару (чем больше длина машины, тем больше смещение). Они могут зацепить вас выступающей частью кузова или груза или даже наехать. Иногда неумелый водитель выезжает на «бровку» тротуара. Пропустив машину, не над тут же двигаться вперед, ведь грузовой, да и легковой автомобили могут тянуть за собой прицеп и, поторопившись, вы шагнете прямо на него. Оказавшись на углу, надо наблюдать за движением и стоять подальше от края, быть всегда готовым отойти.

Тема 9. Какая дорожная «ловушка» может подстерегать вас воле дома? В чем опасность проездов вдоль домов?

Тротуар и проезжая часть здесь редко разделены. Дорожки вдоль домов используются и пешеходами, и водителями. Нельзя выбегать из-за кустов, стоящих машин, из подъездов, не осмотревшись. Если возле дома стоит машина, не забывайте, что она может тронуться вперед, не подав сигнал, или дать задний ход. Особенно опасны грузовики-фургоны, такси и машины скорой помощи. Их водителям трудно наблюдать и замечать пешеходов, а такси и «скорая помощь» часто спешат.

Тема 10. Какая дорожная «ловушка» может подстерегать пешехода, идущего вдоль проезжей части?

Согласно ПДД в населенных пунктах пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, в крайнем случае, по велосипедным. А вне населенных пунктов (если нет тротуаров, пешеходных, велосипедных дорожек), идти по левой обочине. Если пешеход идет по правой обочине, движение транспорта происходит со стороны спины, и он не водит опасность (например, груз может высаживаться за борта, или машина на скользкой дороге вильнет в его сторону).

Какие привычки детей, безобидные возле дома, опасны на проезжей части улицы?

1. Привычка «смело» выходить или выбегать из-за кустов, деревьев и других мешающих обзору предметов.

На улице кусты, деревья, заборы, дома, стоящие машины могут скрывать за собой опасность. Это и есть ситуация – «ловушка», ситуация закрытого обзора.

Что самое опасное на улице. Почему? Стоящая машина так как она мешает во время заметить опасность.

Какая машина опаснее, которая стоит или едет? Опасны обе, но стоящая опаснее, потому что может скрывать за собой другую машину. Та, которая движется, менее опасна; заранее увидев ее, всегда можно отойти.

Какая из стоящих машин опаснее других? Та, которая выше и длиннее: автобус, грузовик-фургон, трактор, бульдозер, автомобильный кран, - они больше всего мешают увидеть опасность.

Чем опасны машины, стоящие у светофора? Пока они трогаются, из-за них может выехать другая машина.

Чем опасна машина, стоящая в ожидании «стрелки» для поворота направо? За ней могут быть не видны машины, которые едут прямо.

2. Привычка небрежно смотреть по сторонам и сразу начинать движение

3. Привычка оценивать обстановку без поворота головы.

4. Привычка начинать движение, не оглядевшись (например, в игре). Вы привыкли бросаться за мячом, собакой, не глядя по сторонам. Радость, удивление, интерес к чему-либо заставляют напрочь забыть об опасности, которой подвергнуты дети на дороге. Был такой случай, когда семилетняя девочка знала, как следует переходить дорогу, безошибочно отвечала на вопросы по ПДД, но это не помешало ей, увидев свою учительницу, опрометью броситься навстречу, и только благодаря отличной реакции водителя удалось избежать наезда. Существуют три главных правила для безопасности на улице:

А) никогда не выходи на дорогу, не осмотрев ее поворотом головы;

Б) никогда не выходи на проезжую часть из-за стоящей машины или другой помехи обзору; в крайнем случае остановись и внимательно посмотри, что там за ...;

В) никогда не выходи на проезжую часть «с ходу», следует приостановиться и осмотреться.

5. Привычка отступать, делать шаг назад не глядя, отступать, отскакивать не поглядев, что за спиной. На проезжей части шаг назад может быть шагом под колеса

6. Привычка оглядываться, когда вас позовут. При переходе улицы это опасно.

7. Привычка двигаться бегом. Движение бегом делает наблюдение ненадежным. Тот, кто бежит, уже не наблюдает. Он смотрит прямо перед собой, а не по сторонам, не поворачивает голову вправо и влево.

8. Привычка двигаться непрерывно, не останавливаясь. Перед выходом на проезжую часть всегда следует остановиться и посмотреть по сторонам с поворотом головы.

9. Привычка двигаться по кратчайшему пути, наискосок. На дороге так двигаться нельзя, потому что труднее наблюдать. Ведь тот, кто идет наискосок, поворачивается спиной к машинам.

10. Привычка совмещать движение с оживленной беседой. Разговоры отвлекают мысли и взгляд от наблюдения. Те, кто оживленно разговаривают, уже не наблюдают, а смотрят (посматривают) друг на друга.

11. Привычка спешить. В спешке человек забывает обо всем. Тот, кто спешит, тот не наблюдает. Оставьте спешку на тротуаре.

12. Привычка не крепко держать родителей (взрослых) за руку, нередко вырываться от них.

Учитель читает отрывок и обсуждает его с учениками.

«Уже темнело. По улице города ехал автобус, возвращавшийся в парк. Из-за кустов, которыми тротуар был отделен от дороги, на проезжую часть вылетел футбольный мяч, а за ним выскоцил мальчик лет восьми, забыв обо всем на свете, он бежал наперерез несущемуся с большой скоростью автобусу. Мальчик думал только о своем мяче. Еще мгновение и ребенок окажется под колесами тяжелой машины. Это понял и водитель. Не теряя и доли секунды, он одним поворотом руля бросил автобус в сторону (благо, встречная полоса была свободна), чтобы хоть как-то смягчить удар. Но все же наезд произошел. Ведь несчастья могло и не быть, знал мальчик (продолжают рассказ ученики).

Что же должен знать ребенок, оказавшись в подобной ситуации? Он допустил самое распространенное нарушение правил дорожного движения: внезапно выскоцил на проезжую часть из-за препятствия, ограничивающего обзорность, - кустов. Игра, играй, но подбежав к дороге ему следовало бы остановиться, посмотреть налево и, удостоверившись в том, что поблизости автомашин нет, дойти до середины проезжей части и подобрать свой мяч. После этого посмотреть направо, закончить переход. А лучше всего выбирать более безопасное место для игр: двор, сквер, парк – как можно дальше от дороги.

Улица обманчива тем, что она такая же серая, как тротуар и дорожка возле дома. Кажется, что и правила поведения могут быть такими же. Нет! На улице, где машины, особый транспортный мир, здесь нужны особые привычки, особые наблюдения, продуманные действия.

Закончить урок можно разбором различных ситуаций на дороге.

Тема 8. Транспортные средства и дорожное движение.

Цели и задачи урока: знакомство с видами современного транспорта, их особенностями с точки зрения безопасности, научить учащихся пользоваться общественным транспортом и правильному поведению на дороге.

Оборудование: брошюра «Правила дорожного движения» (5 раздел), плакаты.

План или примерный ход урока:

План изложения:

1. Виды транспорта.
2. Специальные автомобили.
3. Безопасность автомобиля.

Материалы к уроку:

1. Виды транспорта

По дорогам и улицам городов движутся автомобили и мотоциклы, троллейбусы и мопеды, трамваи и велосипеды, иначе говоря - различные виды транспорта.

До конца XIX века в городах преобладал конный транспорт, так как для перевозки людей и грузов не удавалось приспособить другие источники энергии. С развитием электричества началось усовершенствование городских видов транспорта.

Линии метрополитена были построены в Лондоне (1863), Нью-Йорке (1868), Чикаго (1892), Будапеште (1896), Вене (1898), Париже (1900). В Москве движение на линиях метрополитена открылось в мае 1935 года.

Транспортные средства отличаются по назначению (одни перевозят пассажиров, другие - грузы), по габаритам, то есть по своим размерам (сравните: пятитонный грузовик и велосипед), по скорости движения (сравните: трамвай и гоночный мотоцикл).

Автомобили разделяются на *транспортные* и *специальные*.

К специальным автомобилям относятся автокраны, пожарные машины, машины «скорой помощи».

Транспортные автомобили предназначены для перевозки людей и грузов и делятся на *грузовые* и *пассажирские*.

Грузовые автомобили предназначены для перевозки грузов и различаются по грузоподъемности (весу груза, который может перевозить та или иная машина).

Автобусы, троллейбусы, трамваи, легковые автомобили называются *пассажирским* или *общественным транспортом*. Они перевозят пассажиров по улицам населенных пунктов по определенным маршрутам и ходят по расписанию.

Автобусы подразделяются на городские, пригородные и междугородные.

Наконец, железнодорожный транспорт служит для перевозки пассажиров и грузов по рельсовым путям с помощью локомотивов (тепловозов и электровозов).

Трамвай

Рождение трамвая было связано с разразившимся в середине XIX столетия транспортным кризисом в крупных городах. Обычные конные экипажи уже не могли удовлетворить городских жителей. Поэтому во многих городах стали появляться первые трамваи на конной тяге - конки.

Более полутора столетий тому назад англичанин Джон О'Трам организовал в Лондоне транспортное предприятие. Вагоны шли по рельсовому пути, а вперед их толкала сила пара. В качестве двигателя использовали паровую машину. С тех пор пошло слово - «трамвай» - дорога Трама. В России это название вначале не прижилось, «конка» и «линейка» были наиболее популярны.

В трамвае использована идея железной дороги - движение по специальным рельсам. Это давало возможность увеличить скорость и плавность движения, а главное, почти втрое уменьшить трение, которое мешает качению колес, по сравнению с обычной дорогой.

«Золотое время» трамвая длилось с 20-х до 60-х годов XX века. Интенсивность движения на городских улицах и ограниченность ширины дорог привели к тому, что трамвай стал уступать скоростным и комфортабельным автобусам и троллейбусам. Но трамвай не сдается. Создаются скоростные маршруты, которые в 2 раза позволяют увеличить рабочую скорость, совершенствуется и сам трамвай. Сегодня более чем в 300 городах нашей страны трамваи перевозят пассажиров и грузы.

Автобус

Автобус сегодня среди других видов наземного общественного транспорта занимает ведущее место. Он не требует специальных дорожных сооружений и следует в общем транспортном потоке. Скоростные качества и маневренность делают его очень эффективным транспортом, тем более что вместимость современных автобусов может достигать ста и более человек.

Троллейбус

Троллейбус популярный вид общественного транспорта. Его достоинства основаны на недостатках автобуса и трамвая. В отличие от автобуса он не нуждается в дорогостоящем топливе из нефтепродуктов, не загрязняет воздух выхлопными газами, более бесшумен. В отличие от трамвая ему не нужно обособленное дорожное полотно, а на проезжей части он имеет достаточную свободу маневра.

2. Специальные автомобили

К специальным автомобилям относятся: пожарные, милицейские, горноспасательные, «Скорая медицинская помощь» и некоторые другие. На крыше кузовов этих машин устанавливают синий мигающий фонарь-маячок.

При выполнении заданий (они называются оперативными) специальные машины могут нарушать Правила дорожного движения: ехать с повышенной скоростью, не подчиняться дорожным знакам, указаниям светофора при условии, что это не создает аварийных ситуаций.

Правила дорожного движения требуют от водителей и пешеходов при приближении транспортных средств со специальной окраской, с включенным маячком или звуковым сигналом уступать дорогу, а в некоторых случаях даже останавливаться, чтобы дать возможность проехать без препятствий.

И приостанавливаются пешеходы, притормаживают и прижимаются вправо или замирают у перекрестков автомобили. Когда речь идет о жизни и смерти человека, дорога каждая минута. Без особых прав специальным машинам при сегодняшней интенсивности движения будет трудно вовремя успеть к больному, на пожар, к месту аварии.

3. Безопасность автомобиля

Для того чтобы автомобиль был безопасным, конструкторы работают во многих направлениях. Назовем наиболее важные.

Первое - обеспечение наилучшей совместимости, или «взаимопонимания», человека и машины, т.е. создание водителю таких условий для работы, которые бы наилучшим образом отвечали физическим и психическим возможностям человека, чтобы автомобилем было легко и удобно управлять, чтобы человек за рулем меньше уставал - тогда и ошибок в пути он будет делать меньше. Для этого разработаны автоматические устройства для поддержания оптимальной температуры и влажности в салоне. Самочувствие и настроение человека зависят также от удобства рабочего кресла, от усилий, затрачиваемых на поворот руля, переключение рычагов, даже от интерьера кабины.

Второе - разработка устройств, которые непосредственно обеспечивают безопасность водителя и пассажиров. Это, например, бамперы, поглощающие энергию сильного лобового удара, переламывающаяся при наезде на препятствие рулевая колонка, которая не травмирует при этом грудную клетку водителя. Разработаны автоматические ремни и надувные подушки безопасности.

Разработаны приборы, стимулирующие внимание и снижающие степень усталости водителя, сигнализирующие о появлении льда на поверхности дороги, об угрозе наезда и других опасностях.

Конструкторы создают все новые и новые устройства и приборы, повышающие безопасность автомобиля. Время от времени появляются сообщения о создании в ближайшем будущем полностью безопасного автомобиля.

Значит, дорожно-транспортных пришествий не будет?

Рекомендации к проведению урока.

Автомобиль стал неотъемлемым спутником прогресса общества, он оказывает неоценимую помощь человеку как в перевозке народнохозяйственных грузов, так и в перевозке пассажиров. Вместе с тем автомобиль стал и причиной несчастных случаев. Конечно, ребенок может получить травму и не от транспорта – ведь дети часто падают, играя в подвижные игры. Но ранения, полученные в дорожно-транспортных происшествиях, чрезвычайно опасны: в основном это черепно-мозговые травмы, в сочетании с тяжелыми повреждениями органов грудной и брюшной полости, переломами конечностей.

Человек беззащитен перед движущимся автомобилем, тем более, если это ребенок. Стоит ли подвергать себя опасности, если есть надежные средства безопасного поведения на дороге, надо только ими пользоваться. А средства эти просты – глубокие знания и культура поведения на улице.

Вопросы для учащихся.

Какие виды транспортных средств вы знаете? Каково их назначение?

Виды транспортных средств.

- 1.Легковой транспорт: автомобили (назвать разные марки).
- 2.Грузовой транспорт и спецмашины (самосвалы, фургоны, трейлеры, поливальные, снегоочистительные, бульдозеры).
- 3.Мотоциклы мотороллеры, мопеды, велосипеды.
- 4.Общественный транспорт: автобусы, троллейбусы, трамваи, метро (вспомнить, что называется «маршрутным транспортным средством»).
- 5.Сельскохозяйственные и самоходные машины.

Люди, пользующиеся для передвижения автобусом, троллейбусом, трамваем, такси или другими транспортными средствами, называются пассажирами. Каждый пассажир должен точно выполнять свои обязанности, которые изложены в Правилах дорожного движения» (раздел5) и в Правилах пользования общественным транспортом», утвержденных местными органами власти. В чем заключаются эти правила?

Ожидать транспортное средство нужно только на остановках, которые обычно обозначены указателями. Место ожидания на проезжей части обводится белой сплошной линией и называется посадочной площадкой. Если такой площадки нет, то ожидать

транспортное средство необходимо на тротуаре или обочине дороги против указателя остановки. При этом выходить на проезжую часть запрещено.

Садиться в троллейбус, автобус, трамвай и другие транспортные средства можно лишь после полной их остановки. Как правило, посадка производится через задние двери, а высадка – через передние. Если есть несколько дверей, то для ориентации пассажиров вывешивают таблички: «Вход», «Выход». Ни в коем случае нельзя прыгать в автобус, трамвай на ходу, цепляясь сзади за транспортное средство.

Запрещается стоять на выступающих частях и подножках машин. Войдя в салон автобуса или в вагон трамвая, пассажир должен пройти в среднюю его часть, чтобы не затруднять посадку.

Покупка билета на право проезда или предъявление проездных документов являются первой обязанностью каждого пассажира. Если в салоне имеются свободные места, пассажиры должны занять их, чтобы не толпиться в проходе. При этом необходимо помнить, что передние места отводятся пассажирам с детьми, инвалидам и престарелым гражданам, которым нужно всегда уступать место. Если пассажир выходит на ближайшей остановке, то он может заблаговременно пройти поближе к передней двери.

В салоне запрещается шуметь, шалить, громко разговаривать. Необходимо помнить, что шум неприятен пассажирам. Запрещается во время движения отвлекать от работы водителя разговорами, спрашивать названия остановок и т.д.

Некоторые пассажиры при движении транспорта, когда в салоне людно, прислоняются к дверям. Это строго запрещается, так как при езде возможно открывание дверей, и пассажир может оказаться на проезжей части. При движении автобуса, троллейбуса, трамвая нельзя высаживаться из окон вагона или выставлять какие-либо предметы. Движущиеся рядом машины могут приблизиться к вагону и нанести пассажиру травму.

Запрещается перевозить в общественном транспорте взрывчатые вещества, пачкающие, острые и колючие предметы, громоздкие вещи, ездить в грязной одежде. Для перевозки колючих или режущих предметов требуется их тщательная упаковка.

Находясь в общественном транспорте, пассажир обязан выполнять указания кондуктора или водителя. Высаживаться из транспортного средства можно лишь при полной его остановке.

Пассажир, вышедший из автобуса, должен сразу же пройти на тротуар, не задерживаясь на проезжей части.

Многие жители городов и деревень пользуются собственными легковыми автомобилями или такси. Садиться и высаживаться из таких транспортных средств можно

лишь со стороны тротуара или обочины дороги, так как мимо остановившегося автомобиля с левой его стороны движется другие машины. Если посадка и высадка производятся с левой стороны автомобиля, это мешает проходящим транспортным средствам, да и пассажиры подвергают себя опасности.

На переднем сидении легкового автомобиля запрещается перевозить детей моложе 12 лет. При движении в автомобиле, оборудованным ремнями безопасности, водители и пассажиры должны быть пристегнуты ими.

Викторина «Пассажир».

Кого называют пассажиром? Каковы общие обязанности пассажиров? Как называются места для ожидания транспорта и чем они обозначаются? Что запрещается делать пассажиру при движении транспортного средства? Каков порядок посадки и высадки из автобуса, троллейбуса, трамвая? Как безопаснее обходить стоящий автобус или троллейбус? Как надо обходить стоящий трамвай? С какой стороны следует выходить из машины и почему? Почему запрещается цепляться за грузовые автомашины и прицепы?

Завершить урок можно разбором дорожно-транспортных происшествий, совершенных по причине невыполнения правил пользования транспортом.

Дорога к маршрутному транспорту

Работа над маршрутом в школу должна приучить тебя быть внимательным в любой дорожной ситуации, а не только по дороге в школу и обратно. Вам приходится самостоятельно ходить в магазин, в гости, в дом творчества, и не только ходить, но и ездить маршрутным транспортом. Между тем поездка на маршрутном транспорте состоит из пяти этапов:

1. Движение на посадку.
2. Посадка в транспорт.
3. Поездка.
4. Высадка из транспорта.
5. Движение после высадки.

Таким образом, вы последовательно становитесь пешеходом, пассажиром и опять пешеходом. На каждом из этих этапов вас могут подстерегать опасные ситуации. Люди, направляющиеся к транспорту, торопятся, чтобы успеть на подъезжающий к остановке или уже находящийся там общественный транспорт. Будучи вовлечеными, в общую спешку, пассажиры, забывают или пренебрегают требованиями безопасности. Так же ведут себя пассажиры и после выхода из транспорта. Остановки маршрутного транспорта - это места скопления людей, что затрудняет движение пешеходов по тротуару.

Возникают толчения, суета. Иногда, даже помимо своего желания, вы можете оказаться на проезжей части.

На проезжей части вблизи остановок тоже складывается сложная ситуация: стоящий на остановке маршрутный транспорт вынуждает другие транспортные средства совершать объезды, то, увеличивая, то, снижая скорость, и даже останавливаться. (До 5% дорожно-транспортных происшествий с детьми происходит в местах остановок общественного транспорта.) В такой обстановке от пешеходов требуется повышенное внимание, четкое и последовательное соблюдение всех правил безопасности. Этим правилам вас учили в младших классах. Коротко напомним о них.

Правила поведения пассажиров в общественном транспорте

Для пассажиров существуют правила поведения в общественном транспорте. Важно правильно ожидать автобус, троллейбус, трамвай, такси. Весь городской транспорт движется по определенным маршрутам и останавливается не там, где захочется водителю или пассажирам, а в установленных пунктах, которые называются остановками. Поэтому ожидать городской транспорт следует стоя на тротуаре или обочине в установленных местах, не выходя на проезжую часть.

Следует иметь в виду, что остановка трамвая почти всегда бывает на середине проезжей части и пассажирам приходится пересекать мостовую. Правила движения требуют от водителей автомобилей пропустить пассажиров, идущих к остановившемуся трамваю или от него. Но все равно надо быть предельно внимательным и, прежде чем идти к трамваю, посмотреть по сторонам и убедиться в безопасности перехода.

Производить посадку в автобус, троллейбус, трамвай и другие транспортные средства можно только после полной их остановки.

Помните, что нельзя:

- прыгать в транспорт на ходу;
- цепляться за транспорт сзади;
- стоять на выступающих частях и подножках.

Требованиями безопасности пассажирам запрещено препятствовать закрыванию дверей или же открывать их до полной остановки транспортного средства. Большинство автобусов и троллейбусов имеют двери, которые открываются автоматически из кабины водителя. Водитель не всегда видит, что делается в дверях, если их придержал кто-то из пассажиров. Однако водитель, будучи уверен, что двери закрыты, отправляет автобус или троллейбус. В результате пассажир может оказаться зажатым между створками дверей.

Так же опасно открывать двери до полной остановки автобуса или троллейбуса, потому что из нее могут выпасть на ходу пассажиры. А в легковом автомобиле открытой на ходу дверцей можно задеть пешехода или самому оказаться на асфальте.

Запрещено прислоняться к дверям, так как они могут неожиданно открыться.

В любом общественным транспортом есть надписи: «Места для пассажиров с детьми и инвалидов». Но даже если ты сидишь не на таком месте, все равно следует уступить его инвалиду, пожилому человеку, женщине и просто человеку старше. Также следует помочь выйти из автобуса или троллейбуса пожилому человеку или женщине с ребенком, слепому человеку.

В салоне *нельзя*:

- отвлекать разговорами водителя во время движения;
- шуметь, громко разговаривать, мешать другим пассажирам;
- высовываться или выставлять из окон какие-либо предметы;
- возить с собой пачкающие предметы, острые и колющие инструменты (их необходимо тщательно упаковывать);
- ездить в грязной, пачкающей других пассажиров одежде.

Выходя из общественного транспорта необходимо соблюдать правила перехода на другую сторону улицы.

На остановке

На остановке в ожидании общественного транспорта следует стоять на тротуаре подальше от его края. Здесь ограничительной чертой служит поребрик, стоять на котором нельзя.

Остановка - не место для игр и беготни. Нельзя выходить на проезжую часть, чтобы посмотреть, не идет ли автобус или троллейбус.

Если трамвайная остановка без посадочной площадки, выходить на проезжую часть для посадки в вагон разрешается только после его полной остановки.

Посадка в транспорт

Когда к остановке подошел автобус, троллейбус или трамвай, ведите себя спокойно - не суетитесь, не толкайтесь. Подходите к двери только после полной остановки транспорта. Не стойте перед дверьми, пропусти выходящих пассажиров.

Входите после инвалидов, пожилых людей и маленьких детей. Во избежание быть зажатым дверьми не пытайтесь сесть в последний момент перед отправкой автобуса, троллейбуса, трамвая.

Поездка

Войдя в транспортное средство, не задерживайтесь около дверей и на площадке, пройдите в салон. В салоне держитесь за поручни, чтобы не получить ушибов при возможном резком торможении.

Свободные места рекомендуется сразу занимать, чтобы не мешать проходу пассажиров, но при этом надо уступать места инвалидам, пожилым и самым маленьким. Сидеть лучше лицом по направлению движения: это безопаснее в случае неожиданного резкого торможения. По этой же причине спать во время поездки не рекомендуется.

Ни в коем случае не препятствуйте закрытию и открытию дверей. Не пытайтесь открыть их самостоятельно: это не только может повредить двери, но еще и опасно! Не прислоняйтесь к дверям: они могут открыться на ходу.

Некоторые трамвайные поезда представляют собой длинные вагоны с поворотным устройством в середине. Это сочлененные вагоны. К ограждениям поворотного устройства нельзя прислоняться. Нельзя просовывать в пространство за ограждением руки и ноги. Это очень опасно! Можно не только получить травму, но и погибнуть!

Не высовывайтесь из окон и не выставляйте в них какие-либо предметы.

Не шумите, не разговаривайте громко: это не только раздражает пассажиров, но и мешает водителю, которого нельзя отвлекать. Обращаться к водителю можно только на остановках.

Во время поездки выполняйте все указания водителя и кондуктора.

Высадка из транспорта

К выходу необходимо подготовиться заранее: спросить у других пассажиров, выходят ли они там же, где вы, или нет, по возможности подойти ближе к дверям, но не спускаться на ступени. После остановки и открытия дверей, когда пассажиры начинают выходить, не толкаться, не суетиться. Дети старшего возраста должны помочь пожилым пассажирам, инвалидам и малышам. Маленькие дети, едущие вместе с взрослыми, выходят после них.

Выходя из общественного транспорта, не останавливайтесь напротив дверей, а отойдите в сторону, чтобы не мешать выходу других пассажиров.

Движение после высадки

Выходя из транспорта, вы снова становитесь пешеходом, и, значит, опять должны подчиняться требованиям правил для пешеходов. Будьте особенно внимательны, если вам надо перейти на противоположную сторону дороги: ваш путь только по переходу!

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующие правила:

Правила поведения для пассажиров автобуса и троллейбуса

На остановке

1. Соблюдай порядок, веди себя спокойно: не играй, не толкайся, не бегай.

2. Стой только на тротуаре, не наступая на поребрик.
3. Не выходи на проезжую часть.
4. Подходи к двери автобуса или троллейбуса только после полной его остановки.

При посадке

1. Пропусти выходящих пассажиров.
2. Соблюдай осторожность при посадке, чтобы не оказаться зажатым закрывающимися дверьми.

В салоне автобуса и троллейбуса

1. После посадки проходи вперед, не задерживайся на ступеньках и на площадке около дверей.
2. В салоне держись за поручни, не мешай проходить пассажирам, заранее готовься к выходу.
3. При выходе не суетись и не толкайся.

После высадки

На противоположную сторону улицы переходи только по пешеходному переходу.

В грузовых и легковых автомобилях

Пассажиры, легковых автомобилей, такси, должны соблюдать следующее правило: посадка и высадка должна происходить только с правой стороны улицы. С левой стороны могут выходить лишь водители.

Бывает, что надо ехать на грузовом автомобиле, например, на полевые работы или сопровождать груз. Для перевозки пассажиров в таких автомобилях существуют определенные правила. В кабине, кроме водителя, может помещаться столько человек, сколько мест предусмотрено техническими правилами. Например, в грузовом автомобиле ЗИЛ-130 рядом с водителем могут находиться только два человека.

Группам людей ехать в кузове грузового автомобиля можно лишь в том случае, если он специально для этого приспособлен: в нем должны быть сиденья для пассажиров, а на сиденьях вдоль заднего и боковых бортов прочные спинки. Скорость грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди, не должна превышать 60 км/ч.

Стоять в кузове движущегося автомобиля категорически запрещено.

Не все транспортные средства приспособлены для перевозки людей. Нельзя перевозить людей вне кабины самосвала, автомобиля-цистерны, трактора и других специализированных автомобилей, самоходных машин и механизмов, конструкция которых не приспособлена для перевозки людей, а также на грузовом прицепе или полуприцепе. Нельзя ехать и в кузове грузового мотоцикла или мотороллера.

Обсуждение с учащимися дорожного происшествия:

Группа туристов попросила водителя грузовика довезти их до турбазы в горах. В кузове машины не было сидений: она не была приспособлена к перевозке людей. И туристы ехали стоя. На крутом повороте несколько человек не удержались и, потеряв равновесие, вывалились из кузова, получив тяжелые травмы.

Запрещено возить на заднем сиденье мотоцикла детей, которым нет еще 12 лет. Если пассажиру 12 лет и больше, то ехать на мотоцикле ему разрешается только в застегнутом защитном шлеме.

Не следует выпрыгивать из кузова автомобиля во время движения. Это может привести к несчастному случаю. Такие пассажиры серьезно подводят водителя машины, на которой ехали, потому что он отвечает за их поведение и здоровье.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие виды общественного транспорта вы знаете?
2. Какие виды общественного транспорта существуют в том населенном пункте, в котором вы живете?
3. Каким общественным транспортом вы пользуетесь чаще всего, и какие происшествия могут произойти при его использовании?
4. Какие правила поведения пассажиров на остановке вы знаете?
5. Какие вы знаете правила безопасного поведения при пользовании автобусом и троллейбусом?
6. Какие правила поведения при пользовании общественным транспортом вы выполняете?
7. Почему опасно в транспорте прижиматься к двери
8. Почему нельзя выпрыгивать из кузова автомобиля до его полной
9. Составить таблицу из трех колонок: вид транспорта, его изображение, особенности.
10. Повторить материал, изученный на уроке.

Тема 9. Правила езды на велосипеде.

Цель:

- Обучение безопасному движению на велосипедах.
- Снижение детского дорожно-транспортного травматизма, научить ребят правильно выбирать велосипед, осматривать его перед выездом, ездить на учебной площадке. Закрепить элементарные правила для велосипедистов на практике.

Задачи:

1. Рассказать историю создания велосипеда.

2. Рассказать правила езды на велосипеде.
3. Расширить знания учащихся о правилах дорожного движения.
4. Формировать представление младших школьников о безопасности при передвижении на велосипеде по улицам и дорогам.

5. В игровой форме (эстафете) закрепить знания, полученные во время теоретического занятия.

6. Воспитывать навыки выполнения основных правил поведения учащихся на дороге, с целью предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Оборудование: компьютер, проектор, дидактический материал, велосипеды.

План или примерный ход урока:

Велосипед является первым в жизни транспортным средством. И многие продолжают дружить с ним на протяжении всей жизни. Но, покупая велосипед, важно чтобы он был подобран по росту. Большой, «на вырост», не удобен – ноги с трудом достают до педалей, на слишком маленьком приходится высоко поднимать сиденье и руль, сутулиться при езде. Для подростков больше всего подойдет велосипед с диаметром колес не более 40 см (Типа КАМА).

До 14 лет дети могут ездить на велосипедах только внутри дворов, на специальных площадках, по велодорожкам; запрещено кататься по дорогам и даже обочинам дорог.

Учиться ездить на велосипеде лучше в тех местах, где нет движения автомобилей, но ни в коем случае – на тротуарах и пешеходных дорожках садов, бульваров и парков. Там движение на велосипедах вообще запрещено, так как всегда есть риск задеть прохожего или играющих малышей.

Прежде чем выехать из дома, велосипедист обязан:

- проверить руль – легко ли он вращается;
- проверить шины – хорошо ли они накачены;
- в порядке ли ручной и ножной тормоза – смогут ли они тотчас остановить велосипед перед неожиданным препятствием;
- работает ли звонок, чтобы вовремя предупредить идущих впереди людей;
- если предстоит прогулка в вечернее время, проверить в порядке ли фонарь (спереди с белым светом) и красный светоотражатель на заднем щитке: велосипед должны видеть в темноте все водители и пешеходы – и те, кто идут и едут навстречу, и те, кто догоняют сзади.

Первый навык – это умение держать равновесие. Мы легко обнаруживаем, что с увеличением скорости удерживать равновесие легче, велосипед как бы сам стремится

держать вертикальное положение. И наоборот, со снижением скорости он так и норовит повернуть в сторону. Вот почему для велосипедиста важно научиться ездить медленно.

Нужно помнить, что велосипед – маневренное, но очень неустойчивое транспортное средство, поэтому следует научиться управлять им одной рукой. Это даст возможность во время движения подавать сигналы маневра рукой, не упасть.

Для тех, кто усвоил первые навыки вождения, можно предложить различные упражнения на велосипеде:

- «восьмерка»;
- перевоз предмета;
- коридор из коротких досок;
- слалом с неодинаково расставленными кеглями;
- слалом между воротами – «змейка» (шайбами)
- скачок и качели;
- остановка на контрольной линии (перед колесами или между колесами);
- «ворота» – проезд между двумя стойками (расстояние между стойками равно ширине руля плюс 3 см).

Урок можно закончить разбором ДТП с детьми-велосипедистами, еще раз напомнить о запрещении цепляться «на буксир» к грузовикам. Ведь достаточно водителю круто завернуть или резко затормозить, чтобы даже самый умелый велосипедист сорвался и попал под идущие сзади или рядом машины.

Ход мероприятия

Слайд 1

– Здравствуйте, ребята. Сегодня у нас необычное мероприятие. Сначала мы изучим правила езды на велосипеде, посмотрев презентацию, а затем закрепим полученные знания на практике в спортивном зале.

Слайд2

Каждый человек имеет право:

- с рождения быть пассажиром;
- примерно с года быть пешеходом;
- с 12 лет ездить на переднем пассажирском сиденье или на заднем сиденье мотоцикла;
- с 14 лет обучаться езде на мотоцикле;
- с 16 лет обучаться вождению автомобиля, получить права на вождение мотоцикла;
- с 18 лет получить водительские права.

– Постойте, мы забыли ещё один вид транспорта:
 Сам не едет, не идёт,
 Не подержишь – упадёт.
 А педали пустишь в ход,
 Он помчит тебя вперёд.

Что это такое?

Слайд 3

– Правильно, ВЕЛОСИПЕД.

Слайд 4

Из истории создания велосипеда:

Первые упоминания об устройствах с двумя колёсами, на которых может перемещаться человек, встречаются в XV веке. К этому периоду относятся сведения о некоем Михаэле Каслере, тележных дел мастере. Построенный им прототип велосипеда, представлял собой два обычных тележных колеса, оси которых закреплялись между ножек специальной скамейки. Высота скамейки была такой, чтобы сидящий на ней верхом человек мог свободно доставать ногами до земли. Приводился в движение этот агрегат простым способом – отталкиванием ногами от земли.

Следующий технический шаг на пути развития велосипеда был сделан бароном Карлом Дрейзом. Воспользовавшись идеей Каслера, Карл Дрейз в 1817 году ввёл в конструкцию двухколёсного самоката небольшое, но очень важное усовершенствование – управляемое переднее колесо. Это сильно облегчало жизнь « всаднику », избавляя его от необходимости приподнимать и разворачивать на поворотах тяжелую конструкцию весом в 120 килограммов.

Началом промышленного производства велосипедов можно считать 1870 год, когда англичанин Хилман начал производство и продажу двухколёсных металлических велосипедов, получивших название «паук». Велосипед-«паук» представлял собой конструкцию, имевшую очень большое переднее колесо, снабженное педалями, и маленькое заднее. Такие велосипеды имели массу недостатков – были очень неустойчивы и тяжелы в управлении. Первые «пауки» не имели тормозов, и если такой велосипед покатится под горку, то несчастный случай был вполне вероятен. Спустя некоторое время, передние колёса «пауков» стали оснащать тормозами, что снизило опасность этих машин.

Слайд 5

Следующий прорыв в развитии велосипеда был сделан человеком, далёким от технических профессий. Как это ни странно, им оказался ветеринарный врач. Чтобы облегчить жизнь своему сыну, он придумал велосипедные шины. Изначально шины

Данлопа заполнялись водой, но из-за большого веса колеса, изобретатель решил использовать сжатый воздух.

Окончательный толчок к массовому распространению велосипедов, приближенных по своему устройству к современным, дало изобретение цепной передачи. Это открытие было сделано в Англии. С этого момента начинается история развития современного велосипеда.

Слайд 6

Витя Мухин сделал трюк:

Он решил катить без рук...

Рама – в яме,

Руль – в траве,

Колесо – на голове!

Ребята, чтобы нам никогда не оказаться на месте Вити, мы должны выучить правила езды на велосипеде.

Слайд 7

При движении **по дорогам** управлять велосипедом разрешается лицам не моложе 14 лет.

Слайд 8

Велосипедистам разрешено двигаться только по крайней правой полосе в один ряд. Движение по обочине допускается, если это не мешает пешеходам

Слайд 9-13

Водителям велосипеда ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить пассажиров (кроме ребёнка в возрасте до семи лет на специально оборудованном сиденье);
- буксировка велосипедов, а также буксировка велосипедами;
- поворачивать налево и разворачиваться, если дорога имеет больше двух полос (в таком случае надо пересечь дорогу как пешеход, а затем ехать в нужном направлении);
- движение велосипедов на автомагистралях.

Слайд 14-16

Дорожные знаки для велосипедистов:

Велосипед – это транспортное средство, велосипедист – водитель этого транспортного средства, а значит и участник дорожного движения.

На дорогах устанавливаются дорожные знаки, они самые разные, но существуют знаки и для велосипедистов

Знаки, разрешающие движение велосипедисту:

	«Велосипедная дорожка»
	Разрешается движение только на велосипедах и мопедах. По велосипедной дорожке могут двигаться также пешеходы (при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки).
	«Конец дороги для автомобилей»

Знаки, запрещающие движение велосипедисту:

	«Движение на велосипедах запрещено»
	Запрещается движение велосипедов и мопедов
	«Движение запрещено»
	Запрещается движение всех транспортных средств
	«Дорога для автомобилей»
	Дорога, предназначенная для движения только автомобилей, автобусов и мотоциклов

Предупреждающий знак:

	«Пересечение с велосипедной дорожкой»
---	--

Слайд 17

Специальные знаки при движении на велосипеде:

Кроме дорожных знаков существуют специальные знаки при движении на велосипеде для обозначения манёвра, и мы обязательно должны их запомнить (*показывают члены клуба ЮИД*):

Поворот или перестроение направо:

– вытянутая правая рука, либо вытянутая и согнутая в локте левая.

Поворот или перестроение налево:

– вытянутая левая рука, либо вытянутая и согнутая в локте правая.

Остановка: поднятая вверх рука (любая).

Итак, сегодня мы узнали много нового и интересного, а сейчас

Слайд 18

ВНИМАНИЕ, викторина для будущих велосипедистов

Слайд 19 – 22

– Что означает данный знак на проезжей части?



правильно, велосипедная дорожка прямо

– Какое действие хочет совершить велосипедист?



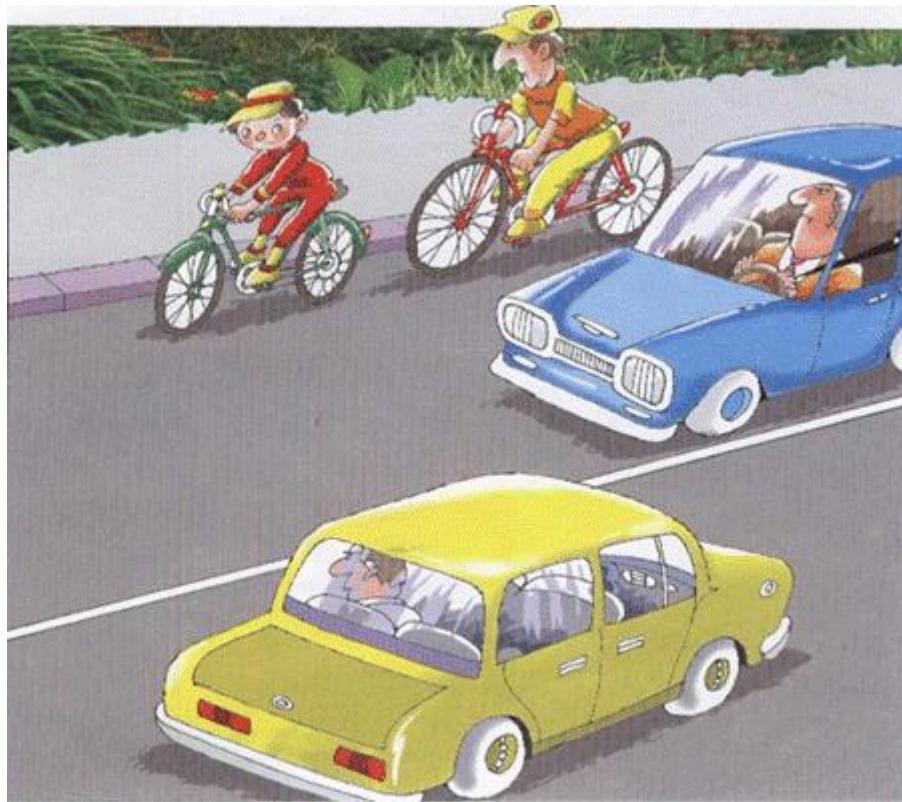
правильно, поворот направо

– Какое действие хочет совершить велосипедист?



правильно, поворот налево

– Кто здесь нарушил правила?



правильно, мальчику нет ещё 14 лет

МОЛОДЦЫ!

Мы изучили один из разделов Правил дорожного движения: «Правила езды на велосипеде», а сейчас мы приглашаем вас в спортивный зал, чтобы закрепить знания на практике.

В спортивном зале формируются команды: по шесть человек от каждого класса. Остальные ребята являются болельщиками.

Помощниками в проведении эстафеты и членами жюри являются ребята из клуба ЮИД.

Ход эстафеты:

Эстафета проводится по типу весёлых стартов, но с заданиями, посвящёнными правилам дорожного движения. Все участники эстафеты по очереди пробегают заданную дистанцию, на которой выполняют те или иные задания. Первой команде за быстроту выполненного этапа даётся 5 баллов, а второй – 3 балла.

Этапы эстафеты:

- РАЗМИНКА.** Участники пробегают дистанцию и передают друг другу эстафетную палочку – жезл инспектора ГИБДД.

- ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД.** Участники, 1, 3, 5 пробегая дистанцию, берут по одной полоске «зебры» с вопросами, возвращаются к команде. Команда отвечает на вопрос, который написан на принесённой полоске, словами: «разрешается-

запрещается» и 2, 4, 6 участники бегут обратно и собирают «зебру». За каждый правильный ответ даётся 1 балл. Кто это сделает быстрее и аккуратнее, тот и побеждает. (Шесть полосок чёрного и белого цвета для обеих команд лежат в одном месте, вопросами вниз).

3. **ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ.** Участники, 1, 3, 5, пробегая дистанцию, берут по одной карточке с названием знака и возвращаются к команде. Участники 2, 4, 6, пробегая дистанцию, приносят знак, указанный в карточке – для выбора каждой команде предлагается 6 знаков. За каждый правильно принесённый знак даётся 1 балл.

4. **ЮНЫЙ ВЕЛОСИПЕДИСТ.** Участники команд по очереди на велосипедах объезжают змейкой по три конуса, находящихся на расстоянии двух метров друг от друга, затем разворачиваются и по прямой возвращаются к команде. Подъехав к команде, необходимо показать остановку сигнальным знаком велосипедиста (подняв руку вверх).

Тема 10. Итоговое занятие. Игра.

Цели и задачи урока:

1. Повторение правил дорожного движения; сохранить свое здоровье, свою жизнь путем знания правил дорожного движения, дорожных знаков и т.д.

2. В процессе игры предоставляется возможность проявить свои знания правил дорожного движения.

3. Игра развивает чувство коллективизма, умение добиваться успеха, развивает быстроту реакции.

Оборудование: плакаты, мультимедиакомпьютер, компьютер.

План или примерный ход урока:

Правила: класс делится на две команды.

Ход мероприятия

1 конкурс "Дорожный знак"

Каждой команде предлагается конверт, в котором находится один из дорожных знаков, разрезанный на 9 частей.

Необходимо составить его и дать о нем как можно большую информацию.

Кто быстрее?

2 конкурс "Обязанности пассажиров"

Командам предлагается поочередно ответить на вопросы.

1. Где нужно стоять в ожидании трамвая, троллейбуса, автобуса?
2. Как нужно переходить улицу при выходе из трамвая, троллейбуса, автобуса?
3. Какие правила поведения в транспорте общественного пользования вы знаете?

4. Сколько сигналов у пешеходного светофора?

3 конкурс "Правила перехода улиц и дорог"

1. В каких местах можно переходить улицу?

2. Как надо правильно переходить улицу и дорогу?

3. Почему пешеходам нельзя ходить по проезжей части улицы и дороги?

4. Можно ли перебегать через улицу, дорогу?

4 конкурс "В ожидании трамвая"

Три брата утром в воскресенье решили пойти в театр. А так как самый простой способ добраться до центра города-метро, то они решили доехать до станции Ладожская. Трамвая долго не было. Старший брат настаивал на том, чтобы остаться на остановке и ждать.

- Чем стоять здесь и ждать, - возражал средний брат, - лучше пойдем вперед. Трамвай нас догонит, а тем временем часть пути будет пройдена, и мы скорее дойдем до метро.

- Если уж идти, - вступил в спор младший брат, - то не вперед по движению, а назад: тогда трамвай нам попадется раньше, следовательно. И сядем на него раньше.

Так как братья не могли убедить друг друга, то каждый поступил по-своему: старший остался ждать на месте. Младший пошел назад, а средний вперед. Кто из братьев раньше доехал до метро? Кто из них поступил благоразумнее?

(Братья доехали одновременно, так как ехали на одном и том же трамвае, которого ждали на разных остановках. Благоразумнее поступил старший брат, так как при движении вдоль трамвайных путей всегда есть вероятность ДТП.)

5 Конкурс "В гостях у рифмы".

Нужно вставить пропущенные слова в стихотворение.

А) Если регулировщик ...,

Для вас, ребята, путь

А если он стоит спиной,

Путь закрыт! Опасно! Стой!

Б) ... цвет нам скажет "нет!"

Сдержанно и строго.

... цвет дает совет

Подождать немного.

А Свет горит-

Проходите - говорит.

6 Конкурс "Ловушки для пешехода"

Объяснить дорожные ситуации (демонстрируется плакат или слайд из серии "Ловушки для пешехода"). Где возможны такие ситуации?

7 Конкурс "Знайка-всезнайка"

Каждая команда получает листок, на котором изображены рисунки с вопросами.

Нужно правильно вписать ответы в клеточки.

1. По ней ходят и ездят, а ей не больно.
2. Дорожка, по которой идут пешеходы.
3. Полоса загородной дороги сбоку от проезжей части.
4. Участники дорожного движения.

8 Конкурс "Дорожные знаки"

Ведущий задает вопросы, команды поочередно отвечают на них.

1. На какие группы делятся дорожные знаки?
2. Кто должен знать дорожные знаки?
3. Покажите знак, который запрещает движение пешеходов?
4. Покажите знак велосипедная дорожка?

9 Конкурс "Вопрос - ответ"

Чья команда отгадает больше, та и получает больше баллов.

1. На двух колесах я качу

Двумя педалями верчу. (Велосипед)

2. Что за белые полоски

Видим мы на перекрестке. (Переход)

3. Перейти через дорогу

Вам на улицах всегда.

И подскажут и помогут

Говорящие цвета. (Светофор)

4. Что за чудо этот дом,

Окна светятся кругом.

Носит обувь из резины

И питается бензином. (Автобус)

5. Посмотри силач какой

На ходу одной рукой.

Останавливать привык

Пятитонный грузовик. (Регулировщик)

Подведение итогов.

Задания для самостоятельной работы:

6-й класс

Тема 1. Вводное занятие. Дорожно-транспортные происшествия. Причины ДТП.

Цели и задачи урока: сформировать четкое представление о причинах дорожно-транспортных происшествий.

Оборудование: плакаты дорожных ситуаций, макет дороги с перекрестком в живом микрорайоне.

План или примерный ход урока:

Рекомендации к проведению урока.

Что называется дорожно-транспортным происшествием? (Четкое определение найти самостоятельно в разделе 1 ПДД).

Первой аварией на механическом транспорте можно считать аварию с паровой телегой французского изобретателя Кюньо в 1769 году. Паровой автомобиль выехал в пробный рейс на улицы Парижа, водитель не смог справиться с управлением тяжелой и неуклюжей машины, и она врезалась в каменный забор. Котел паровой телеги взорвался с «грохотом на весь Париж», как писал об этом очевидец. Водителя отправили в больницу. Когда появились быстроходные автомобили с двигателем, работающим на бензине, увеличилось и число дорожно-транспортных происшествий. Первое, официально зарегистрированное, дорожно-транспортное происшествие произошло 17 августа 1896 года в Великобритании. Автомобиль, двигавшийся со скоростью 6 км/ч, совершил наезд на пешехода.

Почему же существует такое явление, как дорожно-транспортное происшествие? Причин много, вот некоторые из них:

- несовершенство автомобиля (как в случае с паровой машиной) или его неисправность;
- плохие дороги и несовершенное регулирование дорожного движения (в начале развития автомобильного парка);
- плохие погодные условия (туман, гололед, ливень);
- низкая дисциплина участников дорожного движения (ДТП по вине водителя, по вине пешехода). И это в наше время основная причина.
- Ежегодно в Российской Федерации в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 35 000 человек (каждое третье происшествие по вине пешеходов), 1 500 из которых – дети. И еще около 20 000 детей получают травмы различной степени тяжести.

Причины детского травматизма:

- переход дороги в необозначенном месте перед близко идущим транспортом;
- неожиданный выход на проезжую часть из-за машин, кустов;
- переход дороги на запрещающий сигнал светофора;
- игры и хождение по проезжей части;
- управление велосипедом, мопедом, машиной не имея достаточных навыков и знаний Правил дорожного движения.

Едва ли не каждый понимает, что знание правил безопасности движения, совершенно необходимо сегодня в повседневной жизни. Почему же осознавая эту необходимость, дети так бездумно ведут себя на дороге? Обычно дети не готовы к опасности на дороге. «Вдруг я увидел на дороге машину», «вдруг из-за угла выехал автомобиль», «внезапно из-за автобуса я увидел автомашину...» – в объяснениях ребят после аварии постоянно присутствует слово вдруг. Транспорт на проезжей части не может оказаться вдруг, дорога – законное место транспорта, вдруг автомобиль может оказаться только на тротуаре. Но везде он является источником повышенной опасности.

Запомните обязательно, если вы появились на проезжей части дороги внезапно, то даже самый опытный водитель при надежных тормозах не сможет сразу остановить машину. Во-первых, автомобили едут на большой скорости; во-вторых, водители бывают неопытные, неосторожные; в-третьих, реакция у водителей разная. А если неисправные тормоза? И если все же вы оказались посреди дороги, и на вас мчится машина, то не надо суетиться и метаться из стороны в сторону. В этом случае лучше остановиться, тогда водителю легче будет решить, с какой стороны вас лучше обехать.

Но сейчас в наездах на детей виновность водителей с каждым годом снижается, а вина детей, к великому сожалению, растет. В большинстве своем причины ДТП с детьми связаны с недисциплинированностью, излишней смелостью, эгоизмом, желаем показать себя. Иногда мальчишки устраивают очень опасное развлечение, стараясь перебежать дорогу как можно ближе к автомобилю. Они считают при этом, что демонстрируют друг перед другом свою храбрость. Однако, такая «храбрость» может закончиться очень плачевно, и во многих случаях только мастерство водителя спасает «храбрецов».

Всякие игры на дороге должны быть исключены. Но опасными могут оказаться и игры вблизи проезжей части. То, что улицы пустынны в отдельные периоды времени притупляет чувство опасности и внимание к движущимся транспортным средствам. Это особенно проявляется во время игр, когда в погоне за мячом или приятелем можно невзначай выбежать на проезжую часть, где как раз в это время поблизости мчится машина. Так, что для подвижных игр, лучше выбирать место подальше от дороги.

Велико число несчастий с детьми-велосипедистами, особенно мальчиками. Такие происшествия случаются из-за неумения ребят достаточно твердо владеть своей двухколесной машиной в потоке транспортных средств, потери управления из-за испуга.

Основная причина дорожно-транспортных происшествий с детьми проста: они переносят на проезжую часть привычки, навыки наблюдения, приобретенные в быту. Многим кажется, что «красный свет – стой, зеленый- переходи, посмотри налево, потом направо, переходи в установленных местах», - едва ли не вся «мудрость» движения по улицам современного города. Мы не замечаем микробов и вирусов, но они существуют! Мы не видим пылинок в воздухе, но они есть! Точно также мы не замечаем многих неправильных навыков (повторить материал урока 6 пятого класса, придумать к каждой «бытовой» привычке возможную дорожную ситуацию «ловушку» и разобрать ее, используя макет дороги с прилегающей территорией):

- выбегать, не глядя из-за предмета;
- небрежно смотреть по сторонам;
- начинать движение, не оглянувшись;
- оценивать обстановку без поворота головы;
- отступать, делать шаг назад не глядя;
- оглядываться, когда вас позовут;
- двигаться бегом, непрерывно, не останавливаясь;
- двигаться по кратчайшему пути;
- совмещать движение с оживленной беседой;
- спешить и небрежно держать родителей за руку.

Тротуар отделен от проезжей части узенькой полоской бордюрного камня. Цвет у него такой же серый, как и у тротуара или дороги. А между тем он разделяет два разных мира и в каждом из них свои законы. В первом дети проводят львиную долю своего времени и натренировывают привычки. Во втором – ничтожную долю времени, и все привычки, приобретенные в быту переносят на дорогу. С этим и надо бороться.

Задания для самостоятельной работы:

Какие вы знаете причины ДТП с детьми? Почему запрещается детям устраивать на проезжей части игры, катание на самокатах, велосипедах (до 14 лет), санках, коньках, лыжах? Почему нельзя перебегать дорогу перед близко идущим транспортом? Чем опасны игры детей рядом с проезжей частью пустынной улицы? Какие «бытовые» привычки обычно дети переносят в поведение на проезжей части, и нужно ли от них избавляться?

Тема 2. Формы регулирования движения. Сигналы светофора и регулировщика.
Дорожная разметка, дорожные знаки.

Цели и задачи урока: дать понятие о светофорах с дополнительной секцией и научить читать их сигналы. Закрепить знания о различных видах светофорах.

Оборудование: брошюра ПДД (вкладыш с рисунками различных светофоров), плакаты с изображением различных видов светофоров, информация ГИБДД о ДТП на регулируемых перекрестках.

План или примерный ход урока:

Рекомендации к проведению урока.

Учитель начинает урок беседой, повторяя пройденный материал.

Что представляет собой светофор, его назначение? Светофор представляет собой прибор, который световыми сигналами разрешает или запрещает движение транспорта и пешеходов в определенном направлении. Он служит для регулирования транспортных средств и пешеходов, движущихся по улицам и дорогам.

Какие виды светофора вы знаете? Каков принцип их работы? Светофоры бывают одно, двух и трехсекционные, с одной или двумя дополнительными секциями и без них, с горизонтальным и вертикальным их расположением. По количеству цветов различают светофоры одноцветные, двух и трехцветные. Управление светофорами и их работы производятся автоматически, с помощью специальных реле-переключателей.

Что обозначает зеленый сигнал светофора и где он расположен – вверху или внизу? При зеленом сигнале светофора транспорту разрешается движение через перекресток во всех направлениях, а пешеходам – переход улицы. Располагается зеленый сигнал у вертикальных светофоров в его нижней части, у горизонтальных с правой стороны.

Что означает желтый сигнал светофора? «Внимание!» Транспорту запрещается выезжать на перекресток, а пешеходам переходить улицу. Транспорт, который подходит к перекрестку, должен остановиться, стоящий – приготовиться к движению, а транспорт, застигнутый таким сигналом на перекрестке, должен продолжить движение.

Что означает красный сигнал светофора? Запрещает пешеходам переходить улицу, так как в этот момент в поперечном направлении на зеленый сигнал светофора движется транспорт и переходят улицу пешеходы.

Двухсекционный светофор с двумя красными сигналами обычно устанавливается на железнодорожных переездах, снабженных шлагбаумами. Когда к переезду приближается поезд, на светофоре загорается красный сигнал. Такие же светофоры устанавливаются перед разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах

выезда на дорогу спецмашин (пожарных, аварийной службы, скорой помощи). Красный свет вспыхивает то в одной секции, то в другой.

Односекционные светофоры обычно имеют либо один красный, либо один желтый сигнал. Односекционный светофор с желтым мигающим сигналом, предупреждает водителей и пешеходов о перекрестке, причем такой перекресток считается нерегулируемым. Переход и проезд через него требуют принятия мер предосторожности (снижения скорости, повышения внимания к другим участникам, участкам движения). Вочные часы светофоры на многих перекрестках переключаются на работу в режиме односекционного с желтым мигающим сигналом.

Односекционные светофоры с красным мигающим сигналом могут устанавливаться в местах выезда на дорогу спецмашин. Этот сигнал обязывает водителя остановиться у стоп-линии или таблички «стоп», а если их нет, у светофора. Пешеходы обязаны останавливаться для пропуска спецмашин.

Светофоры с дополнительными секциями устанавливаются на перекрестках или площадях со сложными условиями движения. Дополнительные секции со стрелками располагаются на уровне зеленого сигнала и могут включаться как с зеленым сигналом основного светофора, так и с красным. Впервые дополнительные секции-стрелки в светофорах стали применяться в Москве и Ленинграде с 1958 года.

Если светофор оборудован дополнительной секцией, то выезд на перекресток и дальнейшее движение в направлении, куда обращена стрелка, разрешается только, если она включена, независимо от сигнала основного светофора. В том случае, если стрелка обращена вправо, то она регулирует лишь поворот направо. Водителям, которым нужно ехать прямо или повернуть влево, должны руководствоваться зеленым сигналом основного светофора.

Если стрелка «направо» включена одновременно с красным сигналом основного светофора, то транспортные средства имеют право поворачивать направо. Но при этом они должны уступить дорогу транспортным средствам, проезжающим с других направлений.

В тех случаях, когда у перекрестка установлен светофор со стрелкой, обращенной влево, он регулирует движение транспортных средств, которые должны двигаться влево. Движение машин, которым нужно ехать прямо или поворачивать направо, осуществляется как при обычном светофоре.

Когда стрелка «налево» включена одновременно с красным сигналом, то транспортные средства могут делать поворот и разворот, но при этом водители должны следить, чтобы не мешать движению машин, движущихся в другом направлении. Если

стрелка включена одновременно с зеленым сигналом основного светофора, то транспортные средства, которым необходимо ехать налево, имеют преимущественное перед другими право проезда.

Пешеходам можно переходить улицу только при зеленом сигнале основного светофора, потому что при включении дополнительной секции со стрелкой в ее направлении начнут поворачивать транспортные средства и пешеход, нарушающий правила перехода, может попасть под их колеса. На таких перекрестках дополнительно к транспортному светофору устанавливают светофор для пешеходов.

Для чего нужны дорожные знаки? Дорожные знаки выполняют ту же службу, что и светофоры, линии разметки улиц и дорог. Они регулируют движение потоков машин и людей, облегчают работу водителей, помогают пешеходам правильно ориентироваться в сложной обстановке дорожного движения.

Где и как устанавливаются дорожные знаки? Знаки расположены вдоль всего дорожного пути так, что всегда оказываются справа от шофера, чтобы он мог их видеть не поворачивая головы. Знаки закреплены на специальных стойках, на столбах или подвешены над проезжей частью.

На какие группы делятся все дорожные знаки? Предупреждающие, запрещающие, предписывающие, приоритета, информационно-указательные, сервиса, дополнительной информации. Всего 7 групп.

Для лучшего закрепления знаний рекомендуется использовать разные варианты игры «Знатоки дорожных знаков» (материал урока 4 в 5 классе).

Практическое занятие.

I этап. Зарисовать в тетради знаки 1.20, 1.21, 5.16.1 – 5.16.2; 3.10 и 4.6. Подписать, к какой группе они относятся и кому они нужны: пешеходу или водителю?

На всех знаках в центре нарисованы человечки. Но различаются они по цвету и форме. Какие же из них знаки для водителей, а какие – для пешеходов?

Эти знаки из группы предупреждающих. Оба они одинаковы, треугольной формы с красной каймой. Это знаки для водителей.

Знак 1.20 «Пешеходный переход» располагают в городах за 50-100 м до знака 5.16.1 – 5.16.2 (обратите внимание, что у этих знаков одинаковые названия, но значения разные). Знак 1.20 предупреждает водителя, что скоро пешеходный переход, надо снизить скорость и быть предельно внимательным.

Знак 1.21 «Дети» располагают в районе школ, детских садов, клубов. Он предупреждает водителя о возможности появления в этом месте на дороге детей, но совсем не означает, что здесь можно переходить через дорогу.

Знаки 3.10 и 4.6 для пешеходов. Оба они круглые и в центре – человечки, но цвет знаков разный и относятся они к разным группам. Знак с красной каймой, там, где человечек перечеркнут, относится к запрещающим знакам – 3.10 «Движение пешеходов запрещено». Тот знак, где человечек на голубом фоне, относится к группе предписывающих знаков – здесь как раз и можно ходить: 4.6 – «Пешеходная дорожка».

И еще одна группа знаков с человечками. Все они квадратные с синим фоном. Это информационно-указательные знаки для пешеходов, то есть указывают, где можно переходить дорогу (см. приложение рисунок 37 и 38).

5.16.1 – 5.16.2 «Пешеходный переход».

5.17.1 – 5.17.2 «Подземный пешеходный переход».

5.17.3 – 5.17.4 «Надземный пешеходный переход».

Еще есть знаки с одинаковым рисунком в центре, но с разным значением. Например, знаки 3.9 и 4.5 с велосипедом в центре для велосипедистов, оба имеют круглую форму. Но знак 3.9 с красной каймой, где велосипед на белом фоне, означает «Движение на велосипедах запрещено» и относится к группе запрещающих знаков.

Знак 4.6 «Велосипедная дорожка», где велосипед на синем фоне, как раз и говорит о том, что здесь можно ездить на велосипедах. Этот знак относится к группе предписывающих.

Задания для самостоятельной работы:

Что представляют собой светофоры с дополнительной секцией и для чего они нужны? Как должны переходить дорогу пешеходы на перекрестках с мигающим желтым сигналом светофора? Как и нерегулируемый перекресток. Вспомнить опасные в данной ситуации дорожные «ловушки».

Какое значение для водителей транспорта имеют дополнительные секции светофора? Применяется для раздельного регулирования движения в каждом направлении, что облегчает проезд трудных перекрестков.

Закончить урок можно разбором ДТП с детьми на перекрестках.

Тема 3. Правила безопасного поведения пешеходов и пассажиров.

Цели и задачи урока:

знакомство обучающихся с правилами перевозки пассажиров в автобусе и грузовом автомобиле; воспитание осознанной необходимости в знании и соблюдении правил дорожного движения.

формирование у обучающихся чувства личной ответственности за свою безопасность при движении в группе и колонне.

Оборудование: компьютер, интерактивная доска.

Материалы к уроку:

В городах и поселках для перевозки людей служат автобусы, легковые автомобили, такси.

Но иногда, в сельской местности, учащихся перевозят на грузовых автомобилях. Автомобиль для перевозки учащихся должен быть специально оборудован. В кузове укрепляют сиденья наподобие лавок - от одного борта до другого ниже уровня бортов, так чтобы было удобно сидеть и не упасть при движении и на поворотах. Сиденье устанавливается на высоте не менее 15 см от края борта, а высота дополнительного борта должна быть не менее 80 см от пола кузова. Если сиденья устанавливаются вдоль заднего или бокового борта, они должны иметь прочную спинку. Иногда сверху натягивают тент, чтобы защищать пассажиров от ветра, дождя и солнца.

Чтобы другие водители знали, что грузовой автомобиль перевозит детей, на нем спереди и сзади устанавливают специальный опознавательный знак квадратной формы, а в светлое время суток включают ближний свет фар. В поездке детей сопровождают не менее двух взрослых.

В машине имеется лестница для посадки и высадки пассажиров. В кузове автомобиля, перевозящего группу детей, должно находиться не менее двух взрослых.

Какие правила надо соблюдать при посадке, в пути и при высадке из автомобиля?

Посадку в машину можно производить, когда она стоит у бровки тротуара или у обочины дороги со стороны тротуара или обочины, пользуясь лесенкой, а также через задний борт.

Как только вошли в кузов, сразу же займите места для сидения. В дороге строго придерживайтесь указаний взрослых.

Во время движения нельзя стоять в кузове, сидеть на бортах, перемещаться с места на место. Если не выполнять эти требования, то может произойти несчастье – можно выпасть через борт, упасть в кузове. Так как в пути автомобиль может двигаться не только по шоссейной дороге, но и по неровной проселочной. Поэтому водитель во время движения выполняет самые разнообразные маневры в управлении, связанные с поворотами, торможением.

Высаживаться из автомобиля надо только в сторону тротуара или обочины дороги.

Нельзя прыгать через борт на проезжую часть улицы и дороги: это опасно для жизни, так как можно попасть под колеса проходящих рядом транспортных средств.

Перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается, если он оборудован в соответствии с Основными положениями, при этом перевозка детей допускается только в исключительных случаях.

Число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля, а также салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном, горном, туристическом или экскурсионном маршруте, и при организованной перевозке группы детей не должно превышать количества оборудованных для сидения мест.

Перед поездкой водитель грузового автомобиля должен проинструктировать пассажиров о порядке посадки, высадки и размещения в кузове.

Начинать движение можно, только убедившись, что обеспечены условия безопасной перевозки пассажиров.

Проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов.

Организованная перевозка группы детей должна осуществляться в соответствии со специальными правилами в автобусе или грузовом автомобиле с кузовом-фургоном, имеющих опознавательные знаки «Перевозка детей». При этом с детьми должен находиться взрослый сопровождающий.

Водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки транспортного средства, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки.

Запрещается перевозить людей:

- вне кабины автомобиля (кроме случаев перевозки людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла и вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения;

- сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства, не считая детей до 12-летнего возраста. При этом фактическая масса транспортного средства не должна превышать величины разрешенной максимальной массы, установленной предприятием-изготовителем.

Запрещается перевозить детей до 12 лет на заднем сиденье мотоцикла, а также на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства.

Необходимо привлекать водителей не только к административной и уголовной ответственности за управление автомобилем в нетрезвом состоянии, но и знакомить с медицинскими и этическими аспектами этой проблемы.

Учащиеся часто посещают всем классом театры, музеи, выставки, устраивают коллективные походы. Как следует вести себя, если придется идти по улице или дороге группой или колонной?

Прежде всего надо построиться в ряд по два человека. Группу учащихся обязательно должны сопровождать не менее двух взрослых людей – учителя, пионервожатый, родители. Сопровождающие находятся спереди и сзади колонны в руках у них должны быть красные флаги. Идти следует по тротуару шагом, придерживаясь правой стороны. Так вы не будете мешать встречным и дадите возможность тем, кто спешит, беспрепятственно обогнать вас, не выходя при этом на проезжую часть дороги. Нельзя выходить из строя и забегать на левую сторону тротуара.

Что делать за городом, если группе придется идти по дороге, где нет тротуара и пешеходной дорожки?

За городом всегда следует ходить по левой обочине дороги. При движении по левой стороне обочины дороги можно вовремя увидеть приближающееся транспортное средство и принять меры предосторожности, отступая в сторону от проезжей части, позволяя транспорту беспрепятственно проехать мимо. Но надо помнить, что по обочине группам детей разрешается ходить только днем, когда светло. Но если вас сумерки застали колонну в пути, то сопровождать ее надо с зажженными красно-белыми фонарями.

В том случае, если вдоль шоссе проложена пешеходная дорожка, нужно пользоваться этой дорожкой при ходьбе, придерживаясь правой стороны.

Во время движения по улице необходимо внимательно следить за указаниями сопровождающих взрослых. Без их разрешения из строя выходить нельзя.

Если необходимо двигаться колонной – более чем по два человека в ряд, то надо идти по проезжей части дороги. Но по ней может идти только колонна взрослых, детская же колонна идет по тротуару. Колонне разрешается идти по правой стороне проезжей части, не более чем по четыре человека в ряд. Впереди и в конце колонны идут сопровождающие с красными флагами. В темное время и в тумане впереди должен идти сопровождающий с белым, а в конце колонны с красным фонарем.

А как группа должна переходить проезжую часть? Надо соблюдать все известные вам правила перехода улицы: регулируемый перекресток переходить по пешеходному

переходу, на зеленый сигнал светофора или разрешающий жест регулировщика. Регулировщик задержит движение транспорта, пока вы не перейдете проезжую часть.

Начиная переход, посмотрите налево, дойдя до середины – направо. Идите спокойно, не отвлекайтесь. На пешеходном переходе, как и на тротуаре, придерживайтесь правой стороны, чтобы не мешать другим.

Особенно внимательным надо быть при переходе через нерегулируемый перекресток. Переходят его по пешеходному переходу, а если перехода нет, то по линии продолжения тротуаров. Нельзя задерживаться на проезжей части, необходимо строго выполнять все указания сопровождающих.

При переходе через дорогу или перекресток сопровождающие должны поднять руку а флагом, встать посередине дороги и убедившись, что водители обратили внимание на «стоп»-сигнал остановились, можно вести колонну через проезжую часть.

На загородной дороге перейти проезжую часть можно на участке, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Ожидать трамвай, троллейбус, автобус надо на тротуаре или на специально отведенной посадочной площадке. При посадке в общественный транспорт соблюдайте организованность, не спешите, не толкайтесь. Заходить в общественный транспорт нужно через среднюю и заднюю дверь, а выходить через все двери.

Выходить из трамвая, автобуса, троллейбуса можно только при его полной остановке. Как только выйдете из трамвая, посмотрите направо и переходите на тротуар. Не останавливайтесь на посадочной площадке, иначе будете мешать тем, кто хочет сесть в трамвай.

Как распознать и предвидеть опасность

Несчастные случаи на дороге происходят чаще всего при ее переходе. Большинство пешеходов знают правила перехода проезжей части. Но их нельзя выполнять слепо, бездумно.

Существует минимум навыков безопасного поведения на дороге, без которых невозможно распознать дорожную опасность. Вот этот минимум.

1. Навык переключения внимания на дорогу.

Подходя к краю тротуара, замедли движение и остановись у него. Это необходимо для переключения внимания при переходе в опасную зону (проезжую часть). Осмотрите дорогу в обоих направлениях.

2. Навык спокойного, разумного и уверенного поведения на дороге.

Направляясь в школу или по другим делам, выходи из дома (из школы и т.п.) заблаговременно, чтобы иметь запас времени.

3. Навык переключения на самоконтроль.

Умение следить за своим поведением вырабатывается ежедневной самотренировкой и самопроверкой. Вдумчиво относись к советам и замечаниям взрослых по поводу твоего поведения на улице (на дороге). Учись анализировать свое поведение – находить ошибки, отмечать правильные поступки.

4. Навык предвидения опасности.

Учись предвидеть скрытую опасность, находясь на тротуаре! Пронаблюдай, находясь у пешеходного перехода или остановки общественного транспорта, следующие ситуации:

- стоящий автобус (троллейбус), грузовик или легковой автомобиль и внезапно выезжающий из-за него транспорт;
- кусты, деревья, забор, кучи земли или снега, строительные материалы возле дороги или другие препятствия и выезжающий из-за них транспорт;
- движущееся транспортное средство и выезжающий из-за него во встречном направлении или обгоняющий его другой транспорт.

5. Навык наблюдения.

Осмотривать дорогу надо и перед переходом, и во время самого перехода, как бы ты ни был убежден в отсутствии на ней транспорта. Особенно внимательно это надо делать, когда на противоположной стороне находится твой дом, ожидают друзья или родственники. Все это отвлекает внимание, что как раз и опасно. Нельзя переходить дорогу вслед за другими пешеходами – детьми или взрослыми, рассчитывая, что они-то уж видят, что транспорта нет. Необходимо лично убедиться в отсутствии опасности.

Постоянно наблюдая за приближающимися транспортными средствами, можно научиться рассчитывать их скорость. Если нет уверенности, что успеешь, переходить нельзя!

Старайся наблюдать, как транспортные средства изменяют направление движения: в каких случаях это бывает, всегда ли перед маневром включается указатель поворота.

Помни: избавиться от укоренившихся привычек очень и очень трудно. Поэтому старайся и в повседневной жизни вести себя осмотрительно, будь внимательным к взрослым и сверстникам, присматривайся к окружающей обстановке. Навыки вежливого и внимательного поведения пригодятся тебе и в сложных дорожных ситуациях.

Из правил дорожного движения.

В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.

На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеодного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие правила действуют для пассажиров автобусов, троллейбусов, маршрутных такси?
2. Какие существуют особенности при перевозке детей в автобусе и грузовом автомобиле?
3. Каким знаком оборудуется автомобиль, перевозящий группу детей?
4. Почему нельзя подниматься в кузов грузового автомобиля с левой стороны (со стороны проезжей части)?
5. Почему опасно стоять в кузове, сидеть на бортах и переходить с места на место во время движения автомобиля?

Тема 4. Организация дорожного движения. Правила перехода улиц, дорог, перекрёстков.

Цели и задачи урока: научить правильно переходить улицу на практике. Закрепить знание причин дорожнотранспортных происшествий.

дать понятие о перекрестке и его видах. Сформировать четкое представление о том, как переходить дорогу в районе перекрестка и какие при этом ситуации – «ловушки» могут подстерегать пешехода.

Оборудование:

макет дороги с прилегающей территорией (если занятие проводится в кабинете), знаки, брошюра ПДД.

плакаты различных видов перекрестков, макет перекрестка, брошюра ПДД. Информация ГИБДД о ДТП на перекрестках.

План или примерный ход урока:

В начале занятия учитель напоминает детям пройденный материал и рассказывает об интенсивности движения транспорта на улицах. Пешеходы составляют более одной трети всех пострадавших в ДТП. Это очень много, но ведь никто же не бросается под машину специально. Все знают основные правила перехода улиц, понимают опасность,

которую представляют автомобили, и вместе с тем многие ошибаются даже в очень простых ситуациях. Такие невольные нарушители ПДД создают опасность для себя и других участников движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

По каким причинам происходят ДТП (вспомнить материал прошлого урока)? Согласно статистике дорожно-транспортных происшествий, большая часть пешеходов попадает под колеса транспорта из-за перехода улиц и дорог перед близко идущим транспортом, а также внезапного появления на проезжей части из-за стоящего предмета(транспорта, кустов).

Во избежание несчастий на дорогах согласно Правил дорожного движения, пешеходы обязаны переходить улицу только по пешеходным переходам, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуара или обочины (ученики самостоятельно изучаю п. 4.3-4.6 раздела 4 ПДД «Обязанности пешеходов»).

Пешеходные переходы обозначаются дорожными знаками и дорожной разметкой. Всего три дорожных знака указывают место перехода улиц и дорог: 5.16.1 – 5.16.2 «Пешеходный переход»; 5.17.1 – 5.17.2 «Подземный пешеходный переход»; 5.17.3 - .5.17.4 «Надземный пешеходный переход» (все эти знаки самостоятельно найти в ПДД).

Белыми широкими линиями («Зебра») обозначаются нерегулируемые пешеходные переходы, а регулируемые (со светофорами) – параллельными пунктирными линиями.

При переходе улицы по пешеходному переходу возможны различные варианты. Допустим, приближается машина, она достаточно далеко, чтобы вполне успеть перейти. Но не скрыта ли за ней другая, которая едет быстрее? Второй вариант – приближается машина, а вы спешите и хотите перейти. Но если переходить перед машиной, которая находится сравнительно близко, ваше внимание будет приковано к ней и легко не заметить встречную, упустить из наблюдения другую часть улицы. Поэтому лучше пропустить приближающуюся машину, даже если она не так уж близко.

Пропустив машину, не следует выходить на проезжую часть сразу же после того, как она проедет. Во-первых, у машины может оказаться один или может даже два прицепа, которые можно было сразу и не заметить (особенно, когда машина поворачивает налево). А самое главное – пока проехавшая машина рядом, за ней можно не заметить встречную. Если в зоне перехода вами улицы стоит машина (пропускает пешеходов, испортилась), выходить из-за нее можно только предварительно приостановившись и выглянув, не скрывается ли за ней опасность. Когда поток машин остановился для того, чтобы пропустить пешеходов, нельзя отставать от основной группы. Водители могут не заметить отставшего пешехода и начнут движение. Так, что переход в установленном месте не так уж прост.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом от тротуара к тротуару на участках улицы без разделительной полосы, ограждений и газонов там, где она хорошо просматривается в обе стороны. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающегося транспорта, и убедятся в безопасности перехода. Иногда дети, увидев приближающуюся машину, рассчитывают, что она своевременно затормозит. Скорее всего это так, но водитель, может не заметить ребенка, так как он наблюдает за другими пешеходами, машинами или просматривает путь поворота или разворота. То, что фары машины «смотрят» на ребенка, еще не говорит о том, что на него смотрят глаза водителя. Это надо иметь в виду!

Если улица узкая с двусторонним движением, то , стоя на тротуаре, следует осмотреть ее во всех направлениях и, убедившись в безопасности, перейти.

Вопросы для обсуждения на практическом занятии. (На улице или на макете дороги с прилегающей территорией рассмотреть все возможные ситуации – «Ловушки», подстерегающие детей при переходе как по пешеходному переходу, так и без него.)

В каких местах пешеходы обязаны переходить улицу? Как определить, где находится пешеходный переход? Как убедиться в безопасности при переходе улицы? Вы собрались переходить через дорогу, видите приближается машина, но она пока еще далеко и едет медленно. Вы явно успеваете. Можно ли переходить?

Никогда не надо забывать, что за одной машиной может быть скрыта другая, едущая в том же направлении. При этом вторая машина, которая вам не видна едет еще быстрее, чем первая. Пешеход решил перейти дорогу, думая что машина далеко, что он успеет. А вдруг водитель другой машины как раз в этот момент решил обогнать ту, которую видит пешеход? Вот так и попадает под машину торопливый пешеход. Особенно опасен крупногабаритный транспорт: автобусы, грузовые машины, - а за ними легко не увидеть легковую или микроавтобус.

Собираясь переходить улицу, пешеход пропустил машину, она проехала мимо него и удаляется. Можно ли переходить? В первые секунды проехавшая машина может помешать увидеть встречную, в этом и есть ее опасность. Проехавшая машина становится безопасной тогда, когда она мешает обзору.

Как определить далеко машина или близко? Надо определить долго ли машине ехать до того места, где стоит пешеход. Если долго – машина далеко. Если всего несколько секунд – близко. Иногда кажется, что машина далеко, но едет она с большой скоростью, значит быстро доедет до того места, где стоит пешеход и можно попасть под машину.

Сколько раз нужно посмотреть направо и налево при переходе дороги? Некоторые дети смотрят всего один раз налево и направо. Но, во-первых, если не уверен, надо еще осмотреться, а на середине дороги, где движение транспорта меняется на противоположное, - обязательно снова оглядеться.

В чем опасность спешки на улице? Когда человек спешит, он думает об одном, как выиграть время, успеть, сэкономить еще секунду, и забывает об опасности. Перед переходом дороги надо забыть о спешке и помнить только о безопасности движения.

Рекомендации к проведению урока.

Учитель дает определение. Его рассказ сопровождается работой с брошюкой ПДД. «Перекресток» – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий (ПДД, раздел 1).

Типы перекрестков: четырехсторонние, Т-образные, Х-образные, У-образные, многосторонние перекрестки площадей.

Перекрестки делятся на нерегулируемые и регулируемые. В ПДД (п.13) перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

Перекрестки – опасные участки улиц и дорог, в городах на них скапливается большое количество транспортных средств и пешеходов. Чтобы пешеходы могли безопасно перейти улицу или дорогу на перекрестке, а машине безопасно проехать его, необходимо организовать регулирование движения. Для этого устанавливают очередьность проезда и перехода перекрестков так, чтобы пешеходы и транспортные средства, движущиеся в разных направлениях, не мешали один другому, не пересекали бы в одно и то же время дорогу.

Начало регулированию проездов перекрестков было положено в 1868 году, когда в Лондоне перед зданием парламента установили первый семафор, имевший два цвета – красный и зеленый.

Управлял им специально приставленный к нему человек, который при помощи лебедки поднимал и опускал стрелу с цветным знаком. Потом этот семафор усовершенствовали, добавив к нему газовые фонари. Сигнал стал виден и в темное время суток. Просуществовал такой семафор недолго: вскоре произошел взрыв газа, пострадал регулировщик, и семафор на многие годы был заменен специально обученными людьми, управляющими движением при помощи рук – регулировщиками.

В 1918 году в Нью-Йорке, в США, появился первый светофор, который работал при помощи электроэнергии и сигналы подавал электрическими лампочками. Командовал сигналами тоже регулировщик. Только теперь он не стоял в центре перекрестка, а сидел в специальной будке. Новинка эта понравилась, и вскоре светофоры засветились во многих крупнейших городах мира.

Недостатком первых светофоров было четкое чередование цветов – зеленого и красного, что не создавало полной безопасности дорожного движения. Во избежание столкновений нужен был какой-нибудь промежуток времени между этими сигналами, во время которого въехавший на перекресток экипаж, а позднее автомобиль, успевал бы освободить его при смене сигналов.

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. Зайдет стрелка на красный цвет, значит движение запрещается, укажет на желтый – надо подождать, пока не перейдет на зеленый, означающий, что путь свободен. Управлял таким светофором специально приставленный к нему регулировщик, но уже через несколько лет такой светофор заменили на электрический, действующий и сегодня, хотя внешне он, конечно, изменился.

Цвета сигналов подобраны так, чтобы их могли отчетливо различать все участники движения. Наиболее подходящими оказались красный, желтый и зеленый. Для запрещающего сигнала выбрали красный. И это не случайно, так как красный цвет хорошо виден и днем и ночью, а особенно лучше других цветов он различается в тумане. Светофор устанавливают на перекрестке улиц и дорог так, чтобы его сигналы были видны всем участникам движения : водителям и пешеходам.

Когда загорается зеленый (разрешающий) сигнал, он виден только на одной улице и ее продолжении. Красный запрещающий виден с обеих сторон улицы. Светофор устроен таким образом, что когда на одной улице загорается красный свет, на другой, ее пересекающей, в тоже время появляется зеленый. Когда же загорается желтый сигнал, то он виден с обеих сторон пересекающихся улиц и дорог. Сигналы светофора подаются в следующей последовательности : зеленый – желтый – красный – желтый – зеленый и т.д.

Чаще всего на перекрестке устанавливается по четыре светофора – на каждом углу по одному. Обычно все они действуют, как один, согласованно. Но есть и такие перекрестки, где светофор устанавливается в его центре на специальной колонне или на тросах-растяжках.

Когда загорается зеленый сигнал, водители всех транспортных средств могут выезжать на перекресток, ехать прямо, поворачивать налево, разворачиваться для езды в обратном направлении, делать правый поворот, то есть ехать во всех направлениях. Пешеходы при зеленом сигнале могут переходить улицу, при этом нужно остерегаться поворотов транспортных средств. Наиболее опасны- начальный и конечный интервалы времени движения пешеходов на «зеленый», так как некоторые из них, начинают переход уже на «желтый», когда еще проезжают последние машины. Даже в первые секунды горения «зеленого» пешеходу надо двигаться внимательно , осмотрев проезжую часть, так как какая-нибудь из машин может проезжать, когда для пешеходов горит «зеленый».

Второй опасный момент наступает, когда «красный» зажигается, а пешеход еще не закончил переход. При этом многие пешеходы сравнительно спокойно идут дальше, рассчитывая, что водитель машин, стоящих в ожидании у перекрестка, видят и пропустят их. Однако не все машины стоят у перекрестка! Водитель машины, приближающейся к перекрестку, может «с ходу» выехать на «зеленый», не видя из-за стоящих машин запоздавшего пешехода.

В этой ситуации- «ловушке» возникает около 5% дорожных происшествий с детьми. Пешеходу нужно после погасания «зеленого» или быстро закончить оставшиеся несколько метров перехода, уложившись в небольшую паузу между «зеленым» и «красным» (или когда горит «желтый»), или остановиться на островке безопасности, или на линии разделения транспортных потоков противоположных направлений и ожидать пока на светофоре не появиться зеленый сигнал, разрешающий продолжить переход. Если же этой линии нет, то необходимо остановиться на середине улицы и ждать разрешающего сигнала светофора.

Переход на «зеленый» не освобождает пешехода от необходимости наблюдать за обстановкой на проезжей части улицы. Ведь транспорту разрешен на ряде перекрестков поворот направо и налево через зону движения пешеходов, конечно, пропуская их. Поэтому взаимное наблюдение водителей за пешеходами и пешеходов за машинами – дополнительная гарантия безопасности.

Некоторые дети рискуют, переходя на «красный», когда они видят, что машины стоят. Однако стоять они могут в ожидании разрешения поворота или разворота для пропуска специальных машин скорой помощи или милиции, которые не видны из-за них.

При смене сигналов с зеленого на желтый водители, которые двигались на зеленый сигнал к перекрестку, должны остановиться у стоп-линии и ожидать там до тех пор, пока светофор не разрешит продолжить движение. Те водители, которые уже въехали на перекресток, должны продолжить движение и освободить его. Водители, стоящие на

перекрестке при красном сигнале светофора, должны приготовиться к движению, так как перед ними за желтым сигналом появится зеленый.

Правила перехода в зоне нерегулируемого перекрестка такие же, как и при переходе по регулируемому пешеходному переходу. Здесь подстерегают те же дорожные «ловушки» (вспомнить материал предыдущего урока).

Дорожные «ловушки», подстерегающие пешехода на перекрестке.

1. На нерегулируемом пешеходном переходе, это прежде всего, «подвижный ограниченный обзор»: попутный транспорт, встречный транспорт (использовать при объяснении макет перекрестка и плакаты). Кроме того, ограничение обзора остановившимися автомобилями, например, для поворота или разворота.

2. Основная опасность на регулируемом перекрестке – ограничение обзора трахающимися с места автомобилями в начале цикла «зеленого» и проезд «сходу» других автомобилей.

Задания для самостоятельной работы:

Что такое перекресток, какие типы вы знаете? Где опаснее переходить улицу: там, где есть светофор, или где его нет (нерегулируемый перекресток)? На нерегулируемых перекрестках переходить дорогу опаснее, так как пешеход всегда должен сам оценить обстановку. А это не всегда просто! Одна машина, например, может закрывать собой другую.

Опасно ли переходить улицу на зеленый сигнал светофора? Даже при зеленом сигнале светофора пешеходу надо видеть, что происходит слева и справа! В первые секунды после включения для пешеходов зеленого сигнала могут проезжать запоздавшие машины. Кроме того, машинам разрешен поворот при зеленом сигнале светофора, и, хотя водители обязаны пропустить пешехода, лучше проявить осторожность. И, наконец, на улице встречаются неумелые водители машин, мотоциклисты, велосипедисты. Поэтому даже при «зеленом» главное – наблюдать и быть готовым уступить дорогу.

Представьте: вы забыли купить хлеб, а до закрытия магазина осталось несколько минут. Выскочив на улицу, нехватку времени вы стараетесь перекрыть быстротой ног. Вот перекресток, загорелся зеленый свет. Слева поворачивает автомобиль, но вы уже на дороге, наезд неизбежен. Как нужно было поступить? Несмотря на то, что водитель в этой ситуации обязан пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть дороги, необходимо убедиться, что он заметил вас, сбавил скорость и остановился. Вот тогда можно и переходить.

Какие ситуации – «ловушки» подстерегают пешехода у светофора?

Оформить в тетрадях рисунки, возможен домашний вариант. Пешеход бежит перед стоящими у светофора машинами уже при красном сигнале, он уверен, что водители трогающихся машин его пропустят и не понимает, что не все машины стояли, и из-за стоящих и трогающихся машин может выехать другая!

Пешеход бежит на «зеленый», как только он загорелся! Надо всегда наблюдать нет ли машин. Могут быть опаздывающие водители, проскакивающие переход на большой скорости, не успев сделать это при «своем» сигнале.

В одном ряду машины стоят, а в другом едут. Пешеход, видя, что машины стоят, может начать переход, не видя за стоящими машинами, другие проезжающие.

Тема 5. Скрытые опасности на дороге. Дорожные «ловушки».

Цели и задачи урока:

- Углублять знания учащихся о правилах дорожного движения.
- Формировать представления школьников о безопасности дорожного движения при передвижении по улицам и дорогам.
- Развивать умение работать в группе, умение выслушивать друг друга. Развивать память, мышление, речь. Обучать методам проектной деятельности.
- Воспитывать навыки выполнения основных правил поведения учащихся на улице, дороге с целью предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Воспитывать потребность в соблюдении правил безопасности на дорогах.

Оборудование:

- Плакаты по правилам дорожного движения;
- Плакаты с задачами;
- Карточки "Дорожные ловушки";
- Карточки с текстами для работы в группах;
- Памятки учащимся о правилах дорожного движения;

План или примерный ход урока:

1. Организационный момент.

Классный руководитель сообщает ход урока, план урока.

2. Беседа классного руководителя с учащимися.

Презентация.

Слайд 1.

Ребята вы любите путешествовать? Сегодня я предлагаю вам совершить путешествие в Город Безопасных Дорог.

Слайд 2.

Автомобиль, дорога, пешеход как неразрывно связаны эти три слова. О их взаимосвязи мы сегодня поговорим. Девиз нашего урока: "Дисциплина на улице - залог безопасности". (написать на доске)

Слайд 3.

Посмотрите как красиво выглядит наш город с высоты птичьего полета. Огромное количество дорог, как паутина висит над городом. Дорога всегда манит. По дорогам движется транспорт, а по тротуарам идут люди и для каждого из них есть свои правила. Что это за правила? Их составили для того что бы не было аварий. И мы их должны знать.

Слайд 4, 5, 6.

В нашем городе Якутске, много дорог и перекрестков, поэтому нам необходимо быть внимательными на улицах города. Мы должны уважать дорогу, что бы дорога уважала нас.

3. Цифры и числа могут рассказать многое о дороге.

Слайд 7.

Ежегодно на дорогах России погибает около 1,5 тыс. детей. Чьих - то самых лучших, самых любимых.

24 тыс. детей получают ранения. Это не просто цифры. Это чьи-то страдания, боль, невосполнимые потери, крушения чьих-то надежд. Если посмотреть на эти цифры в сравнение со Вселенной то они ничтожно малы, а если рассматривать их по количеству выплаканных мамами слез то это огромные цифры.

4. К этому уроку было дано задание трем группам учащихся приготовить проекты. В нашем городе тоже часто происходят аварии. Сейчас свой проект предоставляет первая группа учащихся.

Выступление учеников по теме "Статистика дорожно-транспортных происшествий в городе Якутске за сентябрь, октябрь месяцы".

Учитель задает вопросы о том, кто виноват в травмах и смерти детей? Уважали ли дорогу пострадавшие?

5. Слайд 8.

Ребята, а в чем причины дорожно-транспортных происшествий? (обсуждение ответов учеников).

Итак, очень часто дети перебегают дорогу перед близ идущим транспортом. Такое поведение заканчивается плачевно. Даже если водитель сумеет быстро нажать на тормоза, это не спасет. Почему? (обсуждение ответов).

Слайд 9.

- Может ли машина моментально остановиться?
- Почему нельзя остановить машину сразу?

Машина при резком торможении по инерции продолжает движение. Путь который проходит машина с момента торможения называется тормозной путем.

Автомобиль мгновенно остановить нельзя. Одна секунда много это или мало, давайте посмотрим в таблицу (работа с таблицей, обсуждение с детьми).

Для пешехода это пустяк, это один шаг, а для водителя одна секунда - это .. (работа с таблицей).

6. Решение задач.

- Задача 1. (таблица на доске)
- Задача 2. (таблица на доске)
- Задача 3. (таблица на доске)

Какой можно сделать вывод после решения этих задач?

Вывод: дорогу нужно переходить осторожно, минимальное расстояние до машины 50 - 60 метров.

7. А сейчас свой проект представляет вторая группа ребят "Наша улица" (презентация в стихах, игра по правилам дорожного движения, загадки по правилам дорожного движения). За правильные ответы призы закладки для учебника с правилами дорожного движения, расписание уроков с правилами дорожного движения.

Вывод: правила дорожного движения нужно знать и помнить.

8. Знание дорожных знаков так же важно, как и знание правил дорожного движения.

Третья группа ребят представляет свой проект назначение дорожных знаков (презентация дорожных знаков, игра, загадки).

Слайды 10 -15.

Вывод: Дорожные знаки регулируют движение транспорта и пешеходов в сложной дорожной обстановке.

Каждый день под колесами погибают дети. Почто все несчастные случаи возникают в похожих одна на другую, повторяющихся ситуациях "Ловушках".

Слайд 16.

"Дорожные ловушки" - это ситуации обманчивой ситуации на дорогах, ребята нужно научиться хорошо распознавать "Дорожные ловушки" и избегать их.

9. Сейчас мы будем работать в группах по 4 человека. На столах номера, это номера экспертных групп. На каждом столе лежат лист - план и лист - ловушка. Группа работает по плану:

1. Прочитай карточку;
2. Обсуди прочитанное в группе;
3. Заполни таблицу: "Ловушка", "Как избежать";
4. Нарисуй ловушку.

Заслушать отчет двух экспертных групп. Остальные на следующем уроке.

10. Закрепление.

1. Проверим как усвоили дорожные ловушки.

Слайды 17, 8.

Расскажите какие дорожные ловушки вы видите на картинах?

Как избежать эти "Ловушки"

2. Изучение памятки о правилах дорожного движения (лежит у каждого на столе).

11. Подведение итогов урока.

Во всех странах мира дети стараются никогда не нарушать правила дорожного движения, потому что правильное поведение на дорогах - показатель культуры человека. Желаю вам безопасных дорог, будьте внимательными во время каникул, будьте культурны, воспитаны.

12. Дома:

- Нарисовать ситуацию "Дорожная ловушка" и объяснить как ее избежать.
- Выучить запрещающие знаки дорожного движения.

КАРТОЧКИ «ДОРОЖНЫЕ ЛОВУШКИ»

«МАШИНА, СКРЫТАЯ ВСТРЕЧНОЙ»

В первые мгновения проехавший мимо вас автомобиль нередко закрывает собой встречный. В такой ситуации попадает под машину каждый шестнадцатый из детей, получающих травмы на дорогах.

Подождите, пока автомобиль отъедет на такое расстояние, когда не будет мешать осмотреть дорогу. Только после этого можно начинать переход улицы.

ЗАКРЫТЫЙ ОБЗОР

Из-за помехи обзору (дом, стоящий автомобиль, кусты, забор и т.д.) может неожиданно выехать машина.

Так попадают под колеса почти две трети детей, получающих травмы на дорогах.

Вы должны выбрать такое место для перехода дороги, где ничто не помешает вам ее осмотреть. В крайнем случае, нужно осторожно выглянуть из-за помехи обзору, убедиться, что опасности нет, и только тогда переходить улицу.

СТОЯЩАЯ МАШИНА

Главная опасность на улице - стоящая машина. Почему? Да потому, что заранее увидев приближающийся автомобиль, пешеход уступит ему дорогу. Стоящая же машина обманывает: она может закрывать собой идущую, мешает вовремя заметить опасность.

Так попадает под колеса каждый третий из детей, получающих травму на дорогах.

Никогда не выходите на дорогу из-за стоящих машин. В крайнем случае, вы должны осторожно выглянуть из-за стоящего автомобиля, убедиться. Что опасности нет, и только тогда переходить улицу.

ОТВЛЕЧЕНИЕ ВНИМАНИЯ

Когда дети стремятся к «цели» на другой стороне улицы, они часто не замечают опасность, потому что угол их бокового зрения сужается. Это нередко бывает, когда ребенок видит «свой» автобус на остановке, спешит к приятелям, родственникам, бежит за мячом, собакой.

По этой причине попадает под машину каждый пятый из детей, получающих травмы на дорогах.

В любом случае перед выходом на дорогу вы должны остановиться, прислушаться, осмотреться и только тогда, если нет опасности, переходить улицу.

ПУСТЫННАЯ УЛИЦА

На улице, где машины появляются редко, дети их не опасаются, выбегают на дорогу, предварительно не осмотрев ее, и попадают под автомобиль.

В таких ситуациях попадает под машину каждый десятый из детей, получающих травмы на дорогах.

Вырабатывайте привычку всегда перед выходом на дорогу, даже если на ней нет машин, приостановиться, оглядеться, внимательно осмотреть ее справа и слева, прислушаться — и только тогда переходить улицу.

ДЛИТЕЛЬНАЯ ОСТАНОВКА НА ОСЕВОЙ

Дойдя до осевой линии и остановившись, дети обычно следят только за теми машинами, которые приближаются к ним справа, и забывают об автомобилях, проезжающих у них за спиной. Испугавшись. Ребенок может сделать шаг назад - прямо под колеса машины, подъехавшей к нему слева.

Если вам пришлось остановиться на середине улицы, будьте предельно собранными, не делайте ни одного движения, не осмотревшись, следите за автомобилями, приближающимися к вам справа и слева.

Тема 6. Правила безопасности при переходе и проезде железнодорожных переездов.

Цели и задачи урока: знакомство учащихся с основными правилами движения через железнодорожные пути. Формирование навыков безопасного поведения вблизи железнодорожной дороги.

Оборудование: плакаты, дидактический материал.

Материалы к уроку:

Посмотри внимательно на картинку железнодорожного переезда.

Изучаем новые слова.

Железнодорожный переезд - место перехода (переезда) железнодорожных путей.

Шлагбаум - подвижная перекладина. Если она опущена - путь закрыт, если поднята - открыт.

Настил - деревянное полотно на рельсах, чтобы при переходе (переезде) не споткнуться о рельсы.



Запомни предупреждающие дорожные знаки:



**Железнодорожный переезд
со шлагбаумом**

**Железнодорожный переезд
без шлагбаума**

Железнодорожный переезд - пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне - так трактуется в Правилах дорожного движения данный термин. Это наиболее опасное пересечение на пути водителя. Столкновения на переезде поезда и транспортного средства не идет ни в какое сравнение с дорожно-транспортными происшествиями на перекрестках по тяжести последствий: как правило, они заканчиваются смертельными исходами участников дорожного движения. Повышенная опасность железнодорожных переездов связана с большой скоростью поездов, их массой, которая достигает 2-3 тыс. тонн, и как следствие этого - длинным тормозным путем. Скорость движения поезда превышает 100 км/ч, при этом тормозной путь поезда превышает 1 км, т.е. машинист абсолютно лишен возможности предотвратить столкновение. Не случайно еще в 1909 г. Международная конвенция по дорожному движению в числе первых четырех дорожных знаков приняла знак «Пересечение с железнодорожной дорогой». И в настоящее время действует 4 знака переезда, железнодорожной дороги что подчеркивает важность дорожных знаков для безопасного железнодорожного движения.

Различают охраняемые и неохраняемые железнодорожные переезды, перед которыми устанавливают предупреждающие знаки «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или «Железнодорожный переезд без шлагбаума». Первый такой знак устанавливают за 150-300 м, второй - не менее чем за 50 м. Вместе с этими знаками дополнительно ставят с левой и правой сторон дороги знаки «Приближение к железнодорожному переезду». Знак «Железнодорожный переезд без шлагбаума» предупреждает о большой опасности, поскольку на таком переезде безопасность зависит только от водителя: здесь нет ни шлагбаума, ни световой сигнализации, ни дежурного, который регулировал бы движение. Перед таким переездом дополнительно устанавливают знаки «Однопутная железнодорожная дорога» или «Многопутная железнодорожная дорога».

Для пропуска поезда водитель обязан остановиться за 5 м до закрытия шлагбаума, а при его отсутствии - за 10 м до первого рельса. Правила предусматривают эти 5 м для размещения спецтранспорта. Если транспортные средства стоят вплотную к закрытому шлагбауму, то спецтранспорт вынужден будет встать на полосу встречного движения, а это может привести к затору на переезде. Если перед переездом нет разметки, определяющей количество полос движения, или нет знака «Направление движения по полосам», то движение транспортных средств через переезд разрешается только в один ряд. Запрещается въезжать на переезд при закрытом или при закрывающемся шлагбауме (независимо от сигнала светофора), при запрещающем сигнале светофора (независимо от

положения и наличия шлагбаума), при запрещающем сигнале дежурного по переезду (стоит к водителям грудью или спиной с поднятым жезлом, красным флагом или фонарем), если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде, а также если в пределах видимости к переезду приближается поезд. Кроме того, запрещается выезжать при объезде на полосу встречного движения, самовольно открывать шлагбаум. При вынужденной остановке на переезде водитель обязан высадить людей и принять все меры для освобождения переезда. Если транспортное средство не удается вывести с переезда, то водитель обязан при наличии двух человек для подачи сигнала остановки поезда послать их в обе стороны от переезда на расстоянии 1 км, а самому остаться возле транспортного средства и подавать сигнал общей тревоги: один длинный и три коротких звуковых сигнала. Этот сигнал обращен к другим водителям и пешеходам с просьбой оказать помощь. Посланные вперед должны подавать сигнал остановки поезда (круговое движение рукой): днем - ярким лоскутом или другим хорошо наблюдаемым предметом, а ночью - факелом или фонарем. При появлении поезда водитель должен бежать навстречу, подавая сигнал остановки.

Без разрешения начальника станции железной дороги запрещается движение через переезд автопоездов, длина которых превышает 20 м, специальных транспортных средств, перевозящих особо тяжелые грузы (например, мостовые фермы), тихоходных машин и механизмов, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш. Сельскохозяйственные, дорожные, строительные машины и механизмы должны двигаться через переезд в транспортном (нерабочем) положении, чтобы не повредить настил или оборудование переезда. Железнодорожные пути нужно пересекать только по оборудованным переездам. Вне переезда пересекать пути запрещено.

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

1. Пешеходы должны переходить железнодорожные пути только в установленных местах, пользуясь при этом пешеходными мостами, тоннелями, переездами. На страницах, где мостов и тоннелей нет, граждане должны переходить железнодорожные пути по настилам, а также в местах, где установлены указатели «переход через пути».

2. Перед переходом пути по пешеходному настилу необходимо убедиться в отсутствии движущегося поезда, локомотива или вагонов.

3. При приближении поезда, локомотива или вагонов следует остановиться, пропустить их и, убедившись в отсутствии подвижного состава по соседним путям, продолжить переход.

4. Подходя к железнодорожному переезду, граждане должны внимательно следить за световой и звуковой сигнализацией, а также положением шлагбаума. Переходить пути можно только при открытом шлагбауме, а при его отсутствии, прежде чем перейти через пути, необходимо убедиться, не приближаются ли к переезду поезд, локомотив или вагон.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

1. Ходить по железнодорожным путям.
2. Переходить или перебегать через железнодорожные пути перед близко идущим поездом, если расстояние до него менее 400 метров.
3. Переходим через путь сразу же после прохода поезда одного направления, не убедившись в отсутствии следования поезда встречного направления.
4. Переходить железнодорожные переезды при закрытом шлагбауме или показании красного сигнала светофора переездной сигнализации.
5. На станциях и перегонах подлезать под вагоны и перелезать через автосцепки для прохода через путь.
6. Проходить вдоль железнодорожного пути ближе 5 метров от крайнего рельса.
7. Проходить по железнодорожным мостам и тоннелям, необорудованным дорожками для прохода пешеходов.
8. Подлезать под закрытый шлагбаум на железнодорожном переезде, а также выходить на переезд, когда шлагбаум начинает закрываться.
9. На электрифицированных участках подниматься на опоры, а также прикасаться к спускам, идущим от опоры к рельсу.
10. Приближаться к лежащему на земле электропроводу на расстояние ближе 8 метров.

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ

1. Посадку (высадку) в вагоны следует производить только после полной остановки поезда.
2. Выход из вагонов и посадку в них необходимо производить только со стороны перрона или посадочной платформы. Малолетних детей следует держать за руку или на руках.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

1. Проезжать на крышах, подножках, переходных площадках вагонов.
2. Посадка и высадка на ходу поезда.

3. Высовываться из окон вагонов и дверей тамбуров на ходу поезда.
 4. Стоять на подножках и переходных площадках, открывать двери вагонов на ходу поезда, задерживать открытие и закрытие автоматических дверей пригородных поездов.
 5. Проезжать в грузовых поездах без специального разрешения.
 6. Проезжать в поездах в нетрезвом состоянии.
 7. Оставлять детей без присмотра на посадочных платформах и в вагонах.
 8. Провозить в вагонах легковоспламеняющиеся и взрывчатые вещества.
 9. Выходить из вагона на междупутье и стоять там при проходе встречного поезда.
 10. Прыгать с платформы на железнодорожные пути.
 11. Устраивать на платформе различные подвижные игры.
 12. Курить в вагонах (в том числе в тамбурах) пригородных поездов, вне установленных для курения местах в поездах местного и дальнего сообщения.
 13. Бежать по платформе рядом с вагоном прибывающего или уходящего поезда, а также находиться ближе двух метров от края платформы во время прохождения поезда без остановки.
 14. Подходить к вагону до полной остановки поезда.
 15. Самовольно без надобности останавливать поезд.
- Задания для самостоятельной работы:**
1. При каких случаях запрещено переходить железнодорожные пути?
 2. По каким участкам железной дороги запрещено движение пешеходов?
 3. Какие наиболее типичные ошибки допускают ваши сверстники, которым часто приходится пересекать железнодорожные пути?
 4. Перечислите основные правила проезда железнодорожных переездов.

Тема 7. Труд водителя.

Цели и задачи урока: дать понятие о скорости движения транспорта; воспитывать чувство взаимоуважения водителя и пешехода.

Оборудование: соответствующие плакаты, калькулятор для практического занятия.

Материалы к уроку:

В нашей стране принято правостороннее движение. Это значит, что водители всех транспортных средств и пешеходы должны при движении по улицам и дорогам придерживаться правой стороны. Но не во всех странах движение правостороннее.

Например, в Англии, Японии, Индии и некоторых других странах движение левостороннее.

В городах и населенных пунктах транспортным средствам Правилами дорожного движения разрешена скорость не более 60 км в час (большая скорость может быть разрешена только при наличии соответствующих знаков). На дорогах за пределами населенных пунктов автомобили могут ехать с большей скоростью. Для легковых автомобилей предельная разрешенная скорость 90 км/ч, для грузовых и мотоциклов – 70 км/ч (на автомагистралях соответственно 110 и 90 км/ч).

Но во всех случаях – в городе, за городом – водители, как правило, выбирают скорость движения с учетом дорожных условий, погоды, времени суток. Если на улице интенсивное движение транспортных средств или плохая погода – гололед, дождь, туман, водитель снижает скорость. Тогда в случае опасности он может быстрее остановить автомобиль.

Машины по улицам едут в несколько рядов. Многорядное движение организуется для того, чтобы пропустить как можно большее количество транспортных средств. Чем шире улица. Тем больше рядов и тем быстрее проезжают автомобили.

Велосипеды, мопеды, гужевые повозки и другие транспортные средства, едущие со скоростью 30 км/ч, занимают крайнюю правую (первую) полосу у тротуара.

Между рядами автомобилей соблюдается определенное расстояние – интервал. По длине улицы между машинами так же выдерживается расстояние – дистанция. Водители выбирают дистанцию в зависимости от скорости движения, во избежание столкновения с впереди идущим автомобилем при его торможении. Чем выше скорость движения, тем большей должна быть дистанция между автомобилями.

Транспортные средства движутся с различной скоростью. Водителям разрешается обгонять другие машины, движущиеся с более низкой скоростью.

Иногда при обгоне водители вынуждены выезжать на полосу встречного движения. Поэтому при переходе улицы пешеходы должны быть очень внимательны и осторожны, чтобы вовремя заметить обезжающий автомобиль и дать ему дорогу (дорожная «ловушка» – показать на макете, плакате или просто схематично на доске, как может в данной ситуации произойти дорожно-транспортное происшествие.

Подъезжая к перекрестку, водители могут менять направление движения в зависимости от того, куда им дальше ехать: направо, налево или в обратную сторону. Для этого они заранее до, перекрестка, делают перестроение в полосах. Те, кому надо повернуть направо, переезжают в крайнюю правую полосу, к тротуару. При взаимном перестроении транспортное средство, движущееся справа, имеет преимущество в

движении. Машины, поворачивающие налево, занимают крайнюю левую полосу, на месте остаются машины, которые поедут прямо.

Перестроение делают водители с таким расчетом, чтобы подъехав к перекрестку, машины уже заняли нужные места, и тогда дальше они не будут мешать друг другу. Перед началом перестройки водители подают предупредительные сигналы: при повороте налево зажигается сигнал поворота налево, при повороте направо – правый сигнал. Правила дорожного движения призывают всех участников движения – водителей и пешеходов – уважать друг друга, быть взаимно предупредительными. Это поможет избежать дорожных происшествий, сохранить всем здоровье и жизнь (вспомнить основные правила для пешеходов).

Пешеход должен помнить, что дорога – для транспортных средств, а для него – тротуар. И всегда надо стремиться пропустить транспортные средства, не создавать помех движению, не переходить улицу в неподходящем месте, не появляться внезапно там, где едут автомобили.

Практическое занятие.

Цель: доказать, что автомобиль мгновенно остановить нельзя. Используя формулу $S = U \times t$

Расстояние = скорость \times время.

Сосчитать:

- какое расстояние пройдет пешеход при скорости:
4 км/ч, 5 км/ч, 6 км/ч;
- какое расстояние за одну секунду пройдет автомобиль, движущийся со скоростью 30 км/ч, 40 км/ч, 50 км/ч, 70 км/ч.

Сравнить расстояние, пройденное за 1 секунду. Пешеходом и автомобилем, и сделать вывод.

Одна секунда. Это много в масштабе движения и мало для пешеходов. Конечно, у каждого транспортного средства своя скорость, свои возможности, то же можно сказать и о пешеходах: молодой человек движется быстрее пожилого. Но все за одну секунду продвигаются вперед: автомобиль при скорости 10 км/ч проедет расстояние 2,8 м, при скорости 30 км/ч – 8,3 м; при 50 км/ч – 13,9 м; при 60 км/ч – 16,7 м. То есть, чем выше скорость, тем большее расстояние этот автомобиль проедет за одну секунду.

Скорость человека значительно меньше. За одну секунду при скорости 4 км/ч он пройдет 1,1 м; при скорости 5 км/ч – 1,4 м; при скорости 6 км/ч – 1,7 м; при 7 км/ч – 1,9 м. Вдумайся в эти расчеты. Одна секунда, особенно если спешишь, – много. Но одна секунда – это и очень мало, если водителю необходимо предотвратить наезд на пешехода. Если

машина движется со скоростью 60 км/ч, допустимой в городе, то для полной ее остановки необходимо, как минимум, расстояние почти в 50 м, а времени – 3 секунды. Так что одна секунда может стать роковой.

Задания для самостоятельной работы:

По какой стороне дороги принято у нас движение транспортных средств? В каких случаях водители делают перестроение в полосах перед перекрестками? Как водители подают предупредительные сигналы об изменении движения? Где и как можно переходить улицу с одно- и двусторонним движением?

Тема 8. Номерные опознавательные знаки и надписи на транспортных средствах.

Цели и задачи урока:

объяснить назначение и место установки номерных, опознавательных знаков и надписей на транспортных средствах.

формирование чувства опасности перехода проезжей части дороги перед близко идущим транспортом; знакомство учащихся с понятиями тормозной и остановочный путь, опасная зона.

Оборудование: компьютер, интерактивная доска.

План или примерный ход урока:

На механических транспортных средствах (кроме трамваев и троллейбусов) и прицепах должны быть установлены на предусмотренных для этого местах регистрационные знаки (номера) соответствующего образца, а на автомобилях, кроме того, размещается в правом нижнем углу ветрового стекла талон о прохождении государственного технического осмотра. Номерные знаки выдает Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

На каждом автомобиле устанавливают два знака – один спереди, другой сзади. На прицепах, мотоциклах, мопедах и мотороллерах укрепляют один знак – сзади. На автобусах, грузовых автомобилях и прицепах на заднем борту кузова делают надпись, повторяющую цифры и буквы номерного знака.

Номерные знаки изготавливают из металла и покрывают белой краской, а цифры и буквы – черной краской (на совсем старых знаках – белые цифры и буквы на черном фоне). Номерные знаки покрывают световозвращающим покрытием. Правила дорожного движения требуют, чтобы номерные знаки были всегда чистыми, хорошо видимыми, а в вечернее время задний номерной знак должен освещаться фонарем. Всевозможные дорожные и строительные машины имеют специальные номерные знаки.

Однаковых номерных знаков нет. Каждому автомобилю присваивается свой, по которому в ГИБДД легко можно определить марку машины, ее цвет, фамилию и адрес владельца, место и время регистрации автомобиля. Если вы увидите, что произошло дорожно-транспортное происшествие, столкновение или грубое нарушение правил дорожного движения, тем более, когда автомобиль пытается скрыться. То постараитесь запомнить или записать буквы и цифры номерного знака, а также надписи на транспортном средстве, по вине которого произошло ДТП. О случившемся сообщите ближайшему сотруднику милиции. Этим вы поможете милиции разобраться в причинах ДТП, тем более, что это могут быть единственные сведения.

На транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки.

«Автопоезд» - в виде трех фонарей оранжевого цвета, расположенных горизонтально на крыше кабины с промежутками между ними 15-30 см. Устанавливаются эти фонари на грузовых автомобилях и колесных тракторах с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах. При движении опознавательный знак автопоезда должен быть включен в любое время суток.

«Шипы» - равносторонний треугольник белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в которой вписана буква «Ш» черного цвета. Устанавливается сзади механических транспортных средств, имеющих шипованные шины. Такая машина в зимнее время затормозит быстрее, о чем и предупреждает едущих следом водителей.

«Перевозка детей» – квадрат желтого цвета с каймой красного цвета, с черным изображением символа дорожного знака 1.21 «Дети». Устанавливается спереди и сзади автобусов или грузовых автомобилей при перевозке групп детей.

«Глухой водитель» – желтый круг с нанесенными внутри тремя черными кружками. Устанавливается спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых глухонемыми или глухими водителями.

«Учебное транспортное средство» – равносторонний треугольник белого цвета, вершиной вверх с каймой красного цвета, в которой вписана буква «У» черного цвета. Устанавливается спереди и сзади машин, используемых для обучения вождению. Допускается установка двустороннего знака на крыше машины.

Преподаватель далее, рассказывает, что обозначают и для чего нужны следующие знаки:

«Опасный груз», «Крупногабаритный груз», «Ограничение скорости», «Врач», «Инвалид».

Контрольные вопросы.

Для чего нужны номерные знаки? Где устанавливаются знаки на автомобилях, мопедах? Какие требования предъявляются Правилами к номерным знакам? На каких автомобилях устанавливают знаки в виде треугольника с буквой «У», «Ш»?

В конце занятия проводится самостоятельная работа по решению дорожных задач.

Материалы к уроку:

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).

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, тем 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:

Ско рость (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)
10	2,8	0,8	3,6
30	8,3	7,2	15,5
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 груженый. 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 акваскользением. 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 износились 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 разъясняли, что это не так. Опасная зона впереди автомобиля теперь увеличена в несколько раз. А невнимательный пешеход, которому все это ни почем, переходит дорогу перед автомобилем, который, как ему кажется, еще довольно далеко. Водитель инстинктивно нажимает на педаль тормоза. Но так как сцепление 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!

Задания для самостоятельной работы:

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 перебегать 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?

11. От Таллина до Нарвы 216 километров. Сколько часов потребуется мотоциклиstu, чтобы преодолеть это расстояние, если он едет со скоростью 60 км/ч (в минуту проезжает один километр)?

12. Почему ехать с повышенной скоростью опасно?

Тема 9. Правила движения велосипедистов. Дополнительные требования к движению велосипедистов.

Цели и задачи урока: Продолжить знакомство учащихся с правилами пользования велосипедами. Сформировать у учащихся чувство личной ответственности за свою безопасность при движении на велосипеде.

Оборудование: карточки, плакаты.

Материалы к уроку:

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 см^3 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 условиях 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 куб. см 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».

Гужевая повозка на пневматических шинах должна быть оборудована стояночным тормозом. При движении по дорогам в темное время суток и в условиях недостаточной видимости на гужевой повозке (санях) должны быть установлены спереди фонарь белого цвета, сзади – красный фонарь или красный световозвращатель. Допускается установка только одного фонаря с белым светом спереди и красным сзади с левой стороны повозки (саней).

Предписание в отношении оборудования стояночным тормозом касается только гужевых повозок на пневматических шинах. Необходимость же установки фонарей с белым и красным светом и красных световозвращателей в условиях недостаточной видимости распространяется на все повозки (сани).

Движение по проезжей части на велосипедах, гужевых повозках (санях), верховых животных 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, гужевой повозке (санях) или на верховых животных, 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.

Водителю велосипеда запрещается:

- ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки;
- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.
- 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.

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.

Велосипед является транспортным средством строго индивидуального пользования. Нигде – ни на раме, ни на багажнике – перевозить на велосипеде пассажиров нельзя. 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.

Груз или предметы, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда, представляют серьезную угрозу безопасности движения, прежде всего для самих велосипедистов, а также для окружающих пешеходов. При этом не имеет значения, какой это по характеру и внешнему виду груз: чемодан, рейка, удочка и т. п.

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

На нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

Под нерегулируемым пересечением в данном случае понимается любое пересечение велосипедной дорожки с проездной частью дороги (в том числе их обозначение разметкой 1.15).

Водителям гужевой повозки (саней), погонщикам вьючных, верховых животных, скота запрещается:

- оставлять на дороге животных без надзора;

- перегонять скот через железнодорожные пути и дороги вне специально отведенных мест, а также в темное время суток и в условиях недостаточной видимости;
- вести скот по дорогам с усовершенствованным покрытием.

Надзор за животными, находящимися на дороге или поблизости от нее, должен исключать возможность появления животных на пути следования транспортных средств.

Местами, отведенными для перегона скота, могут служить железнодорожные переезды или специальные скотопрогоны. При прогоне скота через железнодорожные переезды должны соблюдаться требования пункта Правил. Если перегон скота осуществляется вне переездов, то должны быть оборудованы специальные места для перегона скота через железнодорожные пути. Перегонять скот вне железнодорожных переездов и специально оборудованных мест запрещено.

В темное время и в условиях ограниченной видимости перегон скота через железнодорожные пути и дороги запрещен повсеместно.

Запрещение использовать для перегона скота дороги с усовершенствованными покрытиями объясняется тем, что на этих дорогах наблюдается наиболее оживленное движение транспортных средств на больших скоростях. Кроме того, скот может повредить дорожное покрытие и загрязнить его.

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 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.

Задания для самостоятельной работы:

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?

Тема 10. Итоговое занятие. Культура транспортного поведения и ответственность за нарушение ПДД.

Цели и задачи урока: закрепить знания обучающихся, сформировать четкое представление о дисциплине пешеходов, пассажиров, водителей и велосипедистов.

Оборудование: брошюры ПДД.

Материалы к уроку:

Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства. В процессе объяснения – работа с текстом правил дорожного движения.

1.3 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.

1.4 На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

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

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 принимать все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

1.6 Лица, нарушившие правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Каждый из нас ежедневно переходит улицу, многие пользуются общественным транспортом, некоторые являются водителями велосипедов – все это делает нас участниками дорожного движения. Поэтому знание Правил дорожного движения для современного человека – необходимость. А нарушение их может обернутьсяувечьем и даже гибелью.

Представьте, что было бы в городе, если бы одну минуту все водители транспорта и пешеходы не соблюдали установленных Правил дорожного движения, не обращали бы внимания на дорожные знаки и светофоры, пешеходы ходили бы там, где им вздумается, по проезжей части дороги.

Машины ехали бы не там, где должны, а там, где можно проехать. Что стало бы твориться на улицах и дорогах?

Хаотичное движение транспортных средств привело бы к тому, что перекрестки были бы завалены грудами битых машин. Сколько бы несчастных случаев повлекло за собой такое беспорядочное движение транспорта. Нарушился бы график проезда автобусов и троллейбусов. Пассажиры, грузы и товары не были бы доставлены в срок к месту назначения, нарушилась бы нормальная жизнь в городе.

Во избежание этого и созданы Правила дорожного движения, которые необходимо знать и строго соблюдать.

В ПДД четко определены обязанности для каждой категории участников дорожного движения: водителей, пассажиров и пешеходов. Но вместе с тем у всех есть общее правило – быть взаимно предупредительными. Что это значит? Если каждый будет

выполнять предписанные правила и, тем самым, не мешать другим участникам движения, то это и означает взаимную предупредительность. Например, водитель поворачивает на перекрестке, впереди – пешеходный переход, по которому идет пешеход, и водитель пропускает его. Или пешеход, видя, что машина уже близко, не бросается ей наперевес – «авось» успею, а пропускает машину. Это и есть предупредительность.

(Приведите свои примеры).

В нашей стране принято правостороннее движение. Это касается не только машин, но и пешеходов. Идя по пешеходной дорожке или по пешеходному переходу, нужно придерживаться правой стороны. Но почему же все-таки и люди, и машины при встрече расходятся и разъезжаются вправо, а не влево? Откуда появилось такое правило?

Оно возникло очень давно, в глубокой древности. Когда-то люди всегда ходили вооруженными, потому что путешествовать в те времена было довольно опасно. Идет человек или едет верхом по дороге. В правой руке у него оружие, в левой – щит. Видит идущего или едущего навстречу. Как выгоднее с ним разминуться? Так, чтобы быть, на всякий случай, прикрытым щитом, чтобы неожиданный удар пришелся бы по щиту, а не по открытому боку. Вот так и появилась привычка расходиться или разъезжаться правой стороной. Появилась и осталась навсегда.

Уступить дорогу (не создавать помех) – требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Одно из основных требований ПДД к водителям – четкое распределение проезда перекрестков. Для этого нужно знать, что преимущество у той машины, которая едет по главной дороге.

Какая дорога является главной? А если дороги равнозначны? Значит есть светофор. А если его нет? Водитель уступает дорогу всем транспортным средствам, движущимся справа. При пересечении автомобильной дороги с велосипедной дорожкой преимущество имеет автомобиль.

Давайте сформулируем основные правила этики на дороге, которыми должен руководствоваться каждый велосипедист. Будьте вежливыми и предупредительными. Даже имея право на преимущество проезда, но увидев, что из-за невнимательности или неосторожности кто-то оказался на пути движения, уступите дорогу.

При выполнении любого маневра на дороге нужно обязательно своевременно подать предупредительный сигнал другим участникам движения.

Не мешайте двигаться другим. Не нужно занимать большие ширины проезжей части, чем положено для движения. Не задерживайтесь при проезде перекрестка.

Будьте аккуратными и предусмотрительными. Аккуратность – это, прежде всего, точное выполнение требований пунктов Правил. Казалось бы, пустяк – нет заднего фонаря или отклонился от проезжей части дальше на 1-2 м. Но именно такие вольности и приводят к происшествиям. Предусмотрительность – родная сестра аккуратности. Она состоит в том, чтобы смотреть вперед и видеть чуть дальше – как сложится дорожная ситуация через 3-5 сек. Нужно своевременно принимать необходимые меры, чтобы избежать конфликта на дороге.

Сохраняйте спокойствие и не отвечайте грубостью на чужие ошибки. Дорога не терпит резких маневров: ускорений. Торможений, перестроений. Это всегда бывает неожиданно для других участников движения. Если вас обогнал другой велосипедист, опасно «подрезав», не стоит отвечать ему тем же. «Мщение» на проезжей части никогда к добру не приводило.

Свои обязанности должны выполнять и пассажиры. (Вспомнить, какие). Одним из таких требований является обязательное использование ремней безопасности, если это предусмотрено конструкцией автомобиля. Эффективность применения ремней безопасности не вызывает сомнений, она доказана многочисленными исследованиями и многолетней практикой. При наезде автомобиля, движущегося со скоростью 50 км/ч, на неподвижное препятствие (дерево, стену, стоящий автомобиль) на машину воздействуют силы, превышающие ее вес примерно в 20 раз. При этом пассажиры, перемещаясь по инерции в направлении первоначального движения, ударяются о выступающие части салона с силой, которая в 20 раз больше их собственного веса. И неправильно некоторые считают, что при движении в городских условиях ремни не так уж нужны: скорости здесь невысокие. Крутой поворот, скользкий участок дороги, отказ рулевого управления, внезапный разрыв шины переднего колеса – это и еще многие другие причины могут привести к аварии. Ремни безопасности спасают жизни водителей и пассажиров в трех случаях из четырех.

Далее следует повторить правила движения пешеходов и требования к движению велосипедистов. Закончить урок можно решением дорожных задач и разбором ДТП.

7-й класс

Тема 1. Вводное занятие. Россия - страна автомобилей.

Цели и задачи урока: знакомство с историческими сведениями о возникновении дорожного движения и транспортных средств.

Оборудование: компьютер или ноутбук, интерактивная доска.

План или примерный ход урока:

План изложения:

1. История возникновения колеса.
2. Дорога.
3. История появления автомобиля.

Материалы к уроку:

1. 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 трех тысяч лет до нашей эры. На рисунках, оставшихся нам в наследство от 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. Да и сейчас, несмотря на большой скачок в технологиях, часто для перетаскивания больших грузов используется этот старый, проверенный способ. 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 телеги и повозки. Первые «колеса» изготавливали из стволов деревьев, выпиливая бревна нужной ширины и диаметра.

С приручением лошади и соответственно увеличением скорости движения повозок, старые сплошные колеса стали слишком тяжелы. Кроме того, они часто ломались при ударе о камни. Люди задумались над тем, как же «modернизировать» 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 две тысячи 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, великолепно 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 прообраза 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 повлекло 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 фактическими 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 Андрэ 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 раздавать комплекты шин парижским извозчикам, чтобы как-то популяризовать 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.

2. Дорога

Когда появились первые дороги достоверно не установлено. Основная дорожная сеть начинает формироваться к первому тысячелетию до новой эры в виде Великого шелкового пути в Евразии и дорог государства инков в Америке.

Систематическое строительство дорог в России началось в годы царствования Петра I. Заложив Петербург, Петр I начинает обустраивать улицы города. В 1714 г. для приезжающих в город на речных судах или по суше государь издает указ об обязательной доставке в Санкт-Петербург определенного количества диких камней для выкладки мостовых.

Дороги достались Петербургу нелегкой ценой. Петр гордился ими и уделял должное внимание их состоянию. В 1717 г. началось затянувшееся на 17 лет строительство дороги между Петербургом и Москвой. К 1917 г. в России было возведено 10000 км дорог, покрытых щебнем.

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

С увеличением интенсивности движения жизнь потребовала строительства скоростных автомагистралей.

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

В далеком прошлом путнику приходилось преодолевать несколько сот верст по узким тропам, через лесные чащи от одного населенного пункта к другому. Ходить по таким дорогам было далеко не безопасно, и он вооружался. Сначала его оружием была дубина, потом топор, копье 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, В настоящее время у большинства стран мира установлено правостороннее движение.

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. В этих странах руль у автомобилей расположен с правой стороны.

3. История появления автомобиля

Автомобиль на сегодняшний день – это оптимальное средство передвижения, как на территории города, так и по бездорожью. Но было ли так всегда?

История появления современного автомобиля изобиловала многочисленными моментами, когда все существование этих таких незаменимых четырехколесных машин стояло под большим вопросом.

До появления автомобиля во всем мире довольно успешно использовались упряжи, запряженные лошадьми. С помощью карет, повозок и дилижансов на протяжении многих веков довольно успешно перевозилась почта, банковские средства и, наконец, пассажиры. В зависимости от цели и дальности поездки в дилижанс или карету запрягалось от двух пар и до четырех пар лошадей, которые обеспечивали немыслимую по тем временам тягловую силу.

Однако время шло, и с началом научно-технической революции, которая пришла на начало двадцатого века, умы людей все больше отходили от старых стереотипов – стали появляться невиданные доселе механизмы, способные заменить в работе множество людей. Именно так и произошло в Англии.

Именно в этой стране темпы технического прогресса в то время достигли наивысшего показателя, производство резко пошло вверх по причине применения новейших технических изобретений. Однако была и обратная сторона медали – очень

большой травматизм при взаимодействии человека и машины, а так же – огромное количество безработных, которые в один момент оказались на улице из-за того, что работу нескольких сотен людей стал с успехом выполнять один прогрессивный механизм. Все это привело к резко негативному отношению основной массы людей к новым, эффективным механизмам, и многочисленным стычкам людей и машин, которые часто заканчивались весьма плачевно для обеих сторон.

Примерно то же самое наблюдалось и при появлении первых автомобилей. Естественно, все новое всегда вызывает удивление, и даже страх, вот и "четырехколесный монстр" (именно так авто окрестили на заре его жизни) вызывал по началу самые отрицательные эмоции.

Нужно сказать, что первые авто не были настолько безопасны как сейчас – часто возникали ситуации, в которых гибли люди, и это становилось отправной точкой для провозглашения настоящей охоты на этих монстров. Причем не спасало даже то, что первые автомобили были доступны только очень состоятельным людям, а значит и охранялись соответственно. Автомобили сжигали, обливали кислотой и даже забрасывали камнями.

Кроме того, для введения в эксплуатацию автомобилей нужно было, соответственно, менять всю существующую систему дорожного движения, а это было сопряжено с большими финансовыми затратами. Необходимо было расширять старые уложки, создавать автомобильные мастерские и повышать зарплату полицмэнам, которым с каждым днем было все сложней и сложней уследить за порядком на улице.

Еще одним, немаловажным моментом было то, что появление автомобиля разрушало все существующие на то время экономические договоренности по транспортировке, и это ни в коей мере не радовало владельцев конюшен и конезаводов. Естественно, что они не хотели выходить из игры и терять такой прибыльный бизнес, а поэтому – старались постоянно дискредитировать автомобили и запретить их производство. Однако, со временем, бизнес на производстве и обслуживании автомобилей стал еще более выгодным, и постепенно страсти улеглись.

Однако, вплоть до начала Первой Мировой войны, автомобиль все таки был явлением довольно редким и единичным, так как до сих пор не было подобрано подходящее топливо для его работы. Ситуация резко изменилась с появлением дизельного топлива – именно этот вид энергетической смеси сделал массовый выпуск автомобилей возможным. Вскоре автомобили заняли подобающее им положение, которое с успехом удерживают на протяжении целого столетия!

Задания для самостоятельной работы:

Вопросы для закрепления:

1. Назовите основные этапы эволюции колеса.
2. Что привело к возникновению автодорог?
3. Какие трудности возникали в процессе создания автомобилей?
4. Выполните иллюстрации к трем основным темам урока.

Тема 2. Формы регулирования движения. Сигналы светофора. Сигналы регулировщика. Дорожная разметка.

Цели и задачи урока:

знакомство обучающихся с видами и типами светофоров; выработка навыков осознанного поведения на проезжей части и умения понимать сигналы светофора при дорожном движении.

знакомство обучающихся с сигналами регулировщика; выработка умений понимать сигналы водителей транспортных средств и регулировщиков дорожного движения.

Оборудование: плакаты, карточки.

Материалы к уроку:

Для регулировки движения на перекрестке стоит милиционер-регулировщик либо светофор.

Светофор подает световые сигналы, по которым открывается или закрывается движение транспорта в определенных направлениях.

Первый светофор появился на улице 5-я авеню в Нью-Йорке в середине 1920-х годов. Это был круг со стрелками, покрашенными в желтый, красный и зеленый цвета. Стрелка двигалась по кругу, водитель внимательно наблюдал за ней. Подошла к зеленому полю - водитель имел право ехать, указывает на красный – движение останавливалось.

В нашей стране первый светофор был установлен в 1924 году в г.Москве на перекрестке улиц Петровка и Кузнецкий мост. Был он в виде циферблата со стрелкой, которая двигалась с постоянной скоростью. Конструкция была несовершенной. В 30-е годы на улицах города появился современный трехцветный светофор.

Светофор - слово, состоящее из двух частей: «свет-о-фор» - от греческого «форос» - несущий. «Светофор» в переводе с греческого - свет несущий.

Светофор является средством регулирования дорожного движения, каждый сигнал которого (либо их сочетание) имеет строго определенное значение. Дорожные светофоры служат для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для запрещения движения.

Повинуясь сигналам светофора, пешеходы могут переходить улицы и перекрестки, не мешая движению, не рискуя попасть под машину. Сигналы светофора помогают водителю избежать аварий.

Светофоры бывают вертикальные и горизонтальные. У некоторых из них могут быть одна или две дополнительные секции (обычно они бывают сбоку) с сигналами в виде зеленой стрелки.

Зеленый сигнал разрешает движение транспортных средств и пешеходов.

Желтый сигнал предупреждает водителей и пешеходов о смене сигналов светофора. Желтый сигнал запрещает движение. Но те водители, в том числе и велосипедисты, которые при включении желтого сигнала уже находились на перекрестке или не успели остановиться перед ним, могут продолжать движение и проехать перекресток.

Пешеходы, которых желтый сигнал застал на проезжей части, не должны поспешно возвращаться назад. Они могут заканчивать переход или же остановиться на островке безопасности, а если его нет, то на середине проезжей части.

Если ты видишь, что в светофоре включен желтый мигающий сигнал, то знай: транспортным средствам и пешеходам двигаться в нужном направлении можно, однако такой сигнал предупреждает об опасности, и при нем необходимо ехать и идти с осторожностью, внимательно смотря по сторонам.

Красный сигнал означает: движение транспорта и пешеходов запрещено.

При запрещающем сигнале светофора водители должны остановиться у линии «Стоп» (или у таблички с такой же надписью), а если ее нет – то перед перекрестком так, чтобы не мешать пешеходам.

Встречаются и такие светофоры, на которых можно одновременно увидеть и желтый и красный сигналы. Такое сочетание предупреждает, что скоро будет включен зеленый сигнал, и надо подготовиться к движению, чтобы не задерживать остальных его участников.

По назначению светофоры подразделяются на две группы: пешеходные и транспортные. Пешеходные светофоры имеют два вертикально расположенных сигнала: вверху – красный, внизу – зеленый. Внутри круглого либо квадратного контура расположены силуэты соответственно стоящего или идущего пешехода, или тексты: на красном фоне - слово «стойте», на зеленом фоне - слово «идите».

При наличии пешеходного светофора пешеходам разрешается пересекать проезжую часть только при зеленом сигнале, при мигающем зеленом сигнале пешеходы, находящиеся на переходе, должны по возможности быстрее закончить переход, а

пешеходы, находящиеся на тротуаре и намеревающиеся перейти дорогу должны воздержаться от перехода и ожидать, когда вновь будет включен зеленый сигнал.

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слепые, в светофорах в дополнение к световым могут применяться и звуковые сигналы. Эти сигналы включаются в период горения зеленого сигнала для пешеходов.

При переходе улицы следует помогать пожилым людям, инвалидам и маленьким детям.

Перед железнодорожными переездами, разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах выезда на дорогу пожарных и других специальных автомобилей применяются светофоры, которые состоят из двух горизонтально расположенных и попеременно мигающих красных сигналов или из одного красного мигающего сигнала. Если скоро должен показаться поезд или выехать пожарные машины, такой светофор начинает мигать. Это значит, что нужно остановиться и подождать несколько минут. И только после того как светофор погаснет, можно двигаться дальше.

С 1955 года в Москве начала действовать новая организация дорожного движения – координация работы светофоров по методу «зеленой волны». В зависимости от скорости движения и расстояний между регулируемыми перекрестками на светофорах последовательно включаются зеленые сигналы, что позволяет транспорту следовать без остановок. Это уменьшает затраты времени, снижает уровень шума и выброс вредных газов. «Зеленая волна» в среднем экономит 4 л бензина на 100 км пути легкового автомобиля. Естественно, такое движение требует большой дисциплинированности от пешеходов: переходить улицу можно только при зеленом сигнале светофора! Большая скорость движения не допускает экстренного торможения: машины идут сплошным потоком, и это приведет к их столкновению.

Сигналы светофора

В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и белолунного цветов.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и X-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленою стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;

ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение. Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов, имеют то же значение, что и круглые сигналы

Вместо красных и желтых стрелок в том же значении могут использоваться круглые красные и желтые сигналы с нанесенными на них черными контурными стрелками соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указанное стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода (велосипеда), то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по которым направление движения может изменяться на противоположное,

применяются реверсивные светофоры с красным X-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний – прямо, правый – направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам; перед железнодорожным переездом – в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

- в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

Сигналы регулировщика.

Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

РУКИ ВЫТЯНУТЫ В СТОРОНЫ ИЛИ ОПУЩЕНЫ:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

- со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях; со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;
- пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

- движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 правил.

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

Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.

На некоторых особо сложных перекрестках движением управляет регулировщик. Регулировщику подчиняются все водители и пешеходы. Каждое положение его корпуса, жесты имеют значение сигналов, которые указывают, в каком порядке транспорт проезжает, а пешеходы переходят перекресток и двигаться по улице. Знать эти сигналы необходимо как водителям, так и пешеходам.

В руке регулировщик держит жезл. Жезлы бывают разные. Днем используют простую палочку, раскрашенную черными и белыми полосами. А ночью или в тумане регулировщик берет жезл со светящимся кругом на конце.

Запомни!

Если регулировщик стоит, повернувшись к тебе грудью или спиной, это означает: «Путь закрыт!» и соответствует красному сигналу светофора.

Если регулировщик стоит с поднятым вверх жезлом, это означает: «Внимание! Выходить на перекресток запрещено», надо подождать моего разрешения». Это соответствует желтому сигналу светофора.

Если регулировщик стоит к тебе боком в положении «смирно» или, держа руку перед грудью, это означает: «Путь открыт, переходите улицу!» и соответствует зеленому сигналу светофора.

Если регулировщик покачивает жезлом, рукой или круглым диском с красным огнем в сторону водителя, то такой водитель обязан остановиться.

Описанные здесь сигналы регулировщика – основные. Они совсем несложны. Существуют и другие сигналы. Например, регулировщик может предложить водителю изменить направление движения, занять крайнюю правую полосу, повернуть направо.

Иногда на одном перекрестке установлен и светофор и дежурит регулировщик. В этом случае регулировщик стоит в стороне или только наблюдает за движением. И только когда на перекрестке бывает очень много машин и пешеходов и светофор не справляется с движением, он принимает команду на себя.

Бывает, в светофоре горит красный свет, а регулировщик показывает, что проезд разрешен. Кому же верить – ему или светофору? Правила устанавливают, что водители и пешеходы обязаны подчиняться сигналам регулировщика, даже если эти сигналы противоречат сигналам светофора, дорожным знакам и разметке. Ведь светофор действует автоматически, он может испортиться, а обстановка на дороге требует оперативного вмешательства человека.

Бывают перекрестки, где нет ни светофоров, ни регулировщиков. Чтобы избежать несчастных случаев, запомните несколько правил.

Не начинайте перехода, пока не убедитесь, что поблизости нет транспорта, который может пересечь тебе дорогу.

Если по улице идет транспорт, подожди, пропусти его. Если улица с двусторонним движением – посмотри сначала налево, потом, когда подойдешь к середине улицы, – направо.

Если улица с односторонним движением и машины едут по ней в одном направлении, то надо все время, пока не дойдешь до противоположного тротуара, смотреть в ту сторону, откуда едут машины.

Помни: при переходе улицы надо всегда быть предельно внимательным и осторожным.

Предупредительные сигналы транспорта

Правила дорожного движения устанавливают, что до 14-летнего возраста на велосипеде нельзя ездить по дорогам и улицам. Во дворе – пожалуйста, но, не выезжая на дорогу. На велосипеде с двигателем можно ездить только с 16-летнего возраста. Теперь он уже водитель.

Водитель должен подавать сигналы каждый раз, когда намеревается произвести маневр.

Прежде чем выехать с обочины дороги на проезжую часть, водитель, не трогаясь с места, включает указатель левого поворота и, убедившись, что никакой опасности нет и путь свободен, выезжает на дорогу.

В пути, чтобы перестроиться из ряда в ряд, водитель включает указатель с той стороны, куда он должен направить свою машину. Подаются сигналы и тогда, когда надо сделать поворот, разворот, обогнать или обехать другие машины.

Чтобы эти сигналы были понятны всем, они обозначены в правилах дорожного движения, и каждый имеет свое значение. Для этого у всех автомобилей, мотоциклов, троллейбусов, трамваев впереди и сзади, справа и слева имеются указатели поворотов («мигалки»), сзади – красный стоп-сигнал.

Если водителю надо повернуть налево, он включает сигнал поворота налево. Тогда слева и сзади начинают мигать лампочки указателей поворота. А если ему нужно остановиться, он включает сигнал поворота направо, а затем нажимает на тормоз. В тот же момент в задней части автомобиля вспыхивает стоп-сигнал. Оба сигнала предупреждают других водителей, в том числе и велосипедистов, что этот автомобиль поворачивает направо к тротуару или к обочине и тормозит.

Велосипедист, двигаясь по улице, должен внимательно следить за всеми сигналами, подаваемыми водителями других транспортных средств, за маневрами

автомобилей и, где нужно, уступать им дорогу, притормаживать или даже останавливаться.

Сам велосипедист сигнализирует руками. Эти сигналы установлены правилами дорожного движения. Они должны быть понятны всем участникам движения:

- перед перестроением в левую сторону или поворотом налево велосипедист вытягивает в сторону левую руку либо правую, согнутую в локте, вверх;
- перед перестроением в правую сторону или поворотом направо велосипедист вытягивает правую руку в этом направлении, а если эта рука занята или не видна, то левую, согнутую в локте, вверх;
- перед торможением надо поднять вытянутую вверх руку.

Велосипедисту нужно грамотно пользоваться этими сигналами, чтобы не создавать помех на дороге.

При выезде на улицу со двора велосипедист обязан пропустить транспортные средства и пешеходов и только после этого отправляться в путь.

Если велосипедист хочет перестроиться с одной полосы на другую, он должен подать сигнал, который поставит в известность о его намерении остальных участников движения, и уступить дорогу транспортным средствам, едущим попутно в прямом направлении.

Если велосипедисту надо повернуть направо, он должен заранее занять крайнее правое положение на дороге, то есть ехать по крайней правой полосе.

Пешеходы, хорошо знающие сигналы световой и ручной сигнализации, при переходе улицы будут понимать, какой маневр хочет совершить водитель приближающегося автомобиля или велосипеда.

Во время движения на дороге может возникнуть такая ситуация: впереди, по полосе движения, в одном направлении с велосипедистом едет тихоходная машина, например, трактор с прицепом, или на обочине стоит большой грузовик. Чтобы обогнать трактор или объехать препятствие, надо выехать на другую полосу движения без помех движущемуся по ней транспорту. Обгонять все транспортные средства, кроме трамваев, разрешается только с левой стороны. Однако если водитель машины впереди тебя подал сигнал поворота налево и начал поворачивать, то обгонять его надо справа.

Запрещено устраивать гонки на дороге, игру «в перегонки». Если тебя обгоняет другой водитель, например, мопеда или велосипеда, то нельзя препятствовать обгону повышением скорости или иными действиями.

Итак, при выезде на дорогу велосипедисту требуется предельная осторожность, внимательность, дисциплинированность и предупредительность по отношению к другим водителям.

Предупредительные световые сигналы автомобиля должен знать каждый велосипедист: сигнал торможения, сигнал поворота направо, сигнал поворота налево.

Объезд велосипедистом стоящего транспорта

Предупредительные сигналы водитель автомобиля может подавать рукой: поворот налево, сигнал поворота направо, сигнал торможения.

Предупредительные сигналы

На дороге важно понимать и предвидеть, какой маневр собирается выполнить другой водитель. Не случайно, Правила в обязательном порядке предписывают подавать сигналы предстоящего маневра, а инспектора ГИБДД строго следят за выполнением этого требования.

Любому водителю вряд ли хочется оказаться в аварийной ситуации, ведь не подай он сигнал раз, другой – и, в конце концов, такая забывчивость, обернется печальными последствиями.

Рассмотрим ситуации, когда сигналы обязательны и как их требования должны выполняться. Правила обязывают всех водителей, включая и велосипедистов, перед любым маневром на дороге предупреждать об этом других участников движения. У велосипеда световых сигналов нет, поэтому единственная возможность их подачи только рукой.

Запомните: сигналу перестроения в левый ряд, левого поворота и разворота соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая под прямым углом вверх; сигналу перестроения в правый ряд и правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх; сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.

Выполняемые сигналы должны быть не только своевременно поданы, но и понятны другим водителям. Если у вас возникают сомнения - подавать сигнал маневра или нет, совет может быть только один - лучше подать.

Другим важным правилом подачи предупреждающих сигналов является их своевременное выполнение. Сигнал о маневрировании должен подаваться за 5 секунд до начала его выполнения. А при плохой видимости это время должно быть увеличено до 7-10 секунд. Так как велосипедисту не только затруднительно, но и опасно во время

выполнения самого маневра подавать одной рукой еще и сигнал, то подача сигнала должна быть прекращена непосредственно перед самым началом его маневра.

В заключение нужно напомнить, что подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности. Другими словами, подав сигнал маневра, еще раз убедитесь, что вы не помешаете другому водителю.

Звуковые сигналы

Представьте себе, что сзади идущий автомобиль, догоняя вас, говорит человеческим голосом: «Уступите дорогу» или «Внимание, будьте осторожны». Пока это фантазия некоторых конструкторов. Для предупреждения других участников движения об опасности каждое транспортное средство снабжается звуковым сигналом. Но Правила, как известно, разрешают подачу звуковых сигналов лишь на загородных дорогах, а в населенных пунктах - только для предупреждения дорожного происшествия. Данное требование относится в той же мере и к велосипедистам, тем более что звуковой сигнал велосипеда, не имея большой силы, вряд ли будет услышен водителем в салоне автомобиля. Звонок нужен лишь для предупреждения пешеходов и других велосипедистов.

Почему в городах и населенных пунктах введено такое ограничение на подачу звуковых сигналов? Постоянный шум оказывает вредное влияние на здоровье людей. Поэтому и ввели ограничения на пользование этими сигналами.

А как надо себя вести, если едущий сзади автомобиль подает звуковой сигнал? Его значение всегда однозначно - складывается опасная дорожная ситуация, а не просто «Я еду». Обычно такой сигнал может быть подан, если велосипедист занимает всю правую полосу движения или он собирается перестроиться в другой ряд, или повернуть налево. В этой ситуации не надо пугаться и совершать необдуманные и поспешные действия. Нужно отказаться от планируемых маневров, вновь приблизиться к тротуару, а при наличии обочины по возможности даже съехать на нее или остановиться. Ведь не случайно у водителей самым опасным велосипедистом считается тот, кто-либо пугается сигнала, либо никак на него не реагирует.

Задания для самостоятельной работы:

1. Когда и где появился первый светофор?
2. Когда появился первый светофор у нас в стране?
3. Что такое такт и цикл работы светофора?
4. Какие значения имеют красный, желтый, зеленый и бело-лунный сигналы светофора, в том числе, если они мигают?

5. Как вы думаете, почему для светофора выбрали именно красный, желтый и зеленый цвета?

6. Что должен делать пешеход при желтом сигнале светофора

Тема 3. Дорожные знаки.

Цели и задачи урока: углубленное знакомство учащихся с группами дорожных знаков. Формирование стремления обучающихся к соблюдению требований дорожных знаков.

Оборудование: плакаты, карточки, брошюра ПДД.

Материалы к уроку:

Группы дорожных знаков

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):

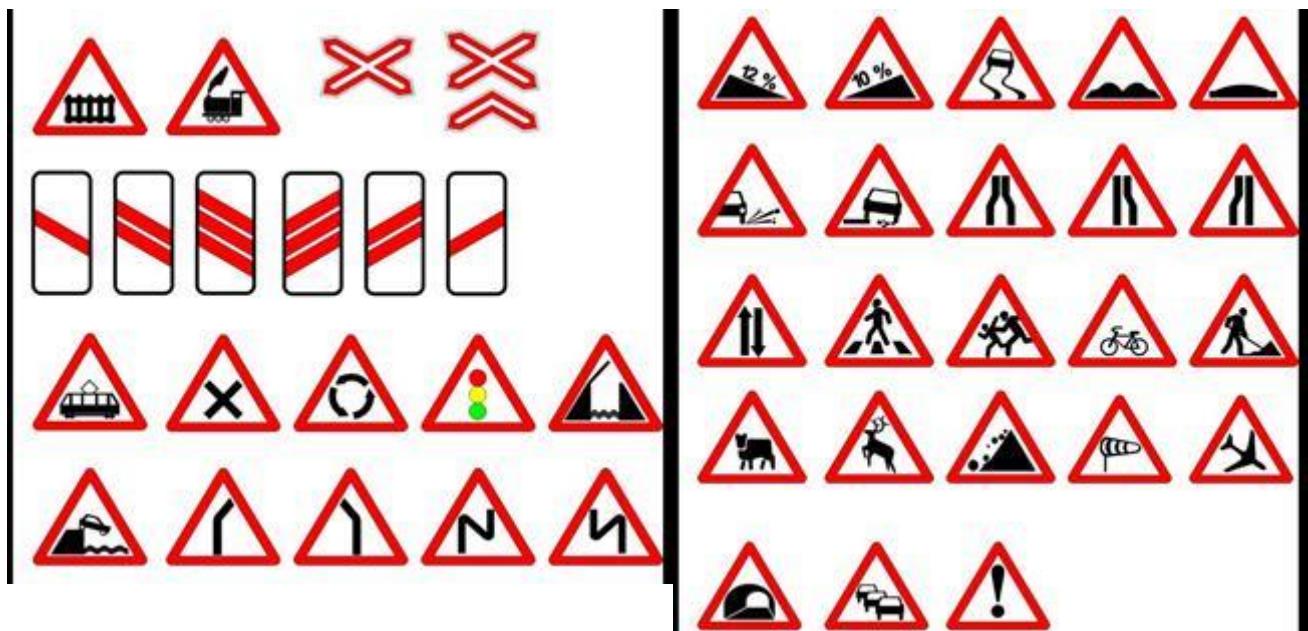
- предупреждающие знаки, имеющие треугольную форму с красной каймой;
- запрещающие знаки, имеющие круглую форму с красной каймой;
- предписывающие знаки, имеющие круглую форму с синим фоном;
- знаки особых предписаний, имеющие квадратную или прямоугольную форму с синим фоном (некоторые знаки имеют зеленый или желтый фон);
- информационные знаки информируют о расположении населенных пунктов и других объектов, а также об установленных или о рекомендуемых режимах движения;
- знаки сервиса, информирующие о расположении соответствующих объектов;
- знаки приоритета, имеющие разные формы и различный фон;
- знаки дополнительной информации (таблички);
- еще одна дополнительная группа – опознавательные знаки.

Предупреждающие знаки информируют водителей о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке.

Нумерация дорожных знаков соответствует ГОСТу Р 52290-2004.

Предупреждающие знаки 1.1, 1.2, 1.5-1.33 вне населенных пунктах устанавливаются на расстоянии 150-300 м, а в населенных пунктах - на расстоянии 50-100 м до начала опасного участка. При необходимости знаки могут устанавливаться и на ином расстоянии, которое в этом случае указывается на табличке 8.1.1.

Знаки 1.13 и 1.14 могут устанавливаться без таблички 8.1.1 непосредственно перед начала спуска или подъема, если спуски и подъемы следуют друг за другом.



Знак 1.25 при проведении краткосрочных работ на проезжей части может быть установлен (без таблички 8.1.1) на расстоянии 10-15 м до места проведения работ.

Знак 1.32 применяется в качестве временного или в знаках с изменяемым изображением перед перекрестком, откуда возможен объезд участка дороги, на котором образовался затор.

Вне населенных пунктов знаки 1.1, 1.2, 1.9, 1.10, 1.23 и 1.25 повторяются. Второй знак устанавливается на расстоянии не менее 50 м до начала опасного участка. Знаки 1.23 и 1.25 повторяются и в населенных пунктах непосредственно в начале опасного участка.

Эта группа знаков не вводит ограничений на порядок движения, а лишь предупреждает водителей о расположении опасных участках и характере опасности. В зависимости от установленных знаков водитель должен быть готовым принять все необходимые меры к обеспечению безопасного движения. Предупреждающие знаки устанавливают с таким расчетом, чтобы водитель заранее успел оценить характер опасного участка и предпринял необходимые меры предосторожности. Символом внутри знака обозначена опасность. Знаки треугольной формы устанавливаются на расстоянии 150-300 метров до опасного участка вне населенного пункта, и за 50-100 метров в

населенном пункте. При необходимости их можно устанавливать и на другом расстоянии. При проведении краткосрочных работ на проезжей части временный знак 1.25 может быть установлен на расстоянии 10-15 метров до места работ.

Знаки сервиса информируют о расположении соответствующих объектов.

Знаки сервиса устанавливают непосредственно у объектов или мест поворота к ним, если они расположены в стороне от дороги. На дорогах вне населенных пунктов знаки устанавливают предварительно за 60-80 км, 15-20 км и 400-800 м до обозначенного объекта. Кроме того, на дорогах в населенных пунктах знаки сервиса должны устанавливаться также и предварительно за 100-150 м до обозначаемого объекта и на ближайших к нему местах поворота (перекрестках).



Знаки приоритета устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги

Единственная группа знаков, имеющих разную форму и окраску. Знаки приоритета устанавливают очередь проезда транспортных средств на перекрестках, пересечениях проезжих частей, узких участков дороги.

Знак 2.1 "Главная дорога", установленный в начале дороги дает преимущественное право проезда водителю по отношению к водителям,двигающимся по пересекаемым нерегулируемым проездам. В населенном пункте знак может быть установлен перед каждым перекрестком. Знак установленный перед перекрестком действует на весь перекресток и информирует водителей о главной дороге в прямолинейном направлении. В случаях, когда главная дорога на перекрестке меняет свое направление, знак 2.1 применяется с табличкой 7.13 (направление главной дороги).

Знак 2.2 "Конец главной дороги" устанавливают в конце главной дороги или непосредственно перед началом перекрестка. В этом случае на расположенному по ходу движения перекрестке водитель не будет иметь преимущественного права на первоочередной проезд в намеченном направлении.

Знаки 2.3.1 "Пересечение со второстепенной дорогой", 2.3.2 и 2.3.3 "Примыкание второстепенной дороги" устанавливают вне населенных пунктов на расстоянии 150 - 300 метров до пересекаемых или примыкающих второстепенных дорог. При установке знаков на иных расстояниях их снабжают табличкой 7.1.1. При проезде таких участков водитель имеет преимущественное право проезда в намеченном направлении.



Знак 2.4 "Уступите дорогу" обязывает водителей уступить дорогу всем транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 7.13 транспортным средствам, движущимся по главной дороге. Знаки могут устанавливать непосредственно перед пересекаемыми дорогами и предварительно. В последнем случае они применяются с табличками 7.1.1 или 7.1.2. Знак разрешается устанавливать и при выезде с дворов, АЗС, полевых и лесных дорог и т.п.

Знак 2.5 "Движение без остановки запрещено" обязывает уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой, а при наличии таблички 7.13 - по главной дороге. Данный знак запрещает движение без остановки у края пересекаемой проезжей части, а при наличии стоп-линии у нее. На железнодорожных переездах, не оборудованных шлагбаумом знак может быть установлен на расстоянии 10 метров от

ближайшего рельса. В этом случае водитель обязан остановиться у знака, а при наличии стоп - линии у нее. Знак устанавливается так же перед карантинным постом.

Знаки 2.6 "Преимущество встречного движения" и 2.7 "Преимущество перед встречным движением" устанавливаются одновременно с разных направлений движения на участках проезжей части, где невозможен или затруднен встречный разъезд (узкие участки дороги, мосты и т.п.). Знак 2.6 обязывает уступить дорогу встречным транспортным средствам, а знак 2.7 дает преимущество при проезде таких участков.

Задания для самостоятельной работы:

1. Почему язык дорожных знаков называют международным?
2. Перечислите группы дорожных знаков.
3. К чему может привести своевольная перестановка или повреждение дорожных знаков?

Тема 4. На загородных дорогах. Правила перехода улиц, дорог, перекрёстков.

Цели и задачи урока: дать важные сведения о сельском транспорте (тракторах и прицепах к ним, самоходных сельхозмашинах, гужевом транспорте); изучить дополнительные требования к движению гужевых повозок и погонку животных.

Оборудование: брошюры ПДД (раздел 24), плакаты с изображением сельскохозяйственной транспортной техники, самоходных сельхозмашин и гужевой повозки; знаки 1.24 «Перегон скота», 1.25 «Дикие животные», 3.8 «Движение гужевых повозок запрещено», 3.6 «Движение тракторов запрещено», 3.7 «Движение с прицепом запрещено».

Материалы к уроку:

Современное село немыслимо без транспорта. С помощью сотен тысяч автомобилей, тракторов и прицепов перевозят удобрения и посевной материал на поля, корм для скота – на фермы, продукцию сельскохозяйственных предприятий – на заготовку, переработку или продажу.

Сельскохозяйственная транспортная техника и самоходные сельхозмашины движутся по дорогам, то есть участвуют в дорожном движении, и поэтому подчиняются Правилам дорожного движения. К сельскохозяйственным самоходным машинам относятся тракторы, самоходные шасси, комбайны.

Тракторы – незаменимая тяговая сила для всевозможных сельскохозяйственных машин и орудий. В сельском хозяйстве применяются гусеничные тракторы и колесные.

Эта техника обладает высокими тяговыми качествами и хорошей проходимостью, а колесные тракторы – и достаточно высокой скоростью при движении по дорогам.

Кроме применения на полевых работах, очень часто тракторы используются как тягачи, они буксируют прицепы с сельскохозяйственными грузами не только по сельским, но и по шоссейным дорогам. При перевозке таких грузов трактору с прицепом не всегда удобно подъехать к месту погрузки или разгрузки, ухудшается маневренность и проходимость, поэтому создана особая конструкция трактора, получившая название «самоходное шасси» -колесный трактор, на основании которого устанавливается транспортная тележка.

Гужевой транспорт – повозка, в которую запрягается лошадь, - старейшее транспортное средство из числа тех, которыми пользуются люди. На таких повозках в сельской местности перевозят сельскохозяйственную продукцию, сырье и другие грузы.

Для того, чтобы сельский транспорт не мешал движению транспортных средств и правильно выполнял свою задачу, водители тракторов, комбайнов, самоходных шасси и гужевых повозок обязаны знать и выполнять Правила дорожного движения. Для управления тракторами, самоходными шасси и комбайнами водитель обязательно должны иметь удостоверение на право управления этими машинами.

Учитель предлагает найти в ПДД знаки, регулирующий движение на загородных дорогах сельхозмашин, гужевых повозок и скота (см. приложение рисунок 44).

Учитель обращает внимание на знак с изображением бегущего лося – «Дикие животные». Он устанавливается там, где дорога проходит по лесам, заповедникам, где на проезжей части могут появиться дикие животные.

Учащимся предлагается в ПДД в разделе 24 «Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также к погону животных» (кроме п.24.3), найти ответы на вопросы (учитель дополняет ответы учеников).

В каком возрасте разрешается управлять гужевой повозкой и быть погонщиком животных? Нередко возницами гужевых повозок и погонщиками скота выступают учащиеся средних школ, работающие в селе во время производственной практики. Управлять гужевой повозкой разрешается лицам, не моложе 14 лет, а в некоторых случаях этот возраст может быть снижен до 12 лет

Где и как должны двигаться гужевые повозки? Возница гужевой повозки должен в течении всего времени движения держать вожжи в руках, ехать только по крайней правой полосе в один ряд, не дальше одного метра от края проезжей части. Выезд на большее расстояние допускается лишь во время обгона. Объезда. Пред совершением маневра водитель (возница) должен подавать предупредительные сигналы. Разрешается движение

гужевых повозок по обочине, если это не создаст помехи движению пешеходов. На дорогах, не предназначенных для движения гужевого транспорта, устанавливается запрещающий знак «Движение гужевых повозок запрещено».

Где, когда и как следует перегонять животных? Как правило, это происходит в светлое время суток и в тех местах, где установлен знак «Перегон скота». Погонщики должны направлять животных как можно ближе к краю дороги. Прежде чем приступить к перегону скота через дорогу, погонщики останавливают стадо, убеждаются в том, что ни с одной из сторон нет приближающегося транспортного средства, выходят на середину дороги, становятся примерно на ее продольной оси друг к другу и пропускают стадо между собой. Если во время перехода через дорогу появится какое-нибудь транспортное средство, погонщики подают водителю знак остановиться, и он обязан ему подчиниться, переждав, пока животные пройдут через дорогу. Самостоятельно без присутствия взрослых перегонщиков, погон стада животных учащимся запрещается.

Задания для самостоятельной работы:

В каких местах и как можно перегонять животных через железнодорожные пути? Местами, определенными для погона скота, служат железнодорожные переезды или специально оборудованные скотопрогоны. Стадо в целях безопасности переводят через железнодорожный переезд группами, при перегоне скота должны соблюдаться ПДД и указания дежурного по переезду.

Что запрещено водителям гужевых повозок, погонщикам выочных животных и скота? Оставлять на дороге животных без надзора, прогонять их через железнодорожные пути и дороги, вне специально отведенных мест, а также в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, вести животных по дороге с асфальто и цементобетонным покрытием при наличии иных путей.

Какое транспортное средство называется гужевой повозкой? Можно ли оставлять гужевую повозку на дороге без присмотра? Какие сигналы подает водитель гужевой повозки при повороте налево, направо и при торможении? Как должен действовать водитель гужевой повозки при выезде на дорогу с прилегающей территории или с второстепенной дороги в местах с ограниченным обзором? Вести животное под уздцы.

Тема 5. Причины ДТП. Оказание пострадавшим первой доврачебной помощи.

Цели и задачи урока: дать понятие травмы вообще и наиболее часто встречающихся при ДТП; дать представление о переломах, растяжениях, вывихах, ушибах. Научить быстрому оказанию первой медицинской помощи.

Оборудование: шина, бинты, подручные материалы (косынка, полотенце).

План или примерный ход урока:

Объяснение нового материала в процессе беседы с учащимися.

Что такое травма, чем она может быть вызвана? Всякое насилиственное повреждение ткани тела, какого-либо органа называется травмой. Ушибы и ранения мягких тканей, переломы костей – все это различные виды травм. Очень тяжелы они у детей.

Почему важно знать и уметь быстро оказать первую медицинскую помощь при травмах? От этого зависят сроки выздоровления пострадавшего, а иногда и жизнь. Цель первой медицинской помощи – предотвратить дальнейшие повреждения во время транспортировки, снять боль и своевременно эвакуировать пострадавшего в лечебное учреждение.

Зачем школьнику знать правила оказания первой медицинской помощи? Несчастный случай может произойти при таких обстоятельствах, когда врача рядом нет, чтобы не терять времени в ожидании медика, можно самому оказать помощь

При падении или ударе могут возникнуть ушибы. Каковы отличительные признаки ушиба? Первая медицинская помощь при ушибах? На месте ушиба появляется кровоподтек – синяк, болезненный при ощупывании. На место ушиба следует положить лед, а затем сделать повязку.

Каковы признаки вывиха и первая помощь при нем? Резкая боль, припухлость, изменение формы сустава, невозможность привычных движений. Выправлять вывихи без врача нельзя. Необходимо создать покой поврежденному суставу и доставить пострадавшего в больницу.

Что такое перелом? Какие виды переломов вы знаете? Перелом – это нарушение целостности кости. Различаются закрытые переломы, когда кость сломана, но кожа не повреждена, и открытые, когда перелом сопровождается раной.

Каковы признаки переломов и первая помощь при них? Признаки переломов – сильная боль, усиливающаяся при попытке к движению, искривление конечности. Когда человек получает серьезную травму, бывает трудно на месте сразу же определить, сломана кость или вывихнута. Это станет точно известно при осмотре врачом. Но в любом случае оказать первую помощь необходимо, она заключается в следующем:

- пострадавший должен лежать неподвижно, ни в коем случае не двигать поврежденной рукой или ногой, так как могут сместиться отломки костей и состояние больного ухудшится;
- необходимо наложить шину на поврежденную конечность, чтобы обеспечить ей как можно большую неподвижность.

Каковы общие правила наложения шины при переломах? Шина должна обеспечить неподвижность двух суставов – одного выше, другого ниже места перелома.

Каковы особенности оказания первой медицинской помощи при переломе плеча и предплечья? Сначала следует наложение шины на предплечье, затем согнуть руку пострадавшего под прямым углом в локтевом суставе и наложить шину от локтя до кончиков пальцев с ладонной стороны, подложив под ладонь валик. Обе шины должны быть прибинтованы к руке. Рука подвешивается на перевязь через плечо (на косынке, ремне) и притягивается к туловищу лентой, ремнем и т.д.

Каковы особенности оказания первой медицинской помощи при переломе бедра? Одну шину накладывают на внутреннюю поверхность конечности, а вторую – снаружи от подмыщечной впадины до пятки. Длинную шину привязывают к грудной клетке.

Что делать, если нет шин и подручных материалов? Можно помочь пострадавшему более простыми способами:

- если повреждены бедро, голень или стопа, получивший травму человек должен лечь на спину и вытянуть обе ноги; затем ноги ему прочно связывают вместе, чтобы здоровая служила шиной для поврежденной.; примотать одну ногу к другой можно с помощью рубашки, полотенца, шарфа и других подобных вещей;
- поврежденную руку лучше всего держать как можно ближе к туловищу- тогда оно служит как бы шиной для руки. Для руки в согнутом положении приматывают к грудной клетке рубашкой или полотенцем.

На практической части занятия каждый ученик пробует сам наложить шину на «поврежденную» «конечность» «пострадавшего».

Тема 6. Правила поведения при ДТП. Оказание пострадавшим первой доврачебной помощи (практическое занятие).

Цели и задачи урока: дать понятие кровотечения. Научить методам остановки кровотечения, наложения повязок, оказания первой медицинской помощи при ожогах.

Оборудование: медицинский жгут, платок и палочка для закрутки, бинт и валик для наложения повязки при венозном кровотечении.

План или примерный ход урока:

В ходе урока вместе с учениками учитель дает ответы на следующие вопросы:

Что называется кровотечением? Выхождение крови из поврежденного кровеносного сосуда.

Каковы причины кровотечений? Причины чрезвычайно разнообразны. Наиболее частой является прямая травма – укол, разрез, растяжение.

В чем различие сильного и слабого кровотечений? Кровотечение считается слабым, если оно уже при обработке раны прекращается. При сильном кровотечении происходит сильная кровопотеря, поэтому главное – срочно остановить его, а затем приступить к обработке раны.

Что необходимо сделать, если ты получил в ДТП царапины и кровоточащие ссадины? Как называется такое кровотечение? Порез или ссадину следует тщательно промыть теплой водой с мылом. Кровотечение можно остановить, если прижать ранку рукой на несколько минут. Затем поврежденный участок закрывают куском марли или чистым носовым платком. Когда повреждены мелкие кровеносные сосуды, кровотечение называется капиллярным.

Какие еще есть виды кровотечений? Венозное, артериальное, паренхиматозное – внутреннее.

Чем отличается венозное кровотечение от артериального? Артериальное кровотечение – кровь алая, вытекает из раны толчкообразно или бьет пульсирующей струей под действием давления, пострадавший через очень короткий промежуток времени теряет много крови. Венозное – кровь темная, вытекает без давления.

Какое кровотечение наиболее опасно? Артериальное.

Какие существуют способы остановки кровотечения? При наличии венозного кровотечения можно наложить на саму рану тугую давящую повязку и придать кровоточащей области повышенное положение. Давящая повязка одновременно и сдавливает кровеносные сосуды, и препятствует вытеканию из раны. Сильное, угрожающее жизни артериальное кровотечение из раны конечности, требует самой неотложной помощи – наложения жгута или закрутки.

Как правильно наложить жгут и что можно использовать для закрутки из подручных материалов? Жгут накладывается только при артериальном кровотечении выше раны с умеренной силой на прокладку из ткани. Под жгут обязательно вкладывают записку с указанием времени его наложения, так как держать его можно не более 1,5 часа, а на морозе или жаре это время сокращается до 1 часа, после чего начинается омертвление тканей. Если за это время раненного не успели доставить в больницу, то жгут снимают, вполне возможно, что кровотечение не возобновится. Если же оно продолжается, то через 10 минут жгут накладывают снова и к первой записке с указанием времени добавляется вторая. Для закрутки из подручных материалов можно использовать крепкий платок, пояс и т.д.

Какие виды повязок вы знаете? На какие части тела накладывается каждая из них? Круговая, спиральная, пращевидная. Круговая накладывается вначале бинтования, или

при бинтовании ограниченной области тела (запястья, части головы, и т.д.). Спиральная наиболее удобная при наложении на конечности. Пращевидная – «черепец» – при ранениях лица и головы.

Какое наиболее распространенное внутреннее кровотечение вы знаете? Повреждение мелких кровеносных сосудов под кожей от сильного удара, когда не нарушена целостность кожи, приводит к образованию синяка и шишки. К ушибленному месту следует приложить холод (кусочек льда в салфетке) на 10-15 минут. Лед поможет остановить подкожное кровотечение. После этого необходимо приложить к ушибу холодный мокрый носовой платок, салфетку или полотенце еще на 10-15 минут. НО в ДТП люди иногда получают куда более серьезные внутренние кровотечения при разрывах внутренних органов или вен и артерий. В таких случаях необходимо немедленно доставить пострадавшего в больницу, а до приезда врача – уложить его горизонтально с приподнятыми конечностями, а на место травмы положить холод.

Что такое ожог, его виды? Ожог – это повреждение тканей тела под воздействием высокой температуры. Термические ожоги могут быть вызваны, пламенем, кипятком, паром. Химические связаны с воздействием едких жидкостей, отбеливателей, крепких растворов кислот и щелочей. Например, нельзя лить на рану йод, спирт и другие лекарства, так как они могут вызвать химический ожог поврежденного места и только затрудняют заживление. Этими веществами можно обрабатывать только края раны. Лучевой – солнечный ожог можно получить от длительного пребывания под ультрафиолетовой лампой.

Существует четыре степени ожогов. Какие? Каковы характерные признаки той или иной степени ожога? Ожоги 1-ой степени характеризуются легкими повреждениями самого поверхностного слоя кожи: покраснение небольшая припухлость тканей, болезненность. Через 2-3 дня ожоги проходят. Ожоги 2-ой степени – появление пузырьков, наполненных желтоватой жидкостью. 4-5- дней содержимое пузырей рассасывается, и раны подсыхают. Ожоги 3-ей степени отличаются большей глубиной: образуется плотная корка от светло-коричневого до черного цвета. Остается рубец. Время заживления - до нескольких месяцев. Ожоги 4-ой степени сопровождаются обугливанием кожи и глубже лежащих тканей, что может привести к смерти.

Что нужно сделать в первую очередь перед оказанием медицинской помощи при ожоге?

Как можно быстрее погасить горящую одежду. Для этого нужно облить человека водой и завернуть его в одеяло, пальто. Снять с него тлеющую одежду.

Какова первая помощь при ожогах разной степени тяжести? Ожоги первой степени похожи на обычные солнечные ожоги. Для их лечения не обязательно обращаться к врачу. Чтобы обожженная кожа не слишком пересохла, ее смазывают мазью от солнечных ожогов. При возникновении пузырьков самое главное их не трогать, так как в пузырь, вскрытый неправильно, может попасть инфекция. При ожогах второй степени необходима помощь врача, а до его приезда обожженное место следует немедленно подставить под струю холодной воды (особенно при химических ожогах), никакие мази использовать нельзя, так как это нам мешает правильно провести лечение. Затем обожженный участок накрывают чистой марлевой повязкой, салфеткой или полотенцем. Если к ране прилипла одежда, не пытайтесь самостоятельно отделить ее от кожи. Человеку, получившему ожог 3-ей степени во избежание шока, требуется обильное питье. В жизни может случиться так, что получивший травму человек будет целиком зависеть от вашей помощи, так как никого из взрослых поблизости не окажется. Поэтому постарайтесь запомнить что необходимо делать при кровотечениях и ожогах. Не исключено, что когда-нибудь эти знания помогут вам в спасении чьей-то жизни.

Урок можно закончить практическими упражнениями.

Тема 7. Правила дорожного движения для велосипедистов.

Цели и задачи урока: закрепить знания элементарных правил велосипедистов. Дать понятие о порядке движения на велосипеде по проезжей части, правилах перевозки грузов и маневрирования, о технических требованиях к велосипеду.

Оборудование: велосипеды для езды в детском автогородке (если их нет. То занятия можно организовать, используя макет перекрестка, его разметку и задачи для велосипедистов).

План или примерный ход урока:

Повторение пройденного материала.

С какого возраста можно ездить на велосипеде? Ездить на велосипеде может даже самый маленький, но только там, где нет движения автомобилей – на закрытых или загородных площадках, стадионах и других безопасных местах. По улицам и дорогам по велодорожкам разрешается ездить ребятам с 14 лет, а если велосипед с подвесным двигателем – с 16.

Где можно обучаться езде на велосипеде? В тех местах, где нет автомобильного движения: во дворе, на стадионе, на территории детского оздоровительного лагеря.

Где запрещено ездить на велосипедах и почему? Нельзя ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам, по аллеям, парков, бульваров, так как всегда есть риск задеть пешехода.

Чем в первую очередь нужно руководствоваться, покупая велосипед? Необходимо подобрать велосипед по росту. На слишком высоком велосипеде сидеть неловко, ноги не достают до педалей. Управлять таким велосипедом трудно. Неудобно также водить велосипед, если он мал.

Можно ли кататься на одноместном велосипеде вдвоем? Это запрещено правилами. Когда на велосипеде едут два человека, то управлять им очень трудно и можно упасть или попасть под машину.

Можно ли ездить на велосипеде, держась одной рукой за руль или вообще не держась за руль? Запрещено.

Дополнительные требования к порядку движения велосипедистов по проезжей части.

Учитель сообщает новые сведения о дополнительном требовании движения велосипедистов по проезжей части.

Правилами дорожного движения велосипедисты приравниваются к водителям транспортных средств, поэтому во время движения им необходимо следить за другими транспортными средствами, пешеходами, сигналами светофоров.

В многополосном потоке машин велосипедист занимает первую полосу, едет возле тротуара, на расстоянии не более 1 м от него или края проезжей части дороги. Двигаться можно только в один ряд друг за другом.

Выезжать за крайнюю правую полосу разрешается лишь для объезда или обгона. При этом следует предупреждать едущих сзади водителей, подавая сигнал поворота налево, вытянув левую руку в сторону, либо правую согнув в локте вверх. Закончив объезд, велосипедист снова занимает место в правой крайней полосе.

Левый поворот или разворот велосипедисту разрешается делать, не слезая с велосипеда, только на перекрестке и в том случае, если он поворачивает с улицы, где имеется одна полоса движения в данном направлении и по ней не ходят трамваи. При этом следует всегда пропускать транспортные средства. Во всех остальных случаях для того, чтобы сделать поворот налево или разворот, надо сойти с велосипеда и, держа его за руль, перейти через дорогу, соблюдая правила движения для пешеходов.

На перекрестке равнозначных дорог велосипедист должен всегда пропускать транспортные средства, приближающиеся справа, независимо от направления его движения.

Если на улице есть велосипедная дорожка, обозначенная соответствующим знаком 4.5, то едут только по ней. Не нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой все велосипедисты должны уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по дороге.

Велосипедистам разрешается ездить по обочине дороги, но при этом они должны соблюдать осторожность, не мешать другим пешеходам.

Велосипедистам разрешается перевозить на велосипедах груз, но перевозимые предметы не должны мешать им в управлении и выступать более чем на полметра по длине и ширине за габариты велосипеда. Если это требование не соблюдать, управлять велосипедом будет трудно. Кроме того, за выступающий предмет легко задеть проезжающему мимо автомобилю, а это может привести к несчастному случаю.

Практическое занятие.

Этап 1. Проверка велосипеда перед выездом (технические требования к велосипеду) и его устройство:

- установить сиденье по своему росту: при нижнем положении педали нога, опирающаяся на нее, должна быть слегка согнута в колене, но не вытянута, иначе будет трудно управлять велосипедом;
- велосипед должен иметь надежные тормоза(5);
- руль (3) должен быть хорошо закреплен;
- проверить натяжение цепи (6);
- проверить состояние колес (чтобы во время движения колеса не делали восьмерки), а так же давление в шинах, затяжку резьбовых соединений в осях передних и задних колес (7) и в других местах;
- проверить исправность звонка (2);
- спереди должен быть фонарь с белым светом, а сзади с красным (4) и красным светоотражателем.

Этап 2. Отрабатывание правил маневрирования:

- сигналы при левом повороте – вытянуть левую руку горизонтально в сторону или поднять правую согнутую в локте вверх;
- сигналы при правом повороте – вытянуть правую руку горизонтально в сторону или поднять левую, согнутую в локте вверх.

Тема 8. Дополнительные требования к движению велосипедистов.

Цели и задачи урока: закрепление имеющихся у обучающихся знаний, умений и навыков, универсальных учебных действий, знакомство с новыми требованиями, предъявляемыми к движению велосипедистов.

Оборудование: компьютер, мультимедиапроектор, экран или интерактивная доска.

Материалы к уроку:

24.1. Движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет должно осуществляться по велосипедной, велопешеходной дорожкам или полосе для велосипедистов.

24.2. Допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет по правому краю проезжей части — в следующих случаях:

- отсутствуют велосипедная и велопешеодная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним;
- габаритная ширина велосипеда, прицепа к нему либо перевозимого груза превышает 1 м;
- движение велосипедистов осуществляется в колоннах;
- по обочине — в случае, если отсутствуют велосипедная и велопешеодная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним или по правому краю проезжей части;
- по тротуару или пешеходной дорожке - в следующих случаях: отсутствуют велосипедная и велопешеодная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним, а также по правому краю проезжей части или обочине;
- велосипедист сопровождает велосипедиста в возрасте до 7 лет либо перевозит ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, в велоколяске или в прицепе, предназначенном для эксплуатации с велосипедом.

Колонны велосипедистов, гужевых повозок (саней), верховых и выночных животных при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов, верховых и выночных животных и по 5 повозок (саней). Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80—100 м.

24.3. Движение велосипедистов в возрасте от 7 до 14 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеодным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон.

24.4. Движение велосипедистов в возрасте младше 7 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным и велопешеодным дорожкам (на стороне для движения пешеходов), а также в пределах пешеходных зон.

24.5. При движении велосипедистов по правому краю проезжей части в случаях, предусмотренных настоящими Правилами, велосипедисты должны двигаться только в один ряд.

Допускается движение колонны велосипедистов в два ряда в случае, если габаритная ширина велосипедов не превышает 0,75 м.

Колонна велосипедистов должна быть разделена на группы по 10 велосипедистов в случае однорядного движения либо на группы по 10 пар в случае двухрядного движения. Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80 - 100 м.

24.6. Если движение велосипедиста по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон подвергает опасности или создает помехи для движения иных лиц, велосипедист должен спешиться и руководствоваться требованиями, предусмотренными настоящими Правилами для движения пешеходов.

24.7. Водители мопедов должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов.

Допускается движение водителей мопедов по обочине, если это не создает помех пешеходам.

24.8. Велосипедистам и водителям мопедов запрещается:

- управлять велосипедом, мопедом, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства;
- перевозить детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест;
- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении;
- двигаться по дороге без застегнутого мотошлема (для водителей мопедов).

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

24.10. При движении в темное время суток или в условиях недостаточной видимости велосипедистам и водителям мопедов рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями других транспортных средств.

Тема 9. Железная дорога.

Цели и задачи урока: научить учащихся пользоваться железнодорожными переходами; дать понятия об оборудовании железнодорожных переездов, правилах перехода и переезда через железнодорожные пути.

Оборудование: брошюры «Правила дорожного движения», плакаты.

План или примерный ход урока:

Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

Все автомобили, подъезжающие к полотну железной дороги, останавливаются и терпеливо ждут, когда поезд проедет мимо них. Почему? Вы знаете как не просто остановить быстро едущий автомобиль, а уж мгновенно остановить мчащийся поезд совсем невозможно. Даже самый короткий он в десятки раз тяжелее самого большого автомобиля. Значит и инерция движения у него во столько же раз сильнее. Машинист скорого поезда начинает замедлять ход состава за несколько километров до остановки. Для этого у поезда есть тормоза не только на колесах локомотива, но и на колесах каждого вагона. И все они подчиняются машинисту.

О том, что впереди железнодорожный переезд и нужно быть более осторожным, водителя предупреждают дорожные знаки (нумерация знаков из ПДД).

1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» - белый треугольник в красной рамке, в середине которого нарисованы рельсы со шпалами. Это значит, что впереди железнодорожный переезд со шлагбаумом.

1.2 Если же внутри треугольника изображен тепловоз – впереди неохраняемый «Железнодорожный переезд без шлагбаума» 1.2.

1.3 На дороге один за другим появляются предупреждающие знаки 1.4.1-1.4.6-«Приближение к железнодорожному переезду». Сперва белая дощечка с тремя косыми красными полосами на белом фоне (за 150 м до железнодорожного переезда), затем такая же дощечка с двумя полосами (за 100 м), и наконец – с одной (за 50 м).

Далее автомобиль подъезжает к железнодорожному полотну, через которое проложен деревянный настил.

Для того, чтобы на рельсах в момент прохода поезда не оказалось автомобиля, перед большинством переездов через железнодорожное полотно с обеих сторон устанавливают опускающиеся перекладины, выкрашенные черно-белыми полосками. Это шлагбаумы. Шлагбаум поднят – проезд открыт, опущен – проезд закрыт. Но движение машин через железнодорожный переезд кроме шлагбаума регулируется еще и светофорами.

6.9 – Круглый белолунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих белолунном и красном сигналах движение разрешается (если шлагбаум поднят) при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины). При приближении поезда то в одной, то в другой секции светофора загорается красный свет, одновременно подается звуковой сигнал. Шлагбаум закрывается – движение запрещается. Нельзя подлезать под закрытый шлагбаум. Нельзя переходить пути, если виден приближающийся поезд.

На многих станциях для перехода через пути сооружают мосты или прокладывают под ними тоннели. На тех станциях, где мостов нет, пешеходы должны переходить железнодорожные пути по настилам и только там, где установлены указатели «Пешеходный переход».

При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума, указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (из ПДД).

15.3. Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающим закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или фляжком, либо с вытянутыми в сторону руками);
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд;
- самовольно открывать шлагбаум.

15.4. В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линии, знака 2.5, или светофора, если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего – не ближе 10 м до ближайшего рельса.

15.5. при вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель обязан:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны на 1 км (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;

- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигналы остановки.

Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом красной материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Шлагбаум, светофор, дежурный по переезду закрывают дорогу не только автомобилям, но и пешеходам. При закрытом шлагбауме и запрещающем сигнале светофора движение пешеходов и велосипедистов запрещается. Ведь можно не рассчитать свою скорость, и поезд окажется на переезде раньше, чем пешеход перебежит или проедет велосипедист. Пешеход может поскользнуться и упасть прямо под колеса локомотива. А это – верная гибель.

Нельзя ни стоять, ни идти возле самого полотна. Экспрессы мчаться с такой скоростью, что пешехода может втянуть под вагон потоком воздуха или ударить камнем, выброшенным с полотна тем же потоком. По той же причине запрещено играть вблизи железнодорожных путей. Бывают случаи, когда дети играют на путях, ходят по рельсам, а в зимнее время катаются на санках и лыжах с железнодорожной насыпи. Это может привести к несчастным случаям, так как заигравшись, легко не заметить приближающегося поезда.

Урок можно закончить разбором дорожно-транспортного происшествия на железной дороге.

Тема 10. Итоговое занятие. ГИБДД. Ответственность за нарушения правил дорожного движения.

Цели и задачи урока: знакомство учащихся с историей образования службы ГАИ-ГИБДД и деятельностью инспектора ГИБДД.

Оборудование: карточки, плакаты.

План или примерный ход урока:

История ГАИ-ГИБДД

Датой образования Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России, которая в соответствии с Указом Президента России от 15 июля 1998 г. № 711 является правопреемником Госавтоинспекции, считается 3 июля 1936 г., когда Совет Народных комиссаров СССР своим постановлением утвердил основополагающий документ - Положение о ГАИ Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР. Основными задачами инспекции стали борьба с

авариями на дорогах, контроль за подготовкой водителей, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, его качественный и количественный учет.

В довоенный период, в основном, завершилось решение организационных и кадровых вопросов становления новой милицейской службы. Приказами НКВД СССР утверждены правила выдачи водительских документов, учета и технического осмотра автомобильного парка, порядок проведения углубленной проверки деятельности автохозяйств. В 1940 г. были подготовлены и направлены во все города типовые правила уличного движения.

Во время Великой Отечественной войны многие сотрудники ГАИ стали ее участниками, а оставшийся личный состав проводил мобилизацию автомобилей, мотоциклов и тракторов для нужд армии, содействовал авторемонтным заводам и мастерским в восстановлении техники, обеспечивал регулирование дорожного движения и контроль за подготовкой водительских кадров для фронта.

Во время налетов вражеской авиации, находясь на посту, милиционеры-регулировщики следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством и другими проявлениями преступности.

За успешное выполнение служебных обязанностей и проявленные при этом отвагу и мужество многие работники ГАИ и орудовцы получили высокие государственные награды.

В первые послевоенные годы из армии в народное хозяйство прибыло большое количество автомобилей и мотоциклов. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована техническими средствами регулирования движения.

Работники ГАИ приняли на себя обязанности по организации движения транспорта и пешеходов. Они участвовали в разработке схем и непосредственно в установке светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, будок регулировщика, нанесении линий дорожной разметки. На улицах многих краевых и областных центров страны появились первые светофоры.

После восстановления народного хозяйства значительно возросли объемы сельскохозяйственного и промышленного производства, строительства, началось освоение целинных земель. В середине 1950-х годов выпуск отечественных автомобилей превзошел довоенный уровень в 2,5 раза. Остро встали вопросы предупреждения дорожно-транспортного травматизма.

В этих условиях повышается роль министерств и ведомств, местных органов исполнительной власти в осуществлении мероприятий по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте. С ГАИ МВД СССР снимается часть функций организационно-хозяйственного характера. В ее состав включаются ОРУДы. Вводятся в действие единые в стране правила дорожного движения.

Одновременно активизируется работа общественных формирований. Так, в автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием подвижного состава, специализированные добровольные народные дружины.

Однако центральное место в системе органов государственного управления, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения принадлежала МВД, ибо без участия ГАИ решение многих вопросов в данной области было проблематично.

В конце 1960-х и начале 1970-х годов, когда Волжский автозавод приступил к массовому производству легковых автомобилей, именно ГАИ приняла на себя главную тяжесть борьбы с возросшим количеством дорожно-транспортных происшествий. В этот период произошли качественные изменения в организации и деятельности службы. В целях специализации по отдельным направлениям работы в ее составе образуются строевые подразделения дорожно-патрульной службы, подразделения по организации дорожного движения, диагностические станции для проведения государственного технического осмотра транспортных средств, межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы, монтажно-эксплуатационные предприятия по внедрению технических средств организации дорожного движения.

Значительно укрепилась техническая база ГАИ. В частности, при надзоре за дорожным движением стали применяться радиолокационные измерители скорости транспортных средств, вертолеты и патрульно-санитарные автомобили, на месте дорожно-транспортных происшествий использовались стереосъемка и аварийно-спасательное оборудование, организовано серийное производство аппаратуры для программируемого приема экзаменов по правилам дорожного движения.

В начале 1990-х годов с переходом в экономике к рыночным отношениям произошло резкое увеличение количества автотранспортных средств и интенсивности их использования, обострилась криминальная обстановка в сфере дорожного движения.

Эти обстоятельства продиктовали необходимость усиления контрольно-надзорной деятельности государственной инспекции.

Решение данной задачи осуществлялось путем развертывания сети стационарных постов на автомобильных дорогах, укрупнения подразделений дорожно-патрульной

службы, более жесткого применения мер административного воздействия за нарушение правил дорожного движения, создания федеральных компьютерных систем учета информации о похищенных транспортных средствах, введения более защищенных от подделки бланков водительских и регистрационных документов. Во многом благодаря этим мерам удалось добиться последовательного снижения числа дорожно-транспортных происшествий и краж транспортных средств на территории России.

Сегодня перед ГИБДД поставлена задача выхода на новый уровень своего развития, который позволил бы обеспечить еще большую степень защиты участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Инспектор ГИБДД.

Деятельность инспектора ГИБДД связана в основном с регулированием движения транспорта и предупреждением дорожно-транспортных происшествий на улицах и дорогах.

Благодаря работе Госавтоинспекции сохраняется жизнь и здоровье граждан, в особенности детей.

Структура профессиограммы инспектора ГИБДД сложная, она включает ряд профессий.

В первую очередь это профессия инспектора правоохранительного органа, в которой, как указывалось выше, реализуются все шесть сторон, характерных для данного вида деятельности: поисковая (познавательная), коммуникативная, удосто-верительная, организационная, реконструктивная и социальная.

Работник ГИБДД должен хорошо управлять различными транспортными средствами и для этого обладать качествами, входящими в профессиограмму водителя: остротой зрения, устойчивостью к ослеплению, способностью различать цвета, определенной величиной поля зрения, динамическим глазомером, координацией и переключаемостью моторных и сенсорных реакций, переключением внимания в зрительном поле, выбором нужной реакции, устойчивостью внимания при длительной работе, способностью правильно действовать в сложных и аварийных ситуациях.

Он должен не только в совершенстве знать действующие правила движения транспорта по улицам и дорогам нашей страны, но и иметь хорошие навыки водителя, должен уметь провести квалифицированный технический осмотр транспортных средств, а значит, хорошо разбираться в транспортной технике, быстро обнаруживать неисправности, их причины и уловки недобросовестных водителей, пытающихся выдать не вполне исправное средство за исправное.

Инспектор ГИБДД должен быть очень внимательным и решительным человеком. Он обязан не только постоянно контролировать движение транспортных средств, но и уметь предвидеть аварийную ситуацию.

Инспектор ДПС на автотрассе

Находясь при исполнении служебных обязанностей, работник ГИБДД в буквальном смысле слова находится в центре внимания сотен, а иногда тысяч людей: водителей, пассажиров, пешеходов. Поэтому он должен быть подтянут, корректен и вежлив. Его жесты должны быть точны и понятны всем окружающим. Он должен быть ловким, пластичным, обладать повышенным чувством ответственности за свои действия.

Регулирование уличного движения и контроль за ним требует от инспектора напряженной работы всех органов чувств. Особенно высокие требования предъявляются к зрению работников ДПС на линии. Острота зрения должна сохраняться в неблагоприятных условиях: в сумерках, в дождь, в ночное время, при больших скоростях транспортных средств. Он не должен страдать аллергией.

В настоящее время инспектор ДПС располагает значительным арсеналом технических средств: радио, специальными приборами для определения скорости транспортных средств на расстоянии, мотоциклом, автомобилем. Существуют специальные подразделения ДПС, контролирующие трудные участки трасс с вертолета.

Хорошего инспектора отличает великолепное знание этой разнообразной техники, тщательно отработанные навыки владения ею. Чтобы технические средства не отказали в решающий момент, о них нужно постоянно заботиться и проверять их исправность.

Инспектор на трассе должен уметь распределять свое внимание между многими объектами: потоками транспортных средств, пешеходов, дорожными знаками, состоянием дорожного покрытия и др. Он должен быть бдительным, чтобы суметь предвидеть развитие аварийной ситуации до того, как она переросла в транспортное происшествие.

Чтобы в сложных условиях, располагая несколькими секундами, предотвратить дорожно-транспортное происшествие, он должен обладать высокой эмоциональной устойчивостью, быть смелым и решительным.

Задачи и функции дорожно-патрульной службы

Основными задачами ДПС являются:

- сохранение жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их законных прав и интересов, а также интересов общества и государства;
- обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения.

Функции дорожно-патрульной службы

Оказание в пределах своей компетенции содействия и помощи участникам дорожного движения в осуществлении их законных прав и интересов.

Осуществление контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий.

Охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений на улицах, дорогах и иных общественных местах.

Осуществление розыска угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест дорожно-транспортных происшествий.

Осуществление в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

Осуществление неотложных действий на месте ДТП, а также принятие мер по эвакуации людей и оказанию им первой медицинской помощи, содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра.

Проведение в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации дознания по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств.

Выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устраниению.

Информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке в области дорожного движения, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению.

Участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Контроль за состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Участие совместно с паспортно-визовой службой в осуществлении контроля за соблюдением иностранными гражданами и лицами без гражданства установленных для них правил въезда, выезда, пребывания и транзитного проезда на транспортных средствах через территорию Российской Федерации.

Что называется дорожно-транспортным происшествием? Кто может стать участником ДТП?

Участниками дорожно-транспортного происшествия могут стать водители транспортных средств, пешеходы (взрослые и дети), пассажиры, ремонтные рабочие, велосипедисты и др.

Правилами дорожного движения на водителя накладывается ответственность за все его действия на дороге. Поэтому всем так необходимо знать основные правила поведения участника ДТП. Вот некоторые из них:

- остановиться и не трогать с места велосипед (мотоцикл, машину), а также другие предметы, имеющие отношение к происшествию;
- обеспечить оказание первой медицинской помощи пострадавшему, отправить его на попутном транспорте в ближайшее лечебное учреждение;
- сообщить о случившемся работникам милиции;
- принять меры к сохранению места происшествия в неизменном виде, сохранить следы тормозного пути велосипеда (мотоцикла, машины), записать паспортные данные участников происшествия и свидетелей;
- принять меры предосторожности на месте происшествия. Чтобы предупредить другие несчастные случаи. Это особенно необходимо при наступлении темноты, в тумане или при плохой видимости вообще.

Вы оказались на участке дороги в тот момент, когда там столкнулись автомобили или произошел наезд на велосипедиста или пешехода. Как правильно поступить, не нарушая правил? Проехать мимо или остановиться? Если вы видели, как развивались события в момент аварии, то становитесь важным свидетелем.

Если вы оказались очевидцем ДТП, вам необходимо знать свои обязанности. Если по каким-либо причинам водитель, совершивший наезд или другое грубое нарушение ПДД, угрожающее жизни людей, покинул место происшествия, то очевидец должен

записать номерной знак его машины. В подобных случаях необходимо запомнить марку машины, ее цвет, число ехавших с ней людей. Эти данные следует быстро сообщить ближайшему работнику милиции, дружииннику, инспектору дорожно-патрульной службы. Это облегчает расследование причин происшествия, а иногда является единственным фактором для установления виновного.

Уехав с места происшествия (будучи свидетелем), вы лишаете следствие возможности объективно разобраться в случившемся, установить виновника аварии. Правила требуют в этой ситуации обязательно остановиться, не мешая движению других транспортных средств, оказать доврачебную помощь пострадавшим, вызвать «скорую», сообщить о случившемся в ГИБДД или милицию, записать адреса свидетелей, оказавшихся рядом с вами в момент аварии, и дождаться приезда сотрудников милиции. В случае, если поврежденные в момент аварии велосипед, мопед или мотоцикл препятствуют движению транспорта, их можно убрать с проезжей части, предварительно обозначив это место в присутствии свидетелей.

Часто минуты решают судьбу пострадавшего на дороге, если до прихода «скорой» ему не оказана необходимая помощь. Но как правильно оказать эту помощь? Нужно иметь в виду, что дорожные травмы связаны всегда с многочисленными переломами, порезами и порывами внутренних органов человека; любая авария характеризуется ударом при столкновении. Даже при скорости 20 км/ч в данной ситуации на человека действуют силы, в 6-7 раз превышающие силу тяжести.

Основной принцип при оказании первой медицинской помощи пострадавшим – не нанести ему новых травм своими неправильными действиями. В первую очередь, необходимо выяснить, какую травму получил человек. Если он в сознании, то это можно спросить у самого пострадавшего, если же он без сознания, то прежде чем перетаскивать, необходимо ощупать его, чтобы определить, как правильнее ему помочь.

Если человек лежит на проезжей части, его нужно переместить на обочину или тротуар, но не переносить, а перетащить. Дело в том, что другие водители могут не заметить лежащего человека и совершив повторный наезд на него. Нельзя класть пострадавшего на спину, за исключением случая, когда ему требуется искусственное дыхание. Голова раненого всегда должна быть наклонена в сторону. Если происшествие произошло в холодную погоду, не забудьте постелить что-нибудь на землю и по возможности накройте человека теплой одеждой, чтобы к ранам не добавилась простуда. Для остановки сильного кровотечения нужно потуже перетянуть жгут выше раны, и сделать это необходимо как можно быстрее.

Если же человека, попавшего в ДТП, необходимо вытащить из автомобиля, то сначала освобождают доступ к нему, затем извлекают в той же позе, в которой он находится. И лучше это делать хотя бы вдвоем.

Существуют различные способы переноски пострадавшего. Если он может передвигаться с посторонней помощью. То помогающий ему одной рукой должен обхватить пострадавшего за талию, а другой взять за руку перекинутую через его плечо. Если пострадавший не может самостоятельно передвигаться, то его переносят на спине. Значительно легче переноска на специальных носилках, которые позволяют делать остановки для отдыха. Их легко изготовить их подручных материалов. Для этого достаточно привязать в шестам одеяло (плащ-палатку, пальто). Носильщики не должны идти в ногу, так как это раскачивает носилки; преодолевая неровности местности. Они должны следить за тем, чтобы тело пострадавшего всегда оставалось в горизонтальном положении.

Если дорожное происшествие случилось не далеко от города или населенного пункта, не торопитесь отправлять пострадавшего на первом попавшемся автомобиле – неправильная транспортировка раненого, как показывает практика, часто заканчивается самыми печальными последствиями. В этой ситуации будет лучше как можно быстрее сообщить о случившемся в медицинское учреждение или милицию.

Для оказания первой медицинской помощи необходимо воспользоваться медикаментами, находящимися в аптечке первой помощи. Она содержит настойку йода, нашатырный спирт, успокаивающие и сердечные (настойка валерианы, валидол, кофеин), обезболивающие средства (анальгин, амидопирин), кровоостанавливающий жгут, индивидуальный, стерильный пакет, бинт.

Итак, многое сделать нельзя, но очень важно правильно оказать первую помощь, тогда тяжело пострадавшие будут спасены в больнице. В большинстве случаев лучше подождать прибытия врача «скорой помощи», чем пытаться доставить пострадавшего в больницу на обычном автомобиле. Для сохранения жизни важна не столько быстрая, сколько правильная доставка в больницу.

Задания для самостоятельной работы:

1. Что вызвало необходимость создания службы ГИБДД?
2. Отличаются ли требования регулировщика в Москве от требований, действующих в других городах и населенных пунктах нашей страны?
3. Какие функции выполняет сотрудник ДПС?
4. Зачем нужны инспекторы ДПС сегодня?

8-й класс

Тема 1. Вводное занятие. Правила дорожного движения - закон улиц и дорог.

Цели и задачи урока: вспомнить правила дорожного движения; способствовать развитию умения видеть на дороге ситуации – «ловушки», научить решать дорожные задачи.

Оборудование: брошюры ПДД, знаки разных групп, плакаты с дорожными «ловушками», разными типами светофоров.

План или примерный ход урока:

Перед началом занятия все ученики делятся на три группы, каждая из которых получает свое задание. На обдумывание (вспомнить материал, используя ПДД и плакаты, решить задачу) дается 10 минут. Обсуждение каждой темы – 10 минут.

Тема для группы 1 – «Дорожные знаки».

(Повторение уроков 5-6 класс).

Каждый ученик получает по одному вопросу, который представляет классу вместе с ответом; капитан группы дает вариант решения задачи. Вопросы и задачу предварительно можно обсудить всей группой, затем классом. Капитан задает встречные вопросы по теме, предлагает решить задачу или поиграть со зрителями в игру «Знатоки дорожных знаков».

Вопросы группе:

- Для чего нужны дорожные знаки?
- Где и как устанавливаются дорожные знаки?
- На какие группы делятся все дорожные знаки?
- Какие знаки для пешеходов есть в группе запрещающих знаков?
- Какие знаки для пешеходов есть в группе информационно-указательных знаков?
- Какие знаки для велосипедистов вы знаете, и к каким группам они относятся?
- Какой знак для водителей устанавливается перед пешеходным переходом?
- Какой знак для водителей устанавливается в районе школ, детских садов?

Задача № 1. Какой дорожный знак устанавливают непосредственно у пешеходного перехода:

А) предупреждающий «Пешеходный переход»;

Б) информационно-указательный «Пешеходный переход»;

Тема для группы 2 – «Светофор».

(Повторение урока 5-6 класс).

Вопросы группе:

- Когда появились первые светофоры, и какими они были?
- Что представляет собой светофор и его значение?
- Что означает каждый из сигналов светофора?
- Какие виды светофоров вы знаете?
- Где устанавливают одно- и двухсекционные светофоры?
- Как переходить дорогу по односекционному светофору с желтым мигающим сигналом?
- Как переходить дорогу по светофору с дополнительной секцией?
- В каких направлениях, и при каких сигналах светофора с дополнительными секциями может ехать велосипедист?

Велосипедист приравнивается к водителям. При основном зеленом сигнале светофора независимо от указания дополнительных секций велосипедист должен ехать прямо. При зеленой стрелке правой секции с основным зеленым сигналом – прямо и направо, а при зеленой стрелке правой секции и с красным основным сигналом – только направо. Поворот налево и разворот велосипедам запрещен. Они должны сойти с велосипеда и вести его в руках по пешеходному переходу.

Какие ситуации «ловушки» подстерегают ребят на перекрестке со светофором?

Задача № 2. Где пешеход должен ожидать смену сигнала светофора, если он не успел перейти середину проезжей части:

- A) оставаться там, где его застал запрещающий сигнал;
- Б) быстро закончить переход;
- В) остановиться на «островке безопасности» или середине проезжей части?

Тема для группы 3 – «Причины дорожно-транспортных происшествий».

Вопросы группе:

- Что называется дорожно-транспортным происшествием?
- Причины дорожно-транспортных происшествий?
- Как регулируется движение пешеходов?

Светофором, линиями разметки, указателями, регулировщиком, дорожными знаками.

- Какие «бытовые» привычки обычно дети переносят в поведение на проезжей части и нужно ли от них избавляться?
- В каких местах пешеходы обязаны переходить улицу?
- Как следует убедиться в безопасности, прежде чем перейти улицу?
- Какие бывают пешеходные переходы?

Регулируемые и нерегулируемые.

- Какие дорожные «ловушки» подстерегают ребят на пешеходном переходе?
- Что опаснее машина, которая стоит или которая едет?

Задача № 3 По какой стороне обозначенного пешеходного перехода должен идти пешеход:

- А) по той стороне, где больше места;
- Б) по его левой половине;
- В) по его правой половине;

В конце урока каждый ученик получает соответствующую оценку. Оставшееся время заполняется решением дорожных задач на повторение пройденного материала и разбором ДТП с участием детей.

Тема 2. Дорожная азбука.

Цели и задачи урока: познакомить с историей дорожных знаков, причинами их усложнения, с международным языком знаков; научить читать дорожные знаки.

Оборудование: брошюры ПДД, плакаты с дорожными знаками.

План или примерный ход урока:

Для чего нужны дорожные знаки? Где и как устанавливаются дорожные знаки? (урок 2-5 класс). Как вы думаете, когда появились первые дорожные знаки?

Самые старые из всех дорожных знаков – указатели расстояния. Для того, чтобы люди не сбились с пути, дорогу помечали. Так в Древнем Риме вдоль дорог через определенные расстояния устанавливали каменные столбы – указатели. А в самом Риме у здания форума стоял позолоченный камень, от которого велся счет расстояний всех главных дорог. По этим столбам можно было узнать направление 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 затесы на стволах, а в степи вдоль дорог укладывали камни или ставили столбы. На перекрестках дорог устанавливали каменные или деревянные кресты, строили часовни.

Более 300 лет назад при царе Алексее Михайловиче впервые стали устанавливать верстовые столбы. Он повелел между Москвой и загородной своей резиденцией – селом Коломенским – через каждую версту поставить высокие столбы, которые в народе прозвали «коломенскими верстами». Тогда же про высоких людей сложилась поговорка: «Высок, как коломенская верста». При Петре I строительство дорог в России резко

возросло. На больших дорогах (большаках) стали устанавливать верстовые столбы и окрашивать их полосами в цвета русского национального флага. «Полосатые версты» были хорошо видны.

Позднее стали устанавливать столбы на перекрестках, делать на них надписи, объясняющие, куда какая дорога ведет. Ставили столбы на границах уездов, на них делались надписи с названиями уездов. Между селами также устанавливали небольшие столбы с указателями, какое село должно отвечать за состояние того или иного участка дороги. На опасных участках дороги устанавливались надолбы. Дороги, на которых ставили столбы, назывались столбовыми, на второстепенных дорогах столбов не было.

Но когда по дорогам вместо саней, колясок и телег, запряженных лошадьми, потянулся непрерывный поток машин, оказалось, что одних указателей расстояния мало. Стало понятно, что ездить быстро и без аварий можно лишь в том случае, если шоферу помогают другие дорожные знаки.

Поначалу каждая страна имела свои знаки, изготавливали их дорожные органы, каждый на свой лад. Когда международные автомобильные сообщения были развиты слабо и водители одной страны редко ездили в другую, то такое положение еще можно было терпеть. Но когда автомобильные сообщения между странами получили большее развитие, возникла необходимость введения международных дорожных знаков.

Попытка ввести единые международные знаки была предпринята еще в 1909 году. С этой целью в Париже собралась Международная конференция по дорожным знакам, на которой были приняты четыре международных знака.

Эти знаки круглой формы имели символы, почти полностью соответствующие тем, которые применяются на современных знаках для обозначения тех же видов опасности.

В 1968 году на следующей конференции уже было введено 126 знаков. В 1978 году принят новый ГОСТ, который устанавливал 7 групп дорожных знаков (перечислить эти группы).

Дорожным знакам присвоены номера, состоящие из цифр. Первое число – номер группы, к которой принадлежит знак; второе – порядковый номер знака в группе. Для знаков, имеющих одинаковое смысловое значение, сохраняется общий порядковый номер, а разновидности этих знаков обозначены цифрами, разделенными между собой точками (рассмотреть номера дорожных знаков в ПДД).

Повторить все 7 групп знаков, используя ПДД и плакаты.

Предупреждающие знаки.

Какова форма знаков, их цвет, общее значение? Какие знаки информируют о пересечении дорог (с трамвайной линией, с равнозначной дорогой, с круговым движением)?

Какие знаки предупреждают об изменении направления дороги? («Опасный поворот», «Опасные повороты»).

Какие знаки предупреждают о состоянии дороги? («Скользкая дорога», «Неровная дорога», «Выброс гравия»).

Какие знаки предупреждают о появлении на дороге людей и других препятствий? (Ремонт дороги, выезд на набережную, приближение к разводному мосту, 1.20 «Пешеходный переход», «Дети»).

Знаки приоритета.

Как делятся дороги по своему значению? (Главные и второстепенные). Каково общее значение знаков приоритета? Устанавливают очередность проезда перекрестков, где кто-то должен уступить дорогу.

Знаки данной группы устанавливают очередь проезда только на перекрестках? Также очередь проезда узких участков дорог.

В этой группе есть единственный восьмиугольный знак; какой и каково его значение? Запрещающие знаки.

Какова форма знаков, их цвет, общее значение? Приведите примеры запрещающих знаков.

Все ли знаки этой группы запрещают движение? Есть знаки, запрещающие обгон, стоянку, остановку, ограничивающие максимальную скорость, а также знаки, информирующие о конце каких-либо ограничений).

Предписывающие знаки.

Какова форма знаков, их цвет, общее значение? Какие знаки разрешают движение только в определенных направлениях? Какие знаки разрешают движение только с определенной скоростью? Какие знаки разрешают движение только определенным участникам движения?

Информационно-указательные знаки.

Какова их форма, цвет, общее значение? Приведите примеры знаков и расскажите о чем они «говорят». Какие знаки данной группы являются знаками для пешеходов?

Знаки сервиса.

Какие это знаки и зачем они нужны? Приведите примеры. Знаки дополнительной информации. Как по-другому называют эти знаки? (Таблички). Каково их значение? Могут ли эти знаки применяться самостоятельно? Только вместе с другими знаками.

Какие знаки данной группы можно объединить по видам транспортных средств? Какие знаки данной группы можно объединить по времени действия?

Закончить урок можно решением задач и разбором БТП с участием детей и подростков.

Тема 3. Регулирование движения транспортных средств.

Цели и задачи урока: Познакомиться с понятием организации дорожного движения.

Оборудование: плакаты, брошюры ПДД.

План или примерный ход урока:

Бурный процесс автомобилизации с каждым годом охватывает все большее число стран, постоянно увеличивается автомобильный парк, количество вовлекаемых в сферу дорожного движения людей. Рост автомобильного парка и объема перевозок ведет к увеличению интенсивности движения, что в условиях городов с исторически сложившейся застройкой приводит к возникновению транспортной проблемы. Особенно остро она проявляется в узловых пунктах улично-дорожной сети. Здесь увеличиваются транспортные задержки, образуются очереди и заторы, что вызывает снижение скорости сообщения, неоправданный перерасход топлива и повышенное изнашивание узлов и агрегатов транспортных средств.

Переменный режим движения, частые остановки и скопления автомобилей на перекрестках являются причинами повышенного загрязнения воздушного бассейна города продуктами неполного сгорания топлива. Городское население постоянно подвержено воздействию транспортного шума и отработавших газов.

Одновременно растет и количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых гибнут и получают ранения миллионы людей во всем мире, повреждаются и выходят из строя дорогостоящая техника и грузы. Свыше 60% всех ДТП приходится на города и другие населенные пункты. При этом на перекрестках, занимающих незначительную часть территории города, концентрируется более 30% всех ДТП.

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера. К числу архитектурно-планировочных мероприятий относятся строительство новых и реконструкция существующих улиц, строительство транспортных пересечений в разных уровнях, пешеходных тоннелей, объездных дорог вокруг городов для отвода транзитных транспортных потоков и т.д.

Организационные мероприятия способствуют упорядочению движения на уже существующей (сложившейся) улично-дорожной сети. К числу таких мероприятий относятся введение одностороннего движения, кругового движения на перекрестках, организация пешеходных переходов и пешеходных зон, автомобильных стоянок, остановок общественного транспорта и др.

В то время, как организация мероприятий архитектурно-планировочного характера требует, помимо значительных капиталовложений, довольно большого периода времени, организационные мероприятия способны привести хотя и к временному, но сравнительно быстрому эффекту. В ряде случаев организационные мероприятия выступают в роли единственного средства для решения транспортной проблемы.

Речь идет об организации движения в исторически сложившихся кварталах старых городов, которые часто являются памятниками архитектуры и не подлежат реконструкции. Кроме того, развитие улично-дорожной сети нередко связано с ликвидацией зеленых насаждений, что не всегда является целесообразным.

При реализации мероприятий по организации дорожного движения особая роль принадлежит внедрению технических средств: дорожных знаков и дорожной разметки, средств светофорного регулирования, дорожных ограждений и направляющих устройств. При этом светофорное регулирование является одним из основных средств обеспечения безопасности движения на перекрестках. Количество перекрестков, оборудованных светофорами, в крупнейших городах мира с высоким уровнем автомобилизации непрерывно возрастает и достигает в некоторых случаях соотношения: один светофорный объект на 1,5-2 тыс. жителей города.

За последние годы в нашей стране и за рубежом интенсивно ведутся работы по созданию сложных автоматизированных систем с применением управляющих ЭВМ, средств автоматики, телемеханики, диспетчерской связи и телевидения для управления движением в масштабах крупного района или целого города. Опыт эксплуатации таких систем убедительно свидетельствует об их эффективности в решении транспортной проблемы.

Основные термины и определения.

На уровне служб дорожного движения, организация дорожного движения представляет собой комплекс инженерных и организационных мероприятий на существующей улично-дорожной сети, обеспечивающих безопасность и достаточную скорость транспортных и пешеходных потоков. К числу таких мероприятий относится управление дорожным движением, которое, как правило, решает более узкие задачи. В общем случае под управлением понимается воздействие на тот или иной объект с целью

улучшения его функционирования. Применительно к дорожному движению объектом управления являются транспортные и пешеходные потоки. Частным видом управления является регулирование, т.е. поддержание параметров движения в заданных пределах.

С учетом того, что регулирование является лишь частным случаем как управления, так и организации движения, а целью применения технических средств является реализация ее схемы, употребляется термин "технические средства организации движения" или "технические средства управления движением", что соответствует принятым нормативным документам (ГОСТ 23457-86).

Вместе с тем, в силу сложившейся традиции, термин "регулирование" также получил широкое распространение. Например, в Правилах дорожного движения (ПДД) перекрестки и пешеходные переходы, оборудованные светофорами, называются регулируемыми, в отличие от нерегулируемых, где светофоры отсутствуют. Существуют также термины "цикл регулирования", "регулируемое направление" и т.п. В специальной литературе перекресток, оборудованный светофором, нередко называется "светофорным объектом".

Сущность управления заключается в том, чтобы обязывать водителей и пешеходов, запрещать или рекомендовать им те или иные действия в интересах обеспечения скорости и безопасности. Оно осуществляется путем включения соответствующих требований в ПДД, а также применением комплекса технических средств и распорядительными действиями инспекторов дорожно-патрульной службы ГАИ и других лиц, имеющих соответствующие полномочия.

Автоматическое управление осуществляется без участия человека по заранее заданной программе, автоматизированное - с участием человека-оператора. Оператор, используя комплекс технических средств для сбора необходимой информации и поиска оптимального решения, может корректировать программу работы автоматических устройств. Как в первом, так и во втором случае в процессе управления могут быть использованы ЭВМ. И, наконец, существует ручное управление, когда оператор, оценивая транспортную ситуацию визуально, оказывает управляющее воздействие на основе имеющегося опыта и интуиции. Контур автоматического управления может быть как замкнутым, так и разомкнутым.

Любое устройство автоматического управления функционирует в соответствии с определенным алгоритмом, который представляет собой описание процессов переработки информации и выработки необходимого управляющего воздействия. Применительно к дорожному движению перерабатывается информация о параметрах движения и определяется характер управления светофорами, действующими на транспортный

поток. Алгоритм управления технически реализуется контроллерами, переключающими сигналы светофоров по предусмотренной программе. В автоматизированных системах управления с использованием ЭВМ алгоритм решения задач управления реализуется также в виде набора программ ее работы.

Классификация технических средств.

Технические средства организации движения по их назначению можно разделить на две большие группы. К первой относятся технические средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров.

Это - дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры и направляющие устройства.

Ко второй группе относятся средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному алгоритму. Это - дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов АСУД, средства диспетчерской связи и т.д.

Характер воздействия технических средств первой группы на объект управления может быть двояким. Неуправляемые дорожные знаки, разметка проезжей части и направляющие устройства обеспечивают постоянный порядок движения, изменить который можно лишь соответствующей заменой этих средств (например, установкой другого знака или применением другого вида разметки). Напротив, управляемые дорожные знаки способны обеспечивать переменный порядок движения (поочередный пропуск транспортных потоков через перекресток с помощью сигналов светофора или, например, временное запрещение движения в каком-то направлении путем смены символа управляемого знака).

Сигналы светофора

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);

по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;

на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;

при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;

для управления движением транспортных средств общего пользования.

Порядок чередования сигналов, их вид и значение, принятые в России, соответствуют международной Конвенции о дорожных знаках и сигналах. Сигналы чередуются в такой последовательности: красный - красный с желтым - зеленый - желтый - красный...

При отсутствии дополнительной секции красный немигающий сигнал запрещает движение по всей ширине проезжей части. Остальные разновидности красного сигнала имеют специальное назначение:

контурная черная стрелка на красном фоне круглой формы запрещает движение в сторону, указанную стрелкой;

косой красный крест на черном фоне квадратной формы запрещает въезд на полосу движения, над которой он расположен;

красный силуэт стоящего человека запрещает движение пешеходам;

красный мигающий сигнал или два красных попеременно мигающих сигнала запрещают выезжать на железнодорожный переезд, разводной мост, причал паромной переправы и в другие места, представляющие особую опасность для движения.

Желтый немигающий сигнал обязывает к остановке перед стоп - линией всех водителей, за исключением тех, которые уже не могли бы остановиться с учетом требований безопасности движения. Желтый сигнал, подключенный к красному, предупреждает о незамедлительном включении зеленого сигнала. Желтый мигающий сигнал не запрещает движение и применяется для обозначения перекрестков, которые могут быть не замечены водителями на расстоянии, достаточном для остановки транспортного средства.

Зеленый немигающий сигнал при отсутствии каких-либо дополнительных ограничений, а также дополнительной секции светофора разрешает движение по всей ширине проезжей части во всех направлениях. Зеленый мигающий сигнал предупреждает о конце разрешающего такта.

Разновидности зеленого сигнала и их назначение следующие:

контурная черная стрелка на зеленом фоне круглой формы, а также зеленая стрелка на черном фоне круглой формы – разрешают движение в сторону стрелки;

зеленая стрелка, на черном фоне квадратной формы направленная вниз, разрешает движение по полосе, над которой расположен светофор;

сигнал в виде зеленого силуэта идущего человека разрешает движение пешеходов.

Зеленая стрелка дополнительной секции светофора разрешает движение в сторону, указанную стрелкой, независимо от сигнала основного светофора. При этом красный сигнал основного светофора лишает водителей, движущихся в сторону включенной

зеленой стрелки дополнительной секции, преимущественного права проезда. Выключенная секция запрещает движение в направлении стрелки этой секции даже при включенном зеленом сигнале основного светофора.

Разрешенное направление движения для транспортных средств зависит от сочетания включенных сигналов верхнего и нижнего ряда специального светофора (в случае его применения). При выключенном нижнем сигнале движение запрещено во всех направлениях.

Сигналы светофора

В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и белолунного цвета.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и X-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;

ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктов 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов*, имеют то же значение, что и круглые сигналы соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указанное стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

*Вместо красных и желтых стрелок в том же значении могут использоваться круглые красные и желтые сигналы с нанесенными на них черными контурными стрелками.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода (велосипеда), то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным X-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний - прямо, правый - направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

Сигналы регулировщика

Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

- со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях; со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;

пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

- движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил.

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

Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.

При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;
- перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

- в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению, в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно - остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, по нерегулируемому* пешеходному переходу.

*Понятия регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода аналогичны понятиям регулируемого и нерегулируемого перекрестка, установленным в пункте 13.3. Правил.

Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, могут продолжать движение лишь убедившись, что перед указанным транспортным средством нет пешеходов.

На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части данного направления.

Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.

Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.

Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательный знак «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие существуют методы организации дорожного движения?
2. Как сделать движение безопасным?
3. Какие требования предъявляются к обустройству дороги светофорами?

Тема 4. Движение пешеходов по улицам и дорогам.

Цели и задачи урока: выучить правила для пешеходов; научиться правильно пользоваться ими, сформировать четкое представление о дисциплине пешеходов, пассажиров, водителей и велосипедистов.

Оборудование: брошюры ПДД, соответствующие плакаты

План или примерный ход урока:

Как регулируется движение пешеходов? В каких местах пешеходы обязаны переходить улицу? Какие бывают пешеходные переходы? Какие знаки для пешеходов вы знаете? Может ли пешеход в населенном пункте идти по проезжей части? Может ли пешеход идти по велосипедной дорожке? Может ли пешеход идти по проезжей части вне населенного пункта? Как безопаснее идти по обочине: параллельно или навстречу потоку транспортных средств? Как должен следовать пешеход, ведущий велосипед?

Как в черте населенного пункта, так и за его пределами он может следовать только по ходу движения. Это связано с тем, что велосипед имеет фонари и световозвращатели, которые при движении пешехода по левой стороне могут нарушить правильную ориентацию едущих сзади водителей.

В каких местах запрещено пешеходам переходить через дорогу? Можно ли по тротуару идти строем, взявшись за руки и занимая почти всю его ширину? Можно ли стоять на тротуаре группой?

Движение по дорогам групп людей.

Различают движение колонн пешеходов и групп детей. Под колонной пешеходов следует понимать группу людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении. Колонны пешеходов должны двигаться по правой стороне проезжей части дороги не

более. Чем в 4 ряда., не создавая помех движению транспортных средств. Впереди и сзади колонны с левой стороны должны шагать сопровождающие с красными флагами, а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости (снегопад, дождь) – с зажженными фонарями, впереди с белым , а сзади с красным.

Для руководства движением колонны назначается старший.

Группы детей должны идти только по тротуарам и пешеходным дорожкам в сопровождении взрослых.

Движение группы детей по велосипедной дорожке и проезжей части запрещено. При отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек группы детей могут двигаться в светлое время суток по обочине с тремя сопровождающими в том же порядке, что и колонны пешеходов (не более чем в 4 ряда и только в направлении движения транспортных средств).

Переходить улицу и дорогу группами детей разрешается только на перекрестках и в местах перехода. Старший группы поднятием флагка (или школьным жезлом) предупреждает водителей транспорта о переходе группы детей.

Участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства. В процессе объяснения – работа с текстом правил дорожного движения.

1.3 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.

1.4 На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

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

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 принимать все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

1.6 Лица, нарушившие правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Каждый из нас ежедневно переходит улицу, многие пользуются общественным транспортом, некоторые являются водителями велосипедов – все это делает нас участниками дорожного движения. Поэтому знание Правил дорожного движения для современного человека – необходимость. А нарушение их может обернутьсяувечьем и даже гибелью.

Представьте, что было бы в городе, если бы хоть одну минуту все водители транспорта и пешеходы не соблюдали установленных Правил дорожного движения, не обращали бы внимания на дорожные знаки и светофоры, пешеходы ходили бы там, где им вздумается, по проезжей части дороги.

Машины ехали бы не там, где должны, а там, где можно проехать. Что стало бы твориться на улицах и дорогах?

Хаотичное движение транспортных средств привело бы к тому, что перекрестки были бы завалены грудами битых машин. Сколько бы несчастных случаев повлекло за собой такое беспорядочное движение транспорта. Нарушился бы график проезда автобусов и троллейбусов. Пассажиры, грузы и товары не были бы доставлены в срок к месту назначения, нарушилась бы нормальная жизнь в городе.

Во избежание этого и созданы Правила дорожного движения, которые необходимо знать и строго соблюдать.

В ПДД четко определены обязанности для каждой категории участников дорожного движения: водителей, пассажиров и пешеходов. Но вместе с тем у всех есть общее правило – быть взаимно предупредительными. Что это значит? Если каждый будет выполнять предписанные правила и, тем самым, не мешать другим участникам движения, то это и означает взаимную предупредительность. Например, водитель поворачивает на перекрестке, впереди – пешеходный переход, по которому идет пешеход, и водитель пропускает его. Или пешеход, видя, что машина уже близко, не бросается ей наперерез – «авось» успею, а пропускает машину. Это и есть предупредительность.

(Приведите свои примеры).

В нашей стране принято правостороннее движение. Это касается не только машин, но и пешеходов. Идя по пешеходной дорожке или по пешеходному переходу, нужно придерживаться правой стороны. Но почему же все-таки и люди, и машины при встрече расходятся и разъезжаются вправо, а не влево? Откуда появилось такое правило?

Оно возникло очень давно, в глубокой древности. Когда-то люди всегда ходили вооруженными, потому что путешествовать в те времена было довольно опасно. Идет человек или едет верхом по дороге. В правой руке у него оружие, в левой – щит. Видит идущего или едущего навстречу. Как выгоднее с ним разминуться? Так, чтобы быть, на

всякий случай, прикрытым щитом, чтобы неожиданный удар пришелся бы по щиту, а не по открытому боку. Вот так и появилась привычка расходиться или разъезжаться правой стороной. Появилась и осталась навсегда.

Уступить дорогу (не создавать помех) – требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движение, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Одно из основных требований ПДД к водителям- четкое распределение проезда перекрестков. Для этого нужно знать, что преимущество у той машины, которая едет по главной дороге.

Какая дорога является главной? А если дороги равнозначны? Значит есть светофор. А если его нет? Водитель уступает дорогу всем транспортным средствам, движущимся справа. При пересечении автомобильной дороги с велосипедной дорожкой преимущество имеет автомобиль.

Давайте сформулируем основные правила этики на дороге, которыми должен руководствоваться каждый велосипедист. Будьте вежливыми и предупредительными. Даже имея право на преимущество проезда, но увидев, что из-за невнимательности или неосторожности кто-то оказался на пути движения, уступите дорогу.

При выполнении любого маневра на дороге нужно обязательно своевременно подать предупредительный сигнал другим участникам движения.

Не мешайте двигаться другим. Не нужно занимать большие ширины проезжей части, чем положено для движения. Не задерживайтесь при проезде перекрестка.

Будьте аккуратными и предусмотрительными. Аккуратность – это, прежде всего, точное выполнение требований пунктов Правил. Казалось бы, пустяк – нет заднего фонаря или отклонился от проезжей части дальше на 1-2 м. Но именно такие вольности и приводят к происшествиям. Предусмотрительность – родная сестра аккуратности. Она состоит в том, чтобы смотреть вперед и видеть чуть дальше – как сложится дорожная ситуация через 3-5 сек. Нужно своевременно принимать необходимые меры, чтобы избежать конфликта на дороге.

Сохраняйте спокойствие и не отвечайте грубостью на чужие ошибки. Дорога не терпит резких маневров: ускорений. Торможений, перестроений. Это всегда бывает неожиданно для других участников движения. Если вас обогнал другой велосипедист, опасно «подрезав», не стоит отвечать ему тем же. «Мщение» на проезжей части никогда к добру не приводило.

Свои обязанности должны выполнять и пассажиры. (Вспомнить, какие). Одним из таких требований является обязательное использование ремней безопасности, если это предусмотрено конструкцией автомобиля. Эффективность применения ремней безопасности не вызывает сомнений, она доказана многочисленными исследованиями и многолетней практикой. При наезде автомобиля, движущегося со скоростью 50 км/ч, на неподвижное препятствие (дерево, стену, стоящий автомобиль) на машину воздействуют силы, превышающие ее вес примерно в 20 раз. При этом пассажиры, перемещаясь по инерции в направлении первоначального движения, ударяются о выступающие части салона с силой, которая в 20 раз больше их собственного веса. И неправильно некоторые считают, что при движении в городских условиях ремни не так уж нужны: скорости здесь невысокие. Крутой поворот, скользкий участок дороги, отказ рулевого управления, внезапный разрыв шины переднего колеса – это и еще многие другие причины могут привести к аварии. Ремни безопасности спасают жизни водителей и пассажиров в трех случаях из четырех.

Далее следует повторить правила движения пешеходов и требования к движению велосипедистов. Закончить урок можно решением дорожных задач и разбором ДТП.

Задания для самостоятельной работы:

Где и как должны двигаться группы детей? Каков порядок движения колонны пешеходов? Как должна быть обозначена колонна пешеходов в светлое и темное время суток?

Как группы должны переходить регулируемый и нерегулируемый перекресток?

В конце урока проводится самостоятельная работа по решению дорожных задач.

Тема 5. Транспортные средства на улицах и дорогах.

Цели и задачи урока: знакомство учащихся с основными требованиями правил дорожного движения к скорости и расположению транспортных средств на проезжей части дороги. Познакомиться с основными требованиями Правил к движению транспортных средств.

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

Скорость движения

10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать

водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

10.2. В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч.

Примечание.

По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

10.3. Вне населенных пунктов разрешается движение:

- легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях — со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах — не более 90 км/ч;

- между городным и маломестным автобусам и мотоциклам на всех дорогах — не более 90 км/ч;

- другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях — не более 90 км/ч, на остальных дорогах — не более 70 км/ч;

- грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, — не более 60 км/ч;

- транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, — не более 60 км/ч.

10.4. Транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

Транспортным средствам, перевозящим крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, установленной при согласовании условий перевозки.

10.5. Водителю запрещается:

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;

- превышать скорость, указанную на опознавательном знаке "Ограничение скорости", установленном на транспортном средстве;
- создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;
- резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

Расположение транспортных средств на проезжей части

9.1. Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначеннной для встречного движения, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъем, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств).

9.2. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы или более, запрещается выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.

9.3. На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

9.4. Вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 или 5.3 или где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.

В населенных пунктах с учетом требований настоящего пункта и пунктов 9.5, 16.1 и 24.2 Правил водители транспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. При интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

Однако на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для обгона, поворота налево или

разворота, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т - только для поворота налево или разворота. Выезд на левую полосу дорог с односторонним движением для остановки и стоянки осуществляется в соответствии с пунктом 12.1 Правил.

Движение транспортных средств по одной полосе со скоростью большей, чем по соседней полосе, не считается обгоном.

9.5. Транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево, разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги.

9.6. Разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проездной частью, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, обгоне, повороте налево и развороте с учетом пункта 8.5 Правил. При этом не должно создаваться помех трамваю. Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается. Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.

9.7. Если проезжая часть разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении.

9.8. При повороте на дорогу с реверсивным движением водитель должен вести транспортное средство таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство заняло крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается только после того, как водитель убедится, что движение в данном направлении разрешается и по другим полосам.

9.9. Запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам и обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, оговоренных в пунктах 12.1, 24.2 Правил). Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

9.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

9.11. Вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель транспортного средства, для которого установлено ограничение скорости, а также водитель транспортного средства (состава транспортных средств) длиной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу. Это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне.

9.12. На дорогах с двусторонним движением при отсутствии разделительной полосы островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов и тому подобное), находящиеся на середине проезжей части, водитель должен объезжать справа, если знаки и разметка не предписывают иное.

Начало движения, маневрирование.

Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны - рукой. При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения.

Сигналу левого поворота (разворота) соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.

Подача сигнала указателями поворота или рукой должна производиться заранее до начала выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения (подача сигнала рукой может быть закончена непосредственно перед выполнением маневра). При этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения.

Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

При выезде на дорогу с прилегающей территории водитель должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней, а при съезде с дороги - пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает.

При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.

Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, кроме случаев, когда совершается поворот при въезде на перекресток, где организовано круговое движение.

При наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.15.1 или 5.15.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. При этом не должно создаваться помех трамваю.

Поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения.

При повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам.

При повороте налево или развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления.

Если при развороте вне перекрестка ширина проезжей части недостаточна для выполнения маневра из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам.

В случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

При наличии полосы торможения водитель, намеревающийся повернуть, должен своевременно перестроиться на эту полосу и снижать скорость только на ней.

При наличии в месте въезда на дорогу полосы разгона водитель должен двигаться по ней и перестраиваться на соседнюю полосу, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

Разворот запрещается:

- на пешеходных переходах;
- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
- на железнодорожных переездах;
- в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;
- в местах остановок маршрутных транспортных средств.

Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

Движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11 Правил.

Обгон, встречный разъезд

Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что:

- полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам;
- следующее позади по той же полосе транспортное средство не начало обгон, а транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево;
- по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.

Обгонять безрельсовое транспортное средство разрешается только с левой стороны. Однако обгон транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра, производится с правой стороны.

Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями.

По завершении обгона (кроме разрешенного обгона с правой стороны) водитель обязан вернуться на ранее занимаемую полосу движения. Однако при двух и более полосах для движения в данном направлении водитель, производящий обгон, может с учетом пункта 9.4 Правил остаться на левой полосе, если по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон и если он не создает помех транспортным средствам, движущимся за ним с более высокой скоростью.

Обгон запрещен:

- на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также

- на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением, обгона двухколесных транспортных средств без бокового прицепа и разрешенного обгона справа);
- на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;
- транспортного средства, производящего обгон или объезд;
- в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Водитель тихоходного или крупногабаритного транспортного средства вне населенных пунктов в случаях, когда обгон этого транспортного средства затруднен, должен принять как можно правее, а при необходимости и остановиться, чтобы пропустить скопившиеся за ним транспортные средства.

Если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. На уклонах, обозначенных знаками 1.13 и 1.14, при наличии препятствия уступить дорогу должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск.

Остановка и стоянка

Остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне дороги на обочине, а при ее отсутствии - на проезжей части у ее края и в случаях, установленных пунктом 12.2 Правил, - на тротуаре.

На левой стороне дороги остановка и стоянка разрешаются в населенных пунктах на дорогах с одной полосой движения для каждого направления без трамвайных путей посередине и на дорогах с односторонним движением (грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки).

Ставить транспортное средство разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация (местное уширение проезжей части) которых допускает иное расположение транспортных средств. Двухколесные транспортные средства без бокового прицепа допускается ставить в два ряда.

Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам в местах, обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6 - 8.6.9.

Стоянка с целью длительного отдыха, ночлега и тому подобное вне населенного пункта разрешается только на предусмотренных для этого площадках или за пределами дороги.

Остановка запрещается:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

- на железнодорожных переездах,

- в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;

- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;

- на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;

- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;

- на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;

- ближе 15 м от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии - от указателя места остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств);

- в местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

Стоянка запрещается:

- в местах, где запрещена остановка;

- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1;

- ближе 50 м от железнодорожных переездов.

При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, водитель должен принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест.

Запрещается открывать двери транспортного средства, если это создаст помехи другим участникам дорожного движения.

Водитель может покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

Проезд перекрестков

При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке.

Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении.

Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым, и водители обязаны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке знаками приоритета.

Регулируемые перекрестки

При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо и направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии (знаки 6.16), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.

При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проездной части данного направления.

Нерегулируемые перекрестки

На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения.

В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.

При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег и тому подобное), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

Движение через железнодорожные пути

Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флагжком либо с вытянутыми в сторону руками);
- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;
- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линии, знака 2.5 или светофора, если их нет - не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего - не ближе 10 м до ближайшего рельса.

При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги; при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью - с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Движение по автомагистралям

На автомагистралях запрещается:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч;
- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы;
- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаком 6.4 или 7.11;
- разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы; движение задним ходом;
- учебная езда.

При вынужденной остановке на проезжей части водитель должен обозначить транспортное средство в соответствии с требованиями раздела 7 Правил и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).

Требования данного раздела распространяются также на дороги, обозначенные знаком 5.3.

Движение в жилых зонах

В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.

В жилой зоне запрещаются сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории.

Приоритет маршрутных транспортных средств

Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо.

На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств на этой полосе.

Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при поворотах транспортные средства должны перестраиваться на нее. Разрешается также в таких местах заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.

В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какими требованиями Правил должны руководствоваться водители при начале движения и маневрировании?
2. Каковы особенности маневра обгона?
3. Какие опасности могут возникнуть при встречном разъезде?
4. Какими требованиями Правил должны руководствоваться водители при остановке и стоянке?
5. Какие требования предъявляются Правилами к проезду перекрестков?
 1. Какие ограничения скорости должны соблюдать водители велосипедов и мопедов?
 2. Как должны вести себя велосипедисты нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой?
 3. Какие требования предъявляются Правилами к расположению автомобилей на проезжей части дороги?

Тема 6. Правила пользования пассажирским транспортом.

Цели и задачи урока: – знакомство учащихся с правилами безопасного поведения на общественном транспорте.

– формирование навыков осознанного, дисциплинированного поведения на улице, дороге, в общественном транспорте.

Оборудование: карточки, плакаты.

План или примерный ход урока:

Дорога к маршрутному транспорту

Работа над маршрутом в школу должна приучить тебя быть внимательным в любой дорожной ситуации, а не только по дороге в школу и обратно. Вам придется самостоятельно ходить в магазин, в гости, в дом творчества, и не только ходить, но и

ездить маршрутным транспортом. Между тем поездка на маршрутном транспорте состоит из пяти этапов:

1. Движение на посадку.
2. Посадка в транспорт.
3. Поездка.
4. Высадка из транспорта.
5. Движение после высадки.

Таким образом, вы последовательно становитесь пешеходом, пассажиром и опять пешеходом. На каждом из этих этапов вас могут подстерегать опасные ситуации. Люди, направляющиеся к транспорту, торопятся, чтобы успеть на подъезжающий к остановке или уже находящийся там общественный транспорт. Будучи вовлеченными, в общую спешку, пассажиры, забывают или пренебрегают требованиями безопасности. Так же ведут себя пассажиры и после выхода из транспорта. Остановки маршрутного транспорта - это места скопления людей, что затрудняет движение пешеходов по тротуару. Возникают толчения, суета. Иногда, даже помимо своего желания, вы можете оказаться на проезжей части.

На проезжей части вблизи остановок тоже складывается сложная ситуация: стоящий на остановке маршрутный транспорт вынуждает другие транспортные средства совершать объезды, то, увеличивая, то, снижая скорость, и даже останавливаться. (До 5% дорожно-транспортных происшествий с детьми происходит в местах остановок общественного транспорта.) В такой обстановке от пешеходов требуется повышенное внимание, четкое и последовательное соблюдение всех правил безопасности. Этим правилам вас учили в младших классах. Коротко напомним о них.

Правила поведения пассажиров в общественном транспорте

Для пассажиров существуют правила поведения в общественном транспорте. Важно правильно ожидать автобус, троллейбус, трамвай, такси. Весь городской транспорт движется по определенным маршрутам и останавливается не там, где захочется водителю или пассажирам, а в установленных пунктах, которые называются остановками. Поэтому ожидать городской транспорт следует стоя на тротуаре или обочине в установленных местах, не выходя на проезжую часть.

Следует иметь в виду, что остановка трамвая почти всегда бывает на середине проезжей части и пассажирам приходится пересекать мостовую. Правила движения требуют от водителей автомобилей пропустить пассажиров, идущих к остановившемуся трамваю или от него. Но все равно надо быть предельно внимательным и, прежде чем идти к трамваю, посмотреть по сторонам и убедиться в безопасности перехода.

Производить посадку в автобус, троллейбус, трамвай и другие транспортные средства можно только после полной их остановки.

Помните, что нельзя:

- прыгать в транспорт на ходу;
- цепляться за транспорт сзади;
- стоять на выступающих частях и подножках.

Требованиями безопасности пассажирам запрещено препятствовать закрыванию дверей или же открывать их до полной остановки транспортного средства. Большинство автобусов и троллейбусов имеют двери, которые открываются автоматически из кабины водителя. Водитель не всегда видит, что делается в дверях, если их придержал кто-то из пассажиров. Однако водитель, будучи уверен, что двери закрыты, отправляет автобус или троллейбус. В результате пассажир может оказаться зажатым между створками дверей.

Так же опасно открывать двери до полной остановки автобуса или троллейбуса, потому что из нее могут выпасть на ходу пассажиры. А в легковом автомобиле открытой на ходу дверцей можно задеть пешехода или самому оказаться на асфальте.

Запрещено прислоняться к дверям, так как они могут неожиданно открыться.

В любом общественным транспортом есть надписи: «Места для пассажиров с детьми и инвалидов». Но даже если ты сидишь не на таком месте, все равно следует уступить его инвалиду, пожилому человеку, женщине и просто человеку старше. Также следует помочь выйти из автобуса или троллейбуса пожилому человеку или женщине с ребенком, слепому человеку.

В салоне нельзя:

- отвлекать разговорами водителя во время движения;
- шуметь, громко разговаривать, мешать другим пассажирам;
- высовываться или выставлять из окон какие-либо предметы;
- возить с собой пачкающие предметы, острые и колющие инструменты (их необходимо тщательно упаковывать);
- ездить в грязной, пачкающей других пассажиров одежде.

Выходя из общественного транспорта необходимо соблюдать правила перехода на другую сторону улицы.

На остановке

На остановке в ожидании общественного транспорта следует стоять на тротуаре подальше от его края. Здесь ограничительной чертой служит поребрик, стоять на котором нельзя.

Остановка - не место для игр и беготни. Нельзя выходить на проезжую часть, чтобы посмотреть, не идет ли автобус или троллейбус.

Если трамвайная остановка без посадочной площадки, выходить на проезжую часть для посадки в вагон разрешается только после его полной остановки.

Посадка в транспорт

Когда к остановке подошел автобус, троллейбус или трамвай, ведите себя спокойно - не суетитесь, не толкайтесь. Подходите к двери только после полной остановки транспорта. Не стойте перед дверьми, пропусти выходящих пассажиров.

Входите после инвалидов, пожилых людей и маленьких детей. Во избежание быть зажатым дверьми не пытайтесь сесть в последний момент перед отправкой автобуса, троллейбуса, трамвая.

Поездка

Войдя в транспортное средство, не задерживайтесь около дверей и на площадке, пройдите в салон. В салоне держитесь за поручни, чтобы не получить ушибов при возможном резком торможении.

Свободные места рекомендуется сразу занимать, чтобы не мешать проходу пассажиров, но при этом надо уступать места инвалидам, пожилым и самым маленьким. Сидеть лучше лицом по направлению движения: это безопаснее в случае неожиданного резкого торможения. По этой же причине спать во время поездки не рекомендуется.

Ни в коем случае не препятствуйте закрытию и открытию дверей. Не пытайтесь открыть их самостоятельно: это не только может повредить двери, но еще и опасно! Не прислоняйтесь к дверям: они могут открыться на ходу.

Некоторые трамвайные поезда представляют собой длинные вагоны с поворотным устройством в середине. Это сочлененные вагоны. К ограждениям поворотного устройства нельзя прислоняться. Нельзя просовывать в пространство за ограждением руки и ноги. Это очень опасно! Можно не только получить травму, но и погибнуть!

Не высовывайтесь из окон и не выставляйте в них какие-либо предметы.

Не шумите, не разговаривайте громко: это не только раздражает пассажиров, но и мешает водителю, которого нельзя отвлекать. Обращаться к водителю можно только на остановках.

Во время поездки выполняйте все указания водителя и кондуктора.

Высадка из транспорта

К выходу необходимо подготовиться заранее: спросить у других пассажиров, выходят ли они там же, где вы, или нет, по возможности подойти ближе к дверям, но не спускаться на ступени. После остановки и открытия дверей, когда пассажиры начинают выходить, не

толкаться, не суетиться. Дети старшего возраста должны помочь пожилым пассажирам, инвалидам и малышам. Маленькие дети, едущие вместе с взрослыми, выходят после них.

Выйдя из общественного транспорта, не останавливайтесь напротив дверей, а отойдите в сторону, чтобы не мешать выходу других пассажиров.

Движение после высадки

Выйдя из транспорта, вы снова становитесь пешеходом, и, значит, опять должны подчиняться требованиям правил для пешеходов. Будьте особенно внимательны, если вам надо перейти на противоположную сторону дороги: ваш путь только по переходу!

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующие правила:

Правила поведения для пассажиров автобуса и троллейбуса

На остановке

1. Соблюдай порядок, веди себя спокойно: не играй, не толкайся, не бегай.
2. Стой только на тротуаре, не наступая на поребрик.
3. Не выходи на проезжую часть.
4. Подходи к двери автобуса или троллейбуса только после полной его остановки.

При посадке

1. Пропусти выходящих пассажиров.
2. Соблюдай осторожность при посадке, чтобы не оказаться зажатым закрывающимися дверьми.

В салоне автобуса и троллейбуса

1. После посадки проходи вперед, не задерживайся на ступеньках и на площадке около дверей.
2. В салоне держись за поручни, не мешай проходить пассажирам, заранее готовься к выходу.
3. При выходе не суетись и не толкайся.

После высадки

На противоположную сторону улицы переходи только по пешеходному переходу.

В грузовых и легковых автомобилях

Пассажиры, легковых автомобилей, такси, должны соблюдать следующее правило: посадка и высадка должна происходить только с правой стороны улицы. С левой стороны могут выходить лишь водители.

Бывает, что надо ехать на грузовом автомобиле, например, на полевые работы или сопровождать груз. Для перевозки пассажиров в таких автомобилях существуют определенные правила. В кабине, кроме водителя, может помещаться столько человек,

сколько мест предусмотрено техническими правилами. Например, в грузовом автомобиле ЗИЛ-130 рядом с водителем могут находиться только два человека.

Группам людей ехать в кузове грузового автомобиля можно лишь в том случае, если он специально для этого приспособлен: в нем должны быть сиденья для пассажиров, а на сиденьях вдоль заднего и боковых бортов прочные спинки. Скорость грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди, не должна превышать 60 км/ч.

Стоять в кузове движущегося автомобиля категорически запрещено.

Не все транспортные средства приспособлены для перевозки людей. Нельзя перевозить людей вне кабины самосвала, автомобиля-цистерны, трактора и других специализированных автомобилей, самоходных машин и механизмов, конструкция которых не приспособлена для перевозки людей, а также на грузовом прицепе или полуприцепе. Нельзя ехать и в кузове грузового мотоцикла или мотороллера.

Обсуждение с учащимися дорожного происшествия:

Группа туристов попросила водителя грузовика довезти их до турбазы в горах. В кузове машины не было сидений: она не была приспособлена к перевозке людей. И туристы ехали стоя. На крутом повороте несколько человек не удержались и, потеряв равновесие, вывалились из кузова, получив тяжелые травмы.

Запрещено возить на заднем сиденье мотоцикла детей, которым нет еще 12 лет. Если пассажиру 12 лет и больше, то ехать на мотоцикле ему разрешается только в застегнутом защитном шлеме.

Не следует выпрыгивать из кузова автомобиля во время движения. Это может привести к несчастному случаю. Такие пассажиры серьезно подводят водителя машины, на которой ехали, потому что он отвечает за их поведение и здоровье.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие правила поведения пассажиров на остановке вы знаете?
2. Какие вы знаете правила безопасного поведения при пользовании автобусом и троллейбусом?
3. Какие правила поведения при пользовании общественным транспортом вы выполняете?
4. Почему опасно в транспорте прижиматься к двери?
5. Почему нельзя выпрыгивать из кузова автомобиля до его полной

Тема 7. Велосипед и мопед. Правила перевозки пассажиров.

Цели и задачи урока:

изучить правила перевозки пассажиров на мотоцикле и мотороллере.

продолжить знакомство учащихся с правилами пользования велосипедами. Сформировать у учащихся чувство личной ответственности за свою безопасность при движении на велосипеде и мопеде.

Оборудование: брошюры ПДД, соответствующие плакаты.

План или примерный ход урока:

Общие обязанности водителей

2.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

2.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения - временное разрешение;

- регистрационные документы и талон о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство, а при наличии прицепа - и на прицеп;

- документ, подтверждающий право владения, или пользования, или распоряжения данным транспортным средством, а при наличии прицепа - и на прицеп - в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца;

- в установленных случаях путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов - документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;

- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.

2.1.2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями (допускается не пристегиваться ремнями обучающему вождению, когда транспортным средством управляет обучаемый, а в населенных пунктах, кроме того, водителям и пассажирам автомобилей оперативных служб, имеющих специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности). При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

2.2. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

- иметь при себе регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа - и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении;
- иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа - и на прицепе) регистрационный и отличительный знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию работников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации.

2.3. Водитель транспортного средства обязан:

2.3.1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми приложением к Основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устраниить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности;

2.3.2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации ТС проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного

опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

2.3.3. Предоставлять транспортное средство:

- сотрудникам милиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Примечание.

Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники - выдать талон установленного образца.

По требованию владельцев транспортных средств федеральные органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

2.4. Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах - также работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Работники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации должны быть в форменной одежде и использовать для остановки диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Они могут пользоваться для привлечения внимания водителей дополнительным сигналом-свистком.

Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии

с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать "Скорую медицинскую помощь", в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;
- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проездной части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;
- сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

2.6. Если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган милиции для оформления происшествия.

2.6.1. Если в результате дорожно-транспортного происшествия с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вред причинен только имуществу и обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывает разногласий участников дорожно-транспортного происшествия, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может быть осуществлено без участия уполномоченных на то сотрудников милиции путем заполнения водителями причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств соответствующих бланков извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Примечание:

Размер страховой выплаты в данном случае не может превышать 25 тысяч рублей. Пункт 2.6.1 ПДД вступил в силу с 1 марта 2009 года.

2.7. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке - временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;
- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;
- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника милиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

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 выочных, 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.

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 условиях 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.

«Мопед» - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см 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».

Предписание в отношении оборудования стояночным тормозом касается только гужевых повозок на пневматических шинах. Необходимость же установки фонарей с белым и красным светом и красных световозвращателей в условиях недостаточной видимости распространяется на все повозки (сани).

Движение по проезжей части на велосипедах, гужевых повозках (санях), верховых животных 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, гужевой повозке (санях) или на верховых животных, 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.

Водителю велосипеда и мопеда запрещается:

- ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки;
- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.
- 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.

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.

Велосипед является транспортным средством строго индивидуального пользования. Нигде – ни на раме, ни на багажнике – перевозить на велосипеде пассажиров нельзя. 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.

Груз или предметы, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда, представляют серьезную угрозу безопасности движения, прежде всего для самих велосипедистов, а также для окружающих пешеходов. При этом не имеет значения, какой это по характеру и внешнему виду груз: чемодан, рейка, удочка и т. п.

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

На нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

Под нерегулируемым пересечением в данном случае понимается любое пересечение велосипедной дорожки с проезжей частью дороги (в том числе их обозначение разметкой 1.15).

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 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.

Сегодня мотоциклы и мотороллеры особенно широко распространены в сельской местности. Для перевозки пассажиров служат дорожные мотоциклы (одиночки и с колясками), и мотороллеры. Выпускаются и грузовые мотороллеры.

Для того, чтобы ездить безопасно на мотоцикле или мотороллере в качестве пассажира, необходимо соблюдать установленные правила, нарушение которых приводит к несчастным случаям.

1. Водители мотоциклов, мотороллеров и пассажиры должны иметь защитные шлемы, обязаны надевать их на голову и застегивать до посадки на транспорт. Это правило обязательно в любом месте (город или сельская местность), в любое время года, при любой скорости и независимо от длины маршрута. Защитные шлемы уменьшают тяжесть травм головы при ДТП.

2. На мотоциклах и мотороллерах без коляски пассажирам можно ездить только при наличии заднего сиденья, подножек и плотно укрепленной ручки. На таких мотоциклах и мотороллерах разрешается ездить только одному пассажиру. Детям, не достигшим 12-го летнего возраста, ездить на заднем сиденье мотоцикла и мотороллера запрещено.

3. На мотоциклах и мотороллерах с колясками, кроме водителя, могут ездить два пассажира, сзади водителя (при наличии сиденья) и в коляске. В коляске мотоцикла и мотороллера допускается перевозка, кроме взрослого пассажира, ребенка до 12 лет при условии, что для него есть свободное место, и он не будет создавать помех при движении.

При посадки пассажиров на мотоцикл должны быть соблюдены все требования перевозки на одиночном мотоцикле (п.1). При посадке в коляску водитель обязательно надевает защитный шлем, садится на сиденье и застегивает тент. В коляске пассажир чувствует себя удобнее и безопаснее.

Во время движения нельзя открывать тент, вставать, выставлять руки.

Запрещено перевозить пассажиров в кузове грузового мотороллера, в грузовых и спортивных колясках мотоциклов.

4. Сажать и высаживать пассажиров разрешается только при полной остановке и лишь со стороны тротуара или обочины.

Если по пути следования в мотоцикле возникла неисправность, то после его остановки на дороге пассажирам надо выйти из транспорта в сторону обочины и, по возможности, уйти с дорожного полотна.

Нельзя перевозить пассажиров на неисправном мотоцикле с коляской, буксируемом у места назначения.

В оставшееся на уроке время можно рассмотреть ДТП с участием детей, повторить пройденный материал (особенно дорожные ситуации-«ловушки»), решить задачи по данной теме.

Задания для самостоятельной работы:

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?

Контрольные вопросы.

Разрешается ли перевозить в кузове грузового мотороллера пассажиров? С какого возраста можно перевозить пассажира на заднем сиденье мотоцикла (мотороллера)? Сколько пассажиров разрешается перевозить в коляске мотоцикла? Какие головные уборы для поездки обязаны надеть пассажиры мотоцикла (мотороллера)? Куда должны выходить пассажиры мотоцикла при остановки?

Тема 8. Проезд железнодорожных переездов.

Цели и задачи урока: Познакомить учащихся с разделами Правил дорожного движения «Движение через железнодорожные пути», «Движение по автомагистралям», «Буксировка механических транспортных средств».

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

Движение через железнодорожные пути.

Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

Железнодорожный переезд - это специально оборудованные места, где имеются настилы, позволяющие транспортному средству пересекать рельсовый путь. Не считается железнодорожным переездом пересечение дороги и рельсового пути на разных уровнях. Железнодорожный переезд - наиболее опасное пересечение на пути водителя. По тяжести последствий столкновения на переездах не идут ни в какое сравнение с ДТП на перекрестках. Как правило, они заканчиваются смертельным исходом.

Железнодорожные переезды, как и пешеходные переходы, могут быть регулируемыми и нерегулируемыми.

Регулируемыми считаются переезды, движение через которые управляют светофоры, шлагбаумы или дежурные по переезду (регулировщики).

На *нерегулируемых* переездах нет ни светофоров, ни шлагбаумов, ни регулирующих движение дежурных. На таких переездах водитель сам определяет, возможно ли безопасное пересечение железнодорожных путей.

При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

Для информирования о приближении к железнодорожному переезду используют предупреждающие знаки.

С их помощью водители заранее получают информацию о виде железнодорожного переезда (знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» и 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума»); о количестве путей, которые предстоит пересечь на данном переезде (знаки 1.3.1 «Однопутная железная дорога» и 1.3.2 «Многопутная железная дорога»); о расстоянии до переезда (знаки 1.4.1-1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду»).

Запрещается выезжать на железнодорожный переезд:

- при закрытом или начинающим закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флагком либо с вытянутыми в сторону руками);
- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Таким образом, движение через железнодорожный переезд регулируется с помощью светофора, шлагбаума или дежурного по переезду. Выезжать на переезд при закрытом шлагбауме запрещено, даже если светофор или дежурный по переезду движение не запрещают.

Если шлагбаум открыт, а на светофоре уже мигают красные сигналы, то двигаться через переезд также запрещено.

При неисправных или неработающих светофоре и шлагбауме движение через железнодорожный переезд может запретить дежурный по переезду. Запрещающие движение сигналы дежурного по переезду аналогичны сигналам регулировщика на перекрестке - рука, поднятая вверх, запрещает движение.

При образовании затора за железнодорожным переездом выезжать на него категорически запрещено. Необходимо остановиться перед железнодорожным переездом и, только дождавшись, когда дорога за ним освободится, можно начать движение.

Скорость движения поезда через железнодорожный переезд нередко превышает 100 км/ч, при этом тормозной путь поезда превышает 1 км, то есть машинист абсолютно лишен возможности предотвратить столкновение на переезде. Это обстоятельство

водитель должен помнить всегда и никогда не выезжать на переезд, если поезд находится в пределах видимости.

При пересечении многопутной железной дороги водитель после прохода поезда не должен начинать движение, пока не убедится в отсутствии поезда, приближающегося со встречного направления.

Кроме того, запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;
- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

Сельскохозяйственные, дорожные, строительные машины должны находиться в транспортном (поднятом) положении, чтобы не повредить настил или оборудование переезда.

Если движение через переезд запрещено, водитель должен оценить обстановку и выбрать место для остановки.

В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линий, знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» или светофора, а если их нет - не ближе 5 метров от шлагбаума, а при отсутствии шлагбаума - не ближе 10 метров до ближайшего рельса. *Остановка на железнодорожном переезде запрещена.*

При *вынужденной остановке* на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда.

Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 метров (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда (сигналом остановки служит круговое движение руки);
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги (серия из одного длинного и трех коротких сигналов);
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Движение по автомагистралям.

Автомагистраль - дорога, предназначенная для движения транспортных средств с большой скоростью.

Отличительные признаки автомагистрали: наличие знака особых предписаний 5.1 «Автомагистраль» с зеленым фоном, широкая разделительная полоса между встречными потоками транспортных средств, пересечения с другими дорогами, как правило, на разных уровнях. Транспортные развязки типа «кленовый лист» позволяют сделать разворот для движения в обратном направлении путем выполнения четырех правых поворотов, не мешая основному движению.

Если пересечения находятся на одном уровне, то в местах въезда на автомагистраль и выезда с неё обязательно наличие полос разгона и торможения, позволяющих сохранить высокую скорость движения.

На автомагистралях запрещается:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состояния менее 40 км/ч;
- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы;
- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаками 6.4 или 7.11;
- разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы;
- движение задним ходом;
- учебная езда.

Минимальная допустимая скорость на автомагистралях - 40 км/ч. Если транспортные средства не могут развить такую скорость, они должны уйти на другую дорогу, которая обычно проходит параллельно автомагистрали.

Ограничение движения грузовиков с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы связано с тем, что их разрешенная максимальная скорость движения по автомагистрали не должна превышать 90 км/ч, в то время, как скоростной предел для легковых автомобилей и грузовых с разрешенной максимальной массой менее 3,5 т, составляет 110 км/ч. Кроме того, большие габариты тяжёлых грузовых автомобилей значительно ухудшают обзор водителям других транспортных средств и затрудняет движение с высокой скоростью.

Поскольку на автомагистралях скоростной режим движения высок, остановка на них как на проезжей части, так и на обочине, запрещена. Остановиться можно только на специальных площадках, которые находятся за пределами дороги.

При *вынужденной остановке* на проезжей части водитель должен обозначить транспортное средство в соответствии с требованиями раздела 7 Правил и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).

Таким образом, при вынужденной остановке на автомагистрали водитель обязан немедленно включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки, а затем найти возможность вывести автомобиль за пределы проезжей части. Но даже при ремонте автомобиля, находящегося за пределами проезжей части, аварийная сигнализация на нём должна быть включена, а сзади выставлен знак аварийной остановки.

Въезжать в технологические разрывы разделительной полосы с целью разворота запрещено всем транспортным средствам. Допускается въезжать в технологические разрывы транспортным средствам, оборудованным проблесковым маячком жёлтого цвета.

Движение задним ходом, а также учебная езда (когда за рулём сидит обучаемый) на автомагистралях запрещены, так как это создает условия для возникновения опасных ситуаций.

Не следует забывать, что *требования данного раздела распространяются также на дороги, обозначенные знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».*

Буксировка механических транспортных средств.

Буксировку применяют для доставки к месту ремонта или стоянки неисправных механических транспортных средств. Поэтому основные положения данного раздела не распространяются на случаи движения с прицепом.

Способы буксировки механических транспортных средств.

Существуют три разновидности буксировки неисправных механических транспортных средств.

Буксировка на гибкой сцепке, когда в качестве связующего звена применяют гибкий элемент (трос, канат, цепь) *длиной от 4 до 6 м.*

Через каждый метр на гибком элементе должны быть расположены сигнальные щитки или флагги с красными и белыми диагональными чередующимися полосами с обеих сторон. Это позволяет заметить связующее звено пешеходам и другим водителям.

На гибкой сцепке разрешено буксировать не более одного транспортного средства, причем с исправными тормозами и рулевым управлением.

В гололедицу буксировка на гибкой сцепке запрещена.

Вторая разновидность буксировки - *буксировка на жёсткой сцепке*. В качестве связующего звена используют жесткий элемент (трубу с проушинами или треугольник, сваренный из труб) *длиной не более 4 метров.*

Если у буксируемого транспортного средства неисправны тормоза, то в этом случае для обеспечения достаточной эффективности торможения его фактическая масса не должна превышать половины фактической массы тягача. Рулевое управление в этом случае должно быть исправно.

На жесткой сцепке допускается буксировать не более одного транспортного средства.

При буксировке с частичной погрузкой в кузов или на специальную платформу допускается погрузка не более одного транспортного средства с неисправными тормозами и рулевым управлением.

Этот способ буксировки часто используют и для транспортировки новых автомобилей с предприятий-изготовителей, поскольку он дает значительную экономию топлива и других затрат. *При любом виде буксировки и на любых дорогах скорость не должна превышать 50 км/ч.*

При любой буксировке в любое время суток (даже в ясную солнечную погоду) должны быть включены предупредительные сигналы: на буксирующем транспортном средстве - ближний свет фар или противотуманные фары, на буксируемом - аварийная световая сигнализация.

Буксировка на жесткой или гибкой сцепке должна осуществляться только при наличии водителя за рулем буксируемого транспортного средства, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

При буксировке на жесткой или гибкой сцепке допускается перевозка пассажиров в салоне буксируемого легкового автомобиля.

При буксировке на жесткой или гибкой сцепке запрещается перевозка людей в буксируемом автобусе, троллейбусе и в кузове буксируемого грузового автомобиля, а при буксировке путем частичной погрузки - нахождение людей в кабине или кузове буксируемого транспортного средства, а также в кузове буксирующего.

Буксировка запрещается:

- транспортных средств, у которых не действует рулевое управление (допускается буксировка методом частичной погрузки);
- двух и более транспортных средств;
- транспортных средств с недействующей тормозной системой, если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. При меньшей фактической массе буксировка таких транспортных средств допускается только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки;

- мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов;
- в гололедицу на гибкой сцепке.

Задания для самостоятельной работы:

1. В каких случаях запрещается выезжать на железнодорожный переезд?
2. Где должен водитель остановить транспортное средство в случаях, когда движение через переезд запрещено?
3. Что запрещается на автомагистралях?
4. Что должен сделать водитель при вынужденной остановке на автомагистрали?
5. Расскажите, какие вы знаете способы буксировки неисправных транспортных средств.
6. Какова должна быть длина связующего звена при буксировке на жесткой и гибкой сцепке?
7. Разрешена ли буксировка в гололедицу?

Тема 9. Правила поведения при ДТП. Оказание пострадавшим первой доврачебной помощи (повторение).

Цели и задачи урока: Познакомиться с видами дорожно-транспортных происшествий, их причинами и правилами поведения при ДТП.

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

Дорожно-транспортное происшествие и его причины

Толковый словарь русского языка дает такое объяснение – «Происшествие это событие, нарушившее обычный ход вещей».

В Правилах дорожного движения сказано: «дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения».

Все дорожно-транспортные происшествия (ДТП) подразделяются на 8 видов:

1. Столкновение,
2. Опрокидывание,
3. Наезд на стоящее транспортное средство,
4. Наезд на препятствие,
5. Наезд на пешехода,
6. Наезд на велосипедиста,
7. Падение пассажира,

8. Иной вид происшествий – происшествия, не относящиеся к перечисленным видам.

К прочим транспортным происшествиям относятся: сход трамвая с рельсов (без столкновения и опрокидывания), падение перевозимого груза, в том числе на человека, падение человека с движущегося транспортного средства или в салоне транспортного средства и др.

Пешеходы часто становятся 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.

К большому сожалению, очень часто школьники не осознают связи между своим поведением, своими поступками на дороге и аварийными ситуациями, приводящими к ДТП. Между тем связь здесь самая прямая. Именно недопустимое поведение 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 (выбегание) из-за транспортного средства, сооружения, зеленых насаждений и других препятствий;

– переход дороги на запрещающий сигнал светофора.

Эти и другие подобные нарушения часто приводят детей к попаданию в так называемые дорожные «ловушки». «Ловушки» – это дорожная ситуация со скрытой опасностью. Распознать скрытую опасность несложно. Необходимо лишь проявить должное внимание и не оценивать ситуацию на проезжей части по первому впечатлению.

Стоящая машина скрывает опасность!

Переходи дорогу только в разрешенных местах!

Машина приближается медленно. И все же пропусти ее!

Проезжающий автомобиль скрывает опасность!

Не пересекай проезжую часть наискосок!

Стремясь к цели, не забывай об опасности!

Велосипед

В перечне причин дорожно-транспортных происшествий отдельно стоит выделить причины, связанные с велосипедистами. В Правилах дорожного движения сказано, что передвигаться на велосипеде по дорогам разрешается лицам старше 14 лет. Поэтому сам по себе выезд на дорогу велосипедистов, не достигших этого возраста, уже является нарушением ПДД, причем нарушением, которое может стать и становится причиной ДТП. К сожалению, и 14-летние велосипедисты, и ребята постарше также часто нарушают ПДД, и эти нарушения являются причинами ДТП. Среди таких нарушений можно отметить:

- пренебрежение правилами маневрирования;
- нарушение права преимущественного проезда других транспортных средств;
- пренебрежение своевременной подачей предупреждающих сигналов.

По статистическим данным, из общего числа пострадавших в ДТП школьников велосипедистов насчитывается 9%.

Велосипедисты на дороге подвергаются пять раз большему риску попасть в дорожно-транспортное происшествие, чем щите ли автомобиля. А полученные в ДТП травмы велосипедистов отличаются особой тяжестью. Ведь помимо того, велосипедист, как и пешеход, не имеет никакой защиты, он еще травмируется дополнительно при падении велосипеда.

Ролики

В последнее время получило большое распространение катание на скейтбордах и роликовых коньках. К большому огорчению, это стало еще одной причиной дорожно-транспортных происшествий.

Если для велосипедистов существуют специальные требования, предусмотренные Правилами дорожного движения, то с роллерами дело обстоит гораздо сложнее: в ПДД о

них не говорится ничего. Между тем ролики, как и велосипед, во многих случаях способны заменить другие виды транспортных средств. При этом трудно сказать, можно ли отнести ролики к транспортному средству, или человека на роликах следует считать пешеходом.

Роллеров все чаще можно встретить на тротуаре, на проезжей части, в магазине, на перроне в метро и т. д. Уже поступают в больницы роллеры с переломами голеней, предплечий и с другими травмами.

Хочется верить, что вскоре появятся специальные дополнения к Правилам дорожного движения, где будут оговорены права и обязанности роллеров и правила их передвижения. Но чтобы не допустить дорожно-транспортных происшествий с участием роллеров, уже сейчас ГАИ предлагает следующие рекомендации роллерам.

1. Кататься на роликах можно на любой ровной поверхности: на асфальтовых или бетонных площадках, дорожках, аллеях – во дворе, сквере, парке, но обязательно далеко от транспортных средств и большого скопления пешеходов.

2. Новичкам рекомендуется выбирать асфальтовые и бетонные дорожки и площадки рядом с газоном. Это поможет (при возникновении препятствия на пути) избежать столкновения, заехав на газон, где и упасть не страшно.

3. Кататься на роликах можно и в больших помещениях – залах и холлах, но при условии получения на то разрешения.

4. Роллеры, достигшие 14-летнего возраста, уверенно владеющие техникой езды на роликах, могут двигаться по тротуарам, обгоняя пешеходов и других роллеров, слева могут пересекать проезжую часть в установленных для пешеходов местах. При движении по тротуару и пересечении проезжей части обязательно соблюдайте правила, относящиеся к пешеходам!

5. Для предохранения от травм обязательно используйте наколенники, налокотники, накладки на запястье и шлем.

6. Чтобы не травмироваться самому и не испортить роликовые коньки, не ездите по лужам, грязному от машинного масла асфальту, гравию или песку. Нечаянно заехав в лужу или попав под дождь, дома сразу же снимите подшипники, опустите их на 30 секунд в растворитель, высушите и смажьте техническим маслом. Для поддержания роликов в исправном состоянии и продления срока их службы регулярно меняйте местами колеса. Содержите в порядке и чистоте ботинки. Всегда до катания проверяйте состояние тормоза! Что касается рекомендаций скейтбордистам, то они практически те же, что и для роллеров, но кататься на тротуарах и пересекать проезжую часть на скейтбордах категорически запрещено!

Плеер

Помимо угрозы глухоты, неврозов и прочего, слуховое восприятие опасности очень и очень важно, и если у человека уши закрыты наушниками? Да не просто закрыты, а еще по ушам «бьют» звуки музыки? В таких условиях все окружающие звуки, в том числе и звуки приближающегося автомобиля, воспринимался значительно хуже или не воспринимаются вообще. Но это еще не се. Внимание тоже не работает в полную силу, ведь оно занято восприятием музыки, а не окружающей обстановки.

Только не говори, что плейер тебе не помеха, что ты и видишь, и слышишь, что делается вокруг. Ты забыл, что при переходе проезжей части дороги внимание должно быть повышенено? Сделать это с наушниками на олове невозможно!

По данным Международного конгресса акустиков и специалистов по слуховым приборам, «сила звука плейера может достигать 114 децибел, для сравнения: обычный уровень шума на дискотеках составляет 80-100 децибел, шум от проезжающего поезда – 80-90 децибел, в ткацком или кузнечном цехе – 90-100 децибел, шум от взлетающего самолета – 120-140 децибел (такая сила звука вызывает сильную боль в ушах)».

Все сказанное, однако, не означает, что плейер остается только выбросить. Пользоваться им можно, только очень разумно.

Не делать звук слишком громким. Не слушать музыку на ходу, в транспорте. Не жевать, когда слушаешь музыку. Не слушать музыку, когда болеешь .

Медики утверждают, что на ослабленный слуховой нерв, например во время заболевания гриппом или ОРВИ, охотнее «нападают» инфекции.

Мобильный телефон

Есть доказательства того, что активное пользование мобильным телефоном приводит к раковому заболеванию. Это грозное предупреждение для всех. Но прямого отношения к причинам ДТП оно не имеет. А вот группа ученых из университета в Торонто (Канада) экспериментально доказала, что разговор по телефону во время управления автомобилем увеличивает риск дорожно-транспортного происшествия в 4-5 раз. При этом мастерство водителя особой роли не играет: при разговоре по телефону внимание рассредоточено и водительский опыт не помогает. То же самое происходит и с пешеходом, разговаривающим по телефону на ходу: внимание рассредоточивается, и последствия могут быть самыми печальными, особенно при переходе дороги.

Кстати, то, что установили канадские ученые своим экспериментом, дорожная полиция многих стран знает давно. В Аргентине, Бразилии, Израиле, Италии, Чили и на Мальте разговор по телефону за рулем может стоить водителю крупного штрафа.

Вряд ли тебе сейчас приходится пользоваться мобильным телефоном. Но все сказанное стоит запомнить – может пригодиться в будущем. А пока расскажи об этом родителям и другим взрослым – владельцам мобильного телефона. Пользоваться им следует, как и плейером, очень разумно!

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 500 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают свыше 100 человек и получают ранения около 600.

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. Так, в 1994 году ущерб от ДТП (в ценах того года) составил 14 триллионов рублей.

Каждое ДТП может иметь непосредственные последствия:

Временная дезорганизация движения.

Материальные потери:

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

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 – идущего или едущего. 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.

Поведение участников и очевидцев ДТП

При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

- сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган милиции для оформления происшествия.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вред причинен только имуществу и обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате

дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников дорожно-транспортного происшествия, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может быть осуществлено без участия уполномоченных на то сотрудников милиции путем заполнения водителями причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств соответствующих бланков извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Оказание помощи пострадавшим в 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 излечь 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.

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 удается.

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 кровотечение, асфиксия (удушье) 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.

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 помочь 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 невозможno 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, реальная 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 грудинь 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 помочь 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 проходимостью 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, удущье, 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 приступ.

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.

Боли в животе.

Причина: нарушение в работе пищеварительного тракта.

1. Боль вверху живота тупого, опоясывающего характера.

Действия: холод, голод, покой, прием но-шпы и фестала.

2. Боль в правом подреберье.

Действия: холод, покой, прием но-шпы.

3. Боль под ложечкой, изжога.

Действия: прием маалокса.

4. Боль вокруг пупка схваткообразная, жидкий стул, тошнота, рвота.

Действия: прием фестала и иммодиума.

ПОМНИТЕ! При болях в животе не следует без консультации врача принимать обезболивающие препараты. Боль в животе может быть признаком тяжелого заболевания органов брюшной полости. В случае, если эффекта от рекомендуемых мер нет, необходимо обратиться к врачу.

Появление сыпи мелкоточечной на коже, зуд, нарастающая отечность век, зуд.

Причина: аллергическая реакция.

Вызвать аллергическую реакцию может прием лекарств, пищевых продуктов, укус насекомых.

Действия:

1. Положите холод на место укуса или инъекции.
2. Примите 2 таблетки тавегила.
3. Срочно обратитесь к врачу.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какими требованиями Правил должны руководствоваться водители в случае ДТП?
2. Каковы особенности оказания помощи пострадавшим в ДТП?
3. Какие виды ДТП вы знаете?
4. В чем основная причина ДТП?
 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?

Тема 10. Итоговое занятие.

Цели и задачи урока: проверка усвоения изученного материала.

Оборудование: карточки, дидактический материал.

План или примерный ход урока: Учащимся предлагается ответить на вопросы и решить задачи по ПДД.

Можно использовать контрольные вопросы предыдущих уроков.

9-й класс

Тема 1. Вводное занятие. Мы - пешеходы.

Цели и задачи урока:

рассказать об истории развития автомототранспорта и мерах по обеспечению безопасности дорожного движения.

познакомить учащихся с историей создания ПДД, проверить знания действующих ПДД.

Оборудование: плакаты, рисунки, фотографии старинных и современных автомобилей, а также короткие рефераты учеников на тему: «Современные отечественные и зарубежные модели автомототранспорта», журналы «За рулем».

Материалы к уроку:

Изобретение пять-шесть тысяч лет тому назад колеса решило многие транспортные проблемы, стоявшие перед человечеством.

Но прошло время, и широко используемая на протяжении многих веков конная тяга не стала удовлетворять все нарастающие потребности в передвижении. Идея использовать другие силы при движении зарождалась в умах наиболее пытливых и смелых ученых, механиков, занятых изобретательством.

Время от времени в разных странах кто-нибудь создавал различные механические диковинки, прообразы современных велосипедов, удивляя своих сограждан. Случалось подобное и в земле Российской. В 1752 г. крепостной Леонтий Шамшуренков сладил «самобеглую коляску». А четырьмя десятилетиями позже выдающийся механик- самоучка Иван Кулибин создал свою трехколесную «самокатку».

Создателем в 1769 г. первого парового автомобиля считается француз Николо – Жозеф Кюньо. Автомобиль с бензиновым двигателем – прототип современного- был построен в 1885 – 1886 г.г. немецкими инженерами К. Бенцом и Г. Даймлером. Именно они официально признаны изобретателями автомобиля, хотя история упоминает имена и многих других создателей различных вполне работоспособных конструкций.

Сто лет назад в России на Нижегородской ярмарке был показан моторный экипаж Яковлева и Фрезе, с которого ведет начало история отечественного автомобиля. Немало достойных имен вписано в эту вековую историю. Среди них Борис Григорьевич Луцкой.

Он, будучи никому неизвестным студентом, усовершенствовал двигатель внутреннего сгорания Бенца и Даймлера, чем очень изумил всю профессуру и сразу же получил предложение из Германии занять должность инженера, весьма почетную по тем временам. По его проекту была построена легковая машина на двоих – колеса велосипедного типа, управление с помощью длинного рычага, идущего от передних колес. Водители называли такой рычаг «коровьим хвостом».

Позднее конструктор усовершенствовал «четырёхколёсную самокатку» и заменил «коровий хвост» на маленькую баранку. По проекту Луцкого был построен первый большегрузный автомобиль не только в России, но и в мире. Машину он назвал «моторной телегой». Без преувеличения можно сказать, что Борис Луцкой произвёл подлинный переворот в отношении россиян к автомобилю, как к средству перевозки грузов. Правда название, данное им своему творению, не прижилось. Почти одновременно с «моторной телегой» в русском лексиконе появилось слово «грузовоз», а несколько позже – грузовик. «Грузовоз» мог поднять около 5 тонн груза, имел двигатель мощностью 13.5 лошадиных сил и двигался со скоростью 8.5 км/ч.

После пожара 1904 года, уничтожившего все самоходные экипажи петербургского главпочтамта, построенные Петром Фрезе, обратились к Луцкому. И уже в середине 1905 года на улицах столицы появился первый жёлтый почтовый фургон по его конструкции, а к концу 1906 года в автомобильном парке главпочтамта уже было 12 автофургонов и два грузовика.

После гражданской войны нашей стране досталось лишь 17 тыс. автомоблей зарубежного производства, многие из которых были неисправными. Появилась необходимость наладить производство отечественных автомобилей АМО-Ф-15. Этот год вошёл в историю как год советской автомобильной промышленности.

С тех пор наша автомобильная промышленность стала стремительно развиваться. На месте бывших кустарных мастерских АМО был сооружён автомобильный завод (позднее им. Лихачёва). В Ярославле на месте бывших ремонтных мастерских построили завод по выпуску грузовиков.

В 1932 г. вошёл в строй один из крупнейших в Европе автомобилестроительный завод в Горьком. Эти заводы заложили основу отечественного автомобилестроения.

В годы Великой Отечественной Войны за исключительно короткий срок на базе эвакуированных цехов ЗИСа в Ульяновске, Челябинске, Миассе и некоторых других городах Урала были созданы новые предприятия, которые сразу же развернули производство автомобилей для фронта.

После войны на смену устаревшим моделям пришли более современные, экономичные, удобные и безопасные. В 1946 г. вступил в строй завод по производству легковых автомобилей особо малого класса в Запорожье. Заводы в Минске, Кременчуге, Кутаиси стали выпускать мощные грузовики. В строй действующих предприятий вошли заводы в Ульяновске, автобусные заводы в городе Львове, в Ликино Московской области, легковых автомобилей в Тольятти на Волге, заводы грузовиков на реке Каме (выпускает КамАЗы). Кроме этих гигантских заводов, действует ряд ещё других, которые выпускают автомобильные краны, специальные машины и прицепы.

В Оренбурге вопрос о пассажирском автомобильном транспорте впервые был поставлен в 1908 году перед городской думой нижегородским купцом Кожебашкиным. Городская дума более полугода решала вопрос, а затем отклонила его предложение. Потерпели поражение и другие предприниматели, делавшие попытки открыть автобусное движение в Оренбурге в последующие дореволюционные годы.

В Оренбуржье в начале века было несколько грузовых и легковых автомобилей в личном пользовании предпринимателей.

Первое автомобильное движение по перевозке пассажиров в Оренбурге было открыто в 1925 году по двум маршрутам. Протяженность двух маршрутов составляла 9 км. На маршрутах работало четыре автобуса.

Сегодня по количеству перевезенных грузов и пассажиров автомобильный транспорт оставил далеко позади даже такой массовый вид транспорта, как железнодорожный. Такое широкое использование автомобилей объясняется тем. Что они могут доставлять пассажиров и грузы от начала перевозки до места назначения без пересадки и перегрузки.

Большой поток автомобилей на улицах и дорогах имеет и отрицательные последствия: двигаясь, они выбрасывают в воздух отработанные газы и создают шум, что вредно влияет на окружающую среду и здоровье человека. Конструкторы успешно работают над снижением шума от автомобилей и токсичности отработанных газов. Выпускаются машины с двигателями, работающими на сниженном газе. Токсичность отработанных газов этих двигателей значительно ниже, чем у бензиновых. Предназначены такие автомобили для работы в черте больших городов.

Скорости движения транспортных средств имеют очень большое значение для обеспечения все возрастающих объемов перевозок грузов и пассажиров. Возрастание скоростей движения увеличивает пропускную способность улиц, способствует разгрузке их от транспортных потоков. Однако большое скопление машин и пешеходов не позволяет реализовать технические возможности автомобилей по увеличению скорости.

Чтобы повысить скорость движения автомобилей, в городах совершенствуются дороги, строятся тунNELи, подземные пешеходные переходы; потоки транспортных средств отводятся от жилых массивов; узкие улицы реконструируются, заменяются широкими магистралями.

Вопросами организации движения, его регулирования, контроля за точным соблюдением Правил дорожного движения, в первую очередь, занимается Государственная инспекция безопасности дорожного движения. В ее составе действует специальная дорожно-патрульная служба, которая регулирует движение транспортных средств и пешеходов на перекрестках, патрулирует улицы и дороги. Госинспекция присваивает гражданам квалификацию водителей после успешно сданных экзаменов, проверяет техническое состояние транспортных средств, организует пропаганду Правил дорожного движения среди населения, контролирует состояние улиц и дорог с целью обеспечения безопасности дорожного движения. На оживленных магистралях организуются специальные посты ДПС, где вместе с сотрудниками ГИБДД несут патрульную службу общественные автоинспектора.

Обеспечение безопасности движения транспортных средств и пешеходов – общегосударственная задача. Решение её зависит от многих условий, и вести эту работу должны не только взрослые: милиция и дружины, педагоги и воспитатели, но и учащиеся.

Сейчас во многих школах, при клубах, домах детского творчества существуют отряды Юных инспекторов дорожного движения (ЮИД), а там, где их нет, они могут быть организованы при вашем участии.

ЮИДовцы участвуют в пропаганде Правил дорожного движения в школе, и по месту жительства, помогают младшим и престарелым в переходе улицы, следят чтобы учащиеся не нарушали Правил, с помощью учителя устраивают игры по ПДД в младших классах и детских садах, оформляют кабинеты и уголки безопасности в школе, во внешкольных учреждениях, в детском саду, помогают в устройстве детской автоплощадки, проводят беседы, соревнования и викторины по ПДД, участвуют в районном (городском) слёте ЮИД и в областном и Всероссийском конкурсах «Безопасное колесо».

Попытки ввести правила езды по улицам и дорогам делались ещё тогда, когда безраздельно господствовали конные экипажи. В 1863 г. в России был издан именной указ «сказанный разных чинов людям» царей Иоанна и Петра Алексеевичей: «Великим государям ведомо учинилось, - писалось в нём, - что многие учили ездить в санях на вожжах с бичами большими и, едучи по улице, небрежно людей побивают». Указ категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей. Тогда считали, что для того, чтобы кучер лучше видел дорогу, он должен управлять лошадью, сидя на ней верхом.

В 1730 г. был издан новый указ: «Извозчикам и прочим всяких чинов ездить, имея лошадей вынужденными, со всяким опасением и осторожностью, смирно».

В 1742 г. появился указ, в котором говорилось: «Ежели кто на лошадях резво ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей отсылать на конюшню государыни».

В 1812 г. были введены правила, которые устанавливали правостороннее движение, ограничение скорости, требование к техническому состоянию экипажей, введение им номерных знаков. Это были попытки организации движения экипажей. Систематических правил движения по дорогам тогда не было. Пешеходное движение было беспорядочным и неорганизованным. Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки, как в России, так и за рубежом, обеспечить безопасность движения.

Некоторые из них у нас сейчас могут вызвать лишь улыбку. Так, например, в Англии впереди парового экипажа шёл человек с красным флагом и предупреждал встречных о приближении паровика, а заодно усмирял перепуганных извозчичьих лошадей. Во Франции скорость движения бензиновых автомобилей в населённых пунктах не должна была превышать скорости пешехода. В Германии владелец машины обязан был накануне заявить полиции, по какой дороге поедет «бензиновая тележка». В ночное время езда на автомобиле вообще запрещалась. Если водителя в пути заставала ночь, он должен был остановиться и ждать утра.

В те времена автомобилей в России было очень мало, поэтому вопросы безопасности ещё стояли не так остро. Но шли годы, увеличивалось количество автомобилей, мотоциклов, велосипедов, трамваев и других транспортных средств. Задача создания условий безопасности дорожного движения требовала своего решения.

В России уже в 1897 г. Городские думы Москвы и Петербурга уже рассматривали вопрос об установлении специальных правил для «автоматических экипажей», а три года спустя было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу С.-Петербургу на автомобилях». Этот документ состоял из 46 параграфов и устанавливал требования к водителям и автомобилям, порядок движения и правила стоянки. Так, разрешение на управление мог получить гражданин не моложе 21 года, грамотный и умеющий объясняться по-русски, при условии успешной сдачи экзамена по вождению. Автомобили должны были быть зарегистрированы и иметь два номерных знака (спереди и сзади). был предусмотрен ежегодный обязательный технический осмотр в период с 1 марта по 1 апреля. Предельная разрешённая скорость движения в Москве составляла 20 вёрст в час, а для автомобилей весом более 350 пудов – 12 вёрст в час. Параграф 41 этого постановления гласил: «Если приближение автомобильного экипажа будет вызывать беспокойство у лошадей, водитель должен убавить скорость и в случае надобности остановиться».

Первое упоминание о Правилах движения мы находим в «Инструкции о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по г. Москве и её окрестностям в 1918 г. Два года спустя Правила движения были утверждены Декретом Совета Народных Комиссаров. Этот исторический документ положил начало развитию советского законодательства в области безопасности дорожного движения. Декрет включал основные требования к поведению водителей, а также правила регистрации и технического контроля механических транспортных средств. Была регламентирована скорость движения автомобилей: для легковых – 25 вёрст в час, для грузовых – 15 вёрст в

час. При этом ночью скорость для всех автомобилей, кроме пожарных, ограничивала до 10 вёрст в час.

Для облегчения движения стали применяться дорожные знаки, светофоры и дорожная разметка. Первые 4 знака, указывающие на наличие опасности, с символами перекрёстка, железнодорожного переезда, извилистой дороги, неровностей на проезжей части были утверждены в 1909 г. Парижской конвенцией по автомобильному движению. Международная система дорожных знаков дополнилась в 1926 г. ещё двумя – «неохраняемый железнодорожный переезд» и «Остановка обязательна». В 1931 г. на очередной конференции по дорожному движению в Женеве было увеличено до 26 число знаков, классифицированных по трём группам: предупреждающие, предписывающие и указательные. Вспомнить сколько групп знаков в настоящих правилах (7) и сколько знаков (231).

До второй мировой войны в различных странах мира действовало две основные системы дорожных знаков, одна из которых основана на применении символов, другая – на применении надписей. По окончании второй мировой войны была предпринята попытка создать единую для всех стран мира систему дорожной сигнализации.

В 1949 г. в Женеве на очередной конференции по дорожному движению приняты Конвенция о дорожном движении и протокол о дорожных знаках.

Вплоть до 1940 г. в нашей стране не было единых правил, и их разработка и утверждение относились к компетенции местных органов власти. В 1940 г. утвердили первые типовые Правила дорожного движения, на базе которых на местах стали создаваться более или менее единообразные правила.

Первые, единые для всей страны Правила движения по улицам городов, населённых пунктов и дорогам СССР, введены в 1961 г. (они базировались на конвенции 1949 г.), затем были доработаны и просуществовали до 1973 г., когда их сменили Правила дорожного движения, основанные на конвенциях 1968 и 1971 годов.

Со времени введения в 1973 г. Правил в нашей стране произошли значительные изменения в практике организации дорожного движения, поэтому они несколько раз претерпевали изменения и дополнения. Последние ПДД были введены в действие 1 июля 1994 г. Что же нового они несли?

Появилось предписание об обязательном применении ремней безопасности и комплектации автомобилей аптечками и огнетушителями; обязанности пешеходов и водителей выделены в самостоятельные разделы. В один раздел объединены сигналы светофора и регулировщика, появился новый раздел «Приоритет маршрутных транспортных средств», уточнены льготы для водителей-инвалидов; более детально

регламентирован порядок движения транспортных средств, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами; введены новые термины («Участник дорожного движения», «Вынужденная остановка», «Недостаточная видимость», «Тротуар», «Пешеходная дорожка», «Пешеходный переход» и т.д.). Принципиально по-новому трактуется понятие «обгон». Теперь в качестве обгона рассматривается опережение транспортного средства, связанное с выездом с занимаемой полосы, а не только с выездом на встречную полосу.

Определённые изменения внесены в раздел «скорость движения». В населённых пунктах для всех транспортных средств установлен единый предел скорости – 60 км/ч. Мотоцилистам разрешена скорость на дорогах вне населённых пунктов 90 км/ч, включена норма скорости 110 км/ч на автомагистралях для легковых, а также для грузовых автомобилей с разрешённой максимальной массой 3,5 т.

Стали более строгими требования к обеспечению безопасности при перевозке людей в грузовых автомобилях. В приложение к Правилам вошёл перечень условий, касающихся технического состояния и комплектации, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

В оставшееся на уроке время повторить ПДД по вопросам предыдущих уроков, решить дорожные задачи или разобрать ДТП.

Тема 2. Элементы улиц и дорог. Перекрёстки и их виды.

Цели и задачи урока: Познакомить учащихся с разделами Правил дорожного движения «Проезд перекрестков», «Движение в жилых зонах», а также с правилами движения в неблагоприятных условиях и ночью.

Оборудование: плакаты, карточки.

План или примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками.

Многим кажется, что для безопасной езды достаточно знать Правила дорожного движения и быть на «ты» с органами управления транспортными средствами. Поверьте, все совсем не так. Это лишь первая ступень вашего образования, которую освоить может каждый.

Важно другое - правильно настроить себя на то, где ты сейчас, а не на то, где ты будешь или хочешь быть.

Отправляясь в путь, повторите ряд заповедей:

1. Сев за руль, психологически настройтесь на предстоящий маршрут, освободитесь от внутренней спешки, не давите на педаль газа. Расслабьтесь и внутренне соберитесь. Проверьте еще раз тормоза, звуковой сигнал, рулевое управление.

2. Никогда не впадайте в гордыню и не считайте себя умнее других. Если, по вашему мнению, на дороге нет ни одного транспортного средства, даже если вы едете в пустыне или по бездорожью, все равно подавайте предупредительные сигналы.

3. Верьте знакам и дорожной разметке, даже если, на ваш взгляд, они совершенно излишни.

4. Не совершайте на дороге резких и тем более необдуманных перемещений.

5. Устали - отдохните, 15 минут отдыха обеспечат безопасность.

6. Исходите из того, что не все участники дорожного движения будут неукоснительно выполнять требования Правил движения.

7. Не создавайте помех другим транспортным средствам, двигаясь со слишком малой скоростью, а также не пытайтесь ехать со слишком большой скоростью.

Будьте бдительны, предупредительны и взаимовежливы. Будьте готовы принять в расчет чужие ошибки и снисходительно относитесь к ним.

Проезд перекрестков.

При приближении к перекрестку каждый водитель должен решить, какой перед ним перекресток: регулируемый или нерегулируемый.

Регулируемый перекресток - перекресток, на котором движение координируется светофором или регулировщиком.

При проезде таких перекрестков следует придерживаться следующих правил:

1. При равном праве на движение трамвай имеет пре имущество перед нерельсовыми транспортными средствами.

2. Независимо от сигналов светофора все водители обязаны уступать дорогу транспортным средствам, подающим специальные сигналы («скорая медицинская помощь», пожарные и другие автомобили, оборудованные проблесковыми маячками синего или красного света), а также любым транспортным средствам, сопровождаемым машинами ГИБДД.

3. Независимо от сигнала светофора уступите дорогу транспортным средствам, уезжающим с перекрестка.

4. При включенной зеленой стрелке в дополнительной секции светофора пропустите транспортные средства, движущиеся с других направлений.

Напомним шесть случаев запрещения движения при разрешающем зеленом сигнале светофора:

- жесты регулировщика противоречат сигналу светофора,
- на перекрестке установлен временный запрещающий знак «Въезд запрещен»,
- на перекрестке образовался затор, по пересекаемой дороге движется спецтранспорт,
- организованная транспортная колонна, при необходимости пропустить пешеходов, не покинувших перекресток,
- пропустить прогулочные шествия или демонстрации.

Нерегулируемый перекресток может быть с неравнозначными и с равнозначными дорогами. Перекресток неравнозначных дорог определяется либо знаками приоритета, либо по покрытию. Если перед перекрестком стоит знак «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено», то вы находитесь на второстепенной дороге и должны уступать дорогу транспортным средствам, которые находятся на главной дороге.

Точно также вы должны поступать, когда выезжаете на перекресток с грунтовой дороги на дорогу с покрытием. При этом тип покрытия не имеет значения (щебенка, гравий, асфальт, бревна и т.д.). Равнозначными дорогами являются дороги, имеющие покрытие или не имеющие его, а также дороги, на пересечении которых установлены знаки «Пересечение равнозначных дорог».

На таких дорогах действует правило «*помехи справа*»: водитель, имеющий помеху справа, уступает, за исключением водителя трамвая, который независимо от направления движения на таком перекрестке обладает преимуществом.

Несколько слов о движении в «жилых зонах».

На территории, обозначенной знаками «жилая зона» и «конец жилой зоны», движение транспортных средств носит, как правило, эпизодический, локальный характер, а движение пешеходов имеет преобладающее значение. Поэтому водители должны уступать дорогу пешеходам, движущимся по проезжей части. Нужно помнить, что в жилой зоне скорость движения транспортного средства не должна превышать 20 км/ч.

В жилой зоне запрещается:

- сквозное движение;
- учебная езда;
- стоянка с работающим двигателем;
- стоянка грузовых автомобилей с максимально разрешенной массой более 3,5 т вне выделенных и обозначенных знаками и разметкой мест.

При выезде из жилой зоны водитель должен уступить дорогу другим участникам дорожного движения.

Движение в неблагоприятных условиях и ночью.

1. На скользкой дороге и при движении по снегу эффективность сцепления колес с поверхностью снижается и вероятность оказаться в аварии значительно выше, чем в обычных условиях. Основные правила езды:

- езда должна быть плавной и равномерной;
- скорость движения выбирается с учетом возможности и меняется в случае неожиданной опасности;
- не нужно резко тормозить и поворачивать руль;
- при заносе руль поворачивать в сторону заноса;
- соблюдение интервала и дистанции.

2. В тумане, кроме ухудшения видимости, снижаются истинные расстояния между движущимися транспортными средствами. Так, расстояния кажутся большими, а скорости меньшими. В тумане желтый свет кажется красным, а зеленый - желтым.

В этих условиях можно посоветовать водителям не продолжать поездку, если видимость меньше 10 м. А при езде включите противотуманные фары, не двигайтесь с большой скоростью и держитесь ближе к проезжей части.

3. Ночная дорога опасна и полна неожиданностей. Уменьшение количества пешеходов и транспортных средств в ночное время предрасполагает к невнимательности. Но самое главное вочных поездах - ограничена видимость, особенно за городом. Статистика показывает, что число аварийных ситуаций ночью в 10 раз превышает количество ДТП в светлое время суток.

Ночью рекомендуемая скорость движения должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости - расстояния, освещаемого фарами. Если вы не сумели остановиться при торможении в пределах видимости, значит, двигаетесь очень быстро.

По статистике больше половины дорожных происшествий происходит в предрассветные и утренние часы. Поэтому в это время, если вы ехали ночью, рекомендуется отдохнуть.

При движении в заторе не нужно стремиться перестроиться на соседнюю полосу движения, вряд ли это ускорит ваше движение, но здесь возрастет риск столкновения, и не только с автомобилями. Не выезжайте на пешеходный переход, если будете вынуждены остановиться на нем. Выключите двигатель транспортного средства, т.к. повышенная концентрация выхлопных газов может вызвать головокружение, обморок и отравление.

Если вы оказались на дороге в тот момент, когда произошло дорожно-транспортное происшествие, не спешите уехать. Вы становитесь важным свидетелем, который может оказать следствию неоценимую помощь. Часто минуты решают, останется

ли жив пострадавший, если ему оказать помощь; вызовите скорую помощь и сообщите о случившемся происшествии в ГИБДД.

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие перекрестки называются регулируемыми?
2. Сформулируйте правило «помехи справа».
3. Почему трамвай, находясь в равных условиях с безрельсовым транспортным средством, имеет преимущество в движении?
4. Какая дорога называется главной?
5. Как обозначается жилая зона?
6. какова максимальная скорость движения в жилой зоне?
7. Что запрещено в жилой зоне?

Тема 3. Причины несчастий, происходящих с пешеходами.

Цели и задачи урока: формировать у учащихся представление о причинах дорожно-транспортных происшествий, в которые попадают дети; воспитывать и развивать у них наблюдательность и дисциплинированность при движении по улице.

Оборудование: мультимедиа проектор, экран, компьютер.

Примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками.

Первой аварией на механическом транспорте можно считать аварию с паровой телегой французского изобретателя Кюньо в 1769 году. Паровой автомобиль выехал в пробный рейс на улицы Парижа, водитель не смог справиться с управлением тяжелой и неуклюжей машины, и она врезалась в каменный забор. Котел паровой телеги взорвался с «грохотом на весь Париж», как писал об этом очевидец. Водителя отправили в больницу. Когда появились быстроходные автомобили с двигателем, работающим на бензине, увеличилось и число дорожно-транспортных происшествий. Первое, официально зарегистрированное, дорожно-транспортное происшествие произошло 17 августа 1896 года в Великобритании. Автомобиль, двигавшийся со скоростью 6 км/ч, совершил наезд на пешехода.

Почему же существует такое явление, как дорожно-транспортное происшествие? Причин много, вот некоторые из них:

- несовершенство автомобиля (как в случае с паровой машиной) или его неисправность;
- плохие дороги и несовершенное регулирование дорожного движения (в начале развития автомобильного парка);
- плохие погодные условия (туман, гололед, ливень);

- низкая дисциплина участников дорожного движения (ДТП по вине водителя, по вине пешехода). И это в наше время основная причина.
- Ежегодно в Российской Федерации в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 35 000 человек (каждое третье происшествие по вине пешеходов), 1 500 из которых – дети. И еще около 20 000 детей получают травмы различной степени тяжести.

Причины детского травматизма:

- переход дороги в необозначенном месте перед близко идущим транспортом;
- неожиданный выход на проезжую часть из-за машин, кустов;
- переход дороги на запрещающий сигнал светофора;
- игры и хождение по проезжей части;
- управление велосипедом, мопедом, машиной не имея достаточных навыков и знаний Правил дорожного движения.

Едва ли не каждый понимает, что знание правил безопасности движения, совершенно необходимо сегодня в повседневной жизни. Почему же осознавая эту необходимость, дети так бездумно ведут себя на дороге? Обычно дети не готовы к опасности на дороге. «Вдруг я увидел на дороге машину», «вдруг из-за угла выехал автомобиль», «внезапно из-за автобуса я увидел автомашину...» – в объяснениях ребят после аварии постоянно присутствует слово вдруг. Транспорт на проезжей части не может оказаться вдруг, дорога – законное место транспорта, вдруг автомобиль может оказаться только на тротуаре. Но везде он является источником повышенной опасности.

Запомните обязательно, если вы появились на проезжей части дороги внезапно, то даже самый опытный водитель при надежных тормозах не сможет сразу остановить машину. Во-первых, автомобили едут на большой скорости; во-вторых, водители бывают неопытные, неосторожные; в-третьих, реакция у водителей разная. А если неисправные тормоза? И если все же вы оказались посреди дороги, и на вас мчится машина, то не надо суетиться и метаться из стороны в сторону. В этом случае лучше остановиться, тогда водителю легче будет решить, с какой стороны вас лучше обехать.

Но сейчас в наездах на детей виновность водителей с каждым годом снижается, а вина детей, к великому сожалению, растет. В большинстве своем причины ДТП с детьми связаны с недисциплинированностью, излишней смелостью, эгоизмом, желаем показать себя. Иногда мальчишки устраивают очень опасное развлечение, стараясь перебежать дорогу как можно ближе к автомобилю. Они считают при этом, что демонстрируют друг перед другом свою храбрость. Однако, такая «храбрость» может закончиться очень плачевно, и во многих случаях только мастерство водителя спасает «храбрецов».

Всякие игры на дороге должны быть исключены. Но опасными могут оказаться и игры вблизи проезжей части. То, что улицы пустынны в отдельные периоды времени притупляет чувство опасности и внимание к движущимся транспортным средствам. Это особенно проявляется во время игр, когда в погоне за мячом или приятелем можно невзначай выбежать на проезжую часть, где как раз в это время поблизости мчится машина. Так, что для подвижных игр, лучше выбирать место подальше от дороги.

Велико число несчастий с детьми-велосипедистами, особенно мальчиками. Такие происшествия случаются из-за неумения ребят достаточно твердо владеть своей двухколесной машиной в потоке транспортных средств, потери управления из-за испуга.

Основная причина дорожно-транспортных происшествий с детьми проста: они переносят на проезжую часть привычки, навыки наблюдения, приобретенные в быту. Многим кажется, что «красный свет – стой, зеленый- переходи, посмотри налево, потом направо, переходи в установленных местах», - едва ли не вся «мудрость» движения по улицам современного города. Мы не замечаем микробов и вирусов, но они существуют! Мы не видим пылинок в воздухе, но они есть! Точно также мы не замечаем многих неправильных навыков (повторить материал урока 6 пятого класса, придумать к каждой «бытовой» привычке возможную дорожную ситуацию «ловушку» и разобрать ее, используя макет дороги с прилегающей территорией):

- выбегать, не глядя из-за предмета;
- небрежно смотреть по сторонам;
- начинать движение, не оглядевшись;
- оценивать обстановку без поворота головы;
- отступать, делать шаг назад не глядя;
- оглядываться, когда вас позовут;
- двигаться бегом, непрерывно, не останавливаясь;
- двигаться по кратчайшему пути;
- совмещать движение с оживленной беседой;
- спешить и небрежно держать родителей за руку.

Тротуар отделен от проезжей части узенькой полоской бордюрного камня. Цвет у него такой же серый, как и у тротуара или дороги. А между тем он разделяет два разных мира и в каждом из них свои законы. В первом дети проводят львиную долю своего времени и натренировывают привычки. Во втором – ничтожную долю времени, и все привычки, приобретенные в быту переносят на дорогу. С этим и надо бороться.

Тема 4. Опасные ситуации по вине водителей.

Цели и задачи урока: формировать у учащихся чувство опасности при переходе проезжей части перед близко идущим транспортом; дать понятие тормозного и остановочного пути; разъяснить учащимся, как правильно выбрать безопасное расстояние до транспортного средства при переходе дороги.

Оборудование: карточки, плакаты.

План или примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками Учитель спрашивает учащихся, почему нельзя переходить проезжую часть дороги перед близко идущим транспортом? Какое расстояние до движущегося транспортного средства они считают безопасным?

Затем он поясняет ученикам, что автомобиль и другие транспортные средства быстро остановить нельзя. При торможении автомобиль, автобус, мотоцикл, велосипед по инерции проходят какое-то расстояние. Иногда его достаточно, чтобы совершить наезд на пешехода. Поэтому переходить дорогу перед близко идущим транспортом опасно. Если дорога скользкая после дождя или на ней образовалась ледяная корка при отрицательной температуре, то переходить проезжую часть становится ещё опаснее - автомобиль до полной остановки проходит ещё больший путь. *Остановочный путь* - это расстояние, которое пройдет автомобиль с момента обнаружения пешехода на дороге до полной остановки автомобиля. Это расстояние складывается из трех составляющих: пути, пройденного за время реакции водителя; пути, пройденного за время срабатывания тормозного привода; тормозного пути.

Учитель дает пояснения.

Заметив на дороге пешехода, водитель не сразу начинает тормозить. Сначала он определяет расстояние до пешехода, оценивает скорость движения своего автомобиля и состояние дороги (сухая или скользкая), обращает внимание на движение других транспортных средств и возможность объезда пешехода и т.д. Решив, что надо тормозить, водитель нажимает на педаль тормоза. Пока он думал, надо тормозить или нет, автомобиль прошел некоторый путь, который называется *путь, пройденный за время реакции водителя*.

При нажатии на педаль тормоза автомобиль не начинает сразу тормозить. Проходит какое-то время, пока срабатывает тормоз. Автомобиль за это время проходит ещё некоторое расстояние.

Но и поле начала торможения автомобиль останавливается не сразу. Расстояние, пройденное автомобилем от начала торможения до полной остановки называют *тормозным путем*.

На длину тормозного пути оказывают влияние скорость движения автомобиля, масса автомобиля, состояние его шин и тормозов, тип дорожного покрытия и его состояние, погодные условия и время года.

Чем выше скорость движения автомобиля, тем длиннее его тормозной путь. Для пояснения этого можно провести с учащимися опыт. Сначала один из учеников идет спокойным шагом и по команде учителя пытается резко остановиться. Сделать ему это не удается - после команды он проходит еще один-два шага. Затем ученику предлагается перемещаться бегом и по команде учителя остановиться. Сделать это ему еще труднее. Так и с автомобилем. Водитель нажимает на педаль тормоза, а автомобиль продолжает некоторое время двигаться.

Каким же должно быть минимальное расстояние между транспортным средством и пешеходом? Лучше всего эту тему проиллюстрировать с помощью рисунка. Учитель изображает на доске автомобиль, движущийся по проезжей части и пешехода, стремящегося ее перейти.

Реакция у водителей может быть различной. Она зависит от многих факторов - физического и психического состояния человека, его возраста, опыта, тренированности и т.д. Время реакции колеблется от 0,8 до 1,5 с. Это у основной массы водителей. Мы возьмем среднюю величину - 1 с. Итак, с того момента, когда водитель заметил на дороге пешехода и до начала действий, направленных на устранение опасности, прошла 1 с. За это время автомобиль уже проехал около 17 м. Учитель проводит на доске линию от автомобиля в направлении его движения и ставит число 17. Таким образом, машина уже приблизилась к пешеходу на 17 м.

Естественное действие водителя - снизить скорость, нажав на педаль тормоза. Чтобы сработала тормозная система, необходимо также определенное время - около 1 - 1,5 с. Это значит, к 17 м необходимо добавить еще 17 - 25 м. Учитель изображает второй отрезок.

Наконец, с момента вступления в действия тормоза до полной остановки автомобиля пройдет еще какое-то время, а значит автомобиль продвинется вперед на несколько метров по инерции (8 - 15 м). Это тормозной путь автомобиля.

Сложив эти три составляющие остановочного пути, получим его величину, которая составит от 40 до 55 м.

Пешеход за эти три-четыре секунду сделает соответственно 4-5 шагов, то есть окажется практически на середине проезжей части.

Если пешеход рискнет выйти на проезжую часть не за 50 м до автомобиля, а за 30 - 40 м - последствия могут быть самые тяжелые.

В условиях города следует рассчитывать на то, что автомобиль движется со средней скоростью 50

- 60 км/ч. Поэтому расстояние между пешеходом и ближайшим автомобилем в 60 - 65 м практически обеспечит его безопасность. Но если пешеход замечает, что автомобиль движется явно быстрее, лучше воздержаться от перехода - длина остановочного пути в этом случае будет заметно больше.

Чем больше масса автомобиля, тем труднее его остановить. Например, легковой автомобиль остановить легче, чем грузовой автомобиль или автобус. А велосипед остановить легче, чем легковой автомобиль. Поэтому при одинаковой скорости движения остановочный путь у грузовика будет больше, чем у легковой машины, а у груженого транспорта - больше, чем у порожнего.

Учитель обращает внимание учащихся на опасности, связанные с погодными условиями. Зимой на скользкой дороге остановить транспортное средство очень трудно - оно проходит большее расстояние до полной остановки, чем на сухой дороге. Кроме того, в морозную погоду стекла автомобиля замерзают, и водитель позже замечает пешехода.

Ночью, когда видимость ограничена, переходить проезжую часть становится особенно опасно - водитель поздно замечает препятствие и может совершить наезд. Кроме того, в темное время суток наступает усталость, и водитель с запозданием реагирует на препятствие.

Подводя итог, учитель дает установку учащимся: никогда не спешить при переходе проезжей части дороги и не перебегать дорогу перед близко идущим транспортом.

2. Практическое задание Учитель вместе с учениками разбирают конкретную ситуацию.

Как вы думаете, одна секунда - это много или мало?

Пешеход за одну секунду делает один шаг. Автомобиль, движущийся со скоростью 60 км/час, за одну секунду проезжает по ровному сухому асфальту около 17 метров. Это тормозной путь автомобиля. Если сюда добавить путь, пройденный автомобилем за время реакции водителя и время срабатывания тормозов, то остановочный путь автомобиля составит около 50 метров.

Пешеход думает, что водитель успеет затормозить, и переходит проезжую часть перед близко идущим транспортом. Он не хочет понимать, что при всем своём старании водитель не сумеет остановить автомобиль.

А если дорога скользкая, то остановочный путь удлиняется значительно. Например, при скорости 80 км/час на скользкой зимней дороге автомобиль окончательно остановится только через 400 метров (почти полкилометра!).

Задания для самостоятельной работы:

1. Какие транспортные средства вы знаете?
2. Почему невозможно мгновенно остановить автомобиль?
3. Что такое тормозной путь и от чего зависит его длина?
4. Что такое остановочный путь автомобиля? Из чего он складывается?
5. Есть ли у велосипеда тормозной путь?
6. У какого транспортного средства, движущихся с одинаковой скоростью, тормозной путь короче: у грузового автомобиля, у велосипеда или у легкового автомобиля? Как это объяснить?

Тема 5. Опасные ситуации по вине пешеходов.

Цели и задачи урока: Объяснить все возможные опасности при движении пешеходов, велосипедистов и автомобилей в тёмное время суток. Научить решать дорожные задачи.

Оборудование: брошюры, ПДД, плакаты.

План или примерный ход урока:

Видеть и быть видимым – два самых важных принципа для того, кто идёт и едет по дороге в тёмное время суток. В этот период времени у пешеходов, водителей и велосипедистов риск погибнуть в дорожных трагедиях увеличивается в 10 раз, по сравнению со светлым временем. Ночная дорога опасна и полна неожиданностей. Малое количество автомобилей и пешеходов расхолаживает и располагает к быстрой езде. Главная же опасность ночной дороги – ограниченная видимость.

«Недостаточная видимость» - видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки (ПДД, раздел 1).

Движение пешеходов в тёмное время суток регламентируется теми же правилами, что и в светлое время (вспомнить): в населённых пунктах только по тротуарам и пешеходным дорожкам, за городом – по обочине, навстречу движению, по возможности имея на одежде световозвращающий элемент. Переход через дорогу должен осуществляться по Правилам и с особой осторожностью. Пропустив машину, не надо сразу двигаться вперёд, так как можно не заметить, что грузовой или легковой автомобиль тянет за собой прицеп.

Допускается движение организованных пеших колонн (кроме детей) по проезжей части в тёмное время суток, но только когда сопровождающие с левой стороны имеют включённые фонари спереди – белого цвета, сзади – красного.

Ознакомиться с пунктами 19.1-19.3 ПДД.

Для велосипедиста ночь – самая неблагоприятная пора. Малые габариты велосипеда, неяркая окраска делают его малозаметным на дороге. Если езда по городским освещённым улицам ещё как-то терпима, то за городом, где нет стационарного освещения, ехать становится просто опасно. Не случайно поэтому Правила обязывают велосипедиста включить спереди фару белого цвета, а сзади – фонарь красного цвета (или красный световозвращатель). Все остальные правила движения поочной дороге формулируются так:

- приборы освещения должны быть в исправном состоянии и их поверхность не загрязнена;
- скорость движения велосипеда должна быть такой, чтобы затормозить в пределах видимости;
- любая остановка или стоянка на неосвещённом участке дороги должна быть только за пределами проезжей части;
- велосипедисты должны одевать по возможности одежду светлых тонов и прикреплять к ней световозвращающие элементы.

Задания для самостоятельной работы:

Как следует двигаться организованной пешей колонной в тёмное время суток?

Что такое ослепление и как его избежать?

Что должен сделать водитель при ослеплении?

Какие вы знаете правила движения велосипедистов в тёмное время суток?

Что означает термин «Недостаточная видимость»?

Как должны вести себя пешеходы в тёмное время суток?

Тема 6. Опасные ситуации, возникшие из-за неисправностей транспортных средств, дорог, освещения.

Цели и задачи урока: Объяснить опасность движения на скользкой дороге, в туман, дождь и грозу. Закрепить знание о дорожных знаках, предупреждающих о подобной опасности.

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

Рекомендации к проведению урока.

Что означает термин «Недостаточная видимость»?

Видимость на дороге играет важную роль в безопасности дорожного движения, так как более 90% информации, необходимой для управления велосипедом, человек получает через зрение. Туман - серьёзное препятствие для обеспечения видимости. В европейской

части страны в течение года насчитывается около 40 туманных дней. Из-за плохой видимости случается 1-1.5% всех дорожных происшествий. Самый частый вид аварий в этих условиях – попутные столкновения транспортных средств. Причина в том, что туман, кроме ухудшения общей видимости на дороге, существенно снижает истинные расстояния и скорость движения транспорта. Так, дистанция до встречного автомобиля в тумане кажется больше, а скорость его меньше, чем на самом деле. При длительной поездке в тумане устают глаза, снижается острота зрения. Его коварство проявляется и в том, что он способен изменять цвета. Так, жёлтый сигнал светофора кажется красным, а зелёный – жёлтым.

Всегда надо быть готовым остановить транспортное средство в пределах видимости; не выезжать на середину дороги, держаться как можно ближе к краю проезжей части; избегать перестроений, опережений и обгонов. Такие действия в тумане опасны вдвойне. Если туман сгустился настолько, что видимость стала менее 10 м, то поездку необходимо прервать и сделать остановку.

Какой знак предупреждает о данной опасности? 1.30. «Прочие опасности!» предупреждает. Что на лежащем впереди участке дороги могут поджидать различные опасности: часто образуется туман, рядом с дорогой крутой обрыв и т.д.

Какие световые приборы должны быть включены на транспортном средстве в условиях тумана? Для ответа используйте ПДД (раздел 19).

Когда дорога становится скользкой, это сразу делает дорогу опасной. Значительно возрастает тормозной путь, любые резкие повороты руля или торможение могут привести к заносу автомобиля, а велосипедиста – даже к падению. Вероятность оказаться в дорожном происшествии в 1.5 раза выше, чем на сухой дороге.

Скользкой считается дорога с низким коэффициентом сцепления колеса с покрытием. Величина эта зависит от многих факторов, например, от состояния дорожного покрытия, степени изношенности рисунка протектора шин и т.д. Так, доля мокрого покрытия она в 2 раза меньше, чем для сухого. В то же время длина тормозного пути изменяется пропорционально величине данного коэффициента.

Какой знак предупреждает водителя: впереди – скользкий участок дороги? 1.15. «Скользкая дорога». Вне населённых пунктов устанавливается на расстоянии 150-300 м, а в населённых – за 50-100 м до начала опасного участка.

Из-за чего дорога может быть скользкой? Наиболее частая причина – мокрая проезжая часть от прошедшего дождя или таяния снега. Водяная плёнка резко уменьшает контакт колеса с поверхностью дороги. Спутник мокрой проезжей части – грязь. Она обычно разносится колёсами автомобилей на дорогу со строек, с полей и просёлков. Ещё

одна причина – свежеуложенный асфальт. Выступивший на поверхность битум является той смазкой, которая ведёт себя также как плёнка воды или слой грязи. Иногда проходит несколько недель, пока этот вяжущий слой стирается колёсами.

Какие правила безопасной езды велосипедисту нужно соблюдать на скользкой дороге? их несколько:

- скорость движения должна быть выбрана с учётом возможности вовремя остановиться в случае неожиданно возникшей опасности;
- избегать резких торможений и поворотов руля;
- действия должны быть плавными, а сама езда – равномерной;
- при заносе, возникшем во время движения на высокой скорости, необходимо руль велосипеда повернуть на некоторый угол в сторону заноса и, как только занос прекратится, вновь вернуться к прямолинейному движению.

В средней полосе дождь идёт каждый второй-третий день в году. В такой ситуации резко ухудшается видимость, увеличивается тормозной путь, появляются другие негативные факторы. Если едешь в городе или населённом пункте, то можно переждать ненастье. Но порой случается, что ехать волей-неволей надо. Наиболее опасным считается самый начальный период дождя. Первые его капли, смешиваясь с пылью, грязью, масляными каплями, образуют на поверхности дороги тонкий слой плёнки – грязевой смеси, из-за чего сцепление колёс с дорогой резко уменьшается. Проходит не одна минута, прежде чем дождь смывает пыль и грязь с поверхности дороги и коэффициент сцепления покрытия несколько повысится. Но и тогда велосипедиста подстерегает много опасностей. Одна из них – вода, попадая на тормозную накладку ручного тормоза, значительно снижает его эффективность. Поэтому после проезда луж необходимо подсушить накладку, слегка притормаживая ручным тормозом на прямолинейном участке дороги.

Лужи – ещё одна опасность. Конечно, самое лучшее – обехать их по проезжей части или обочине, если этим не помешать транспорту и пешеходам. Но если выбора нет, то следует ехать с такой минимальной скоростью, при которой возможно преодолеть сопротивление воды и не обрызгать пешеходов.

Самая опасная спутница дождя – гроза. Можно ли ехать на велосипеде в грозу? Практика показывает, что вероятность попадания молнии в велосипедиста очень мала – опасность такая же как и для пешехода на открытой местности. Но всё же лучше не рисковать и переждать грозу в каком-нибудь укрытии, ведь продолжительность её всегда меньше дождя.

Какие опасности подстерегают зимой? Их много. Но самые серьёзные – это образование колеи и сужение дороги из-за неубранного обычно снега у края проезжей части, а также значительное снижение сцепных качеств колеса с дорогой. Вероятность оказаться в аварии зимой в 3-4 раза выше, чем летом. Снежный накат или гололёд – серьёзное препятствие для транспорта, повышается вероятность «юза», и, самое главное, непредсказуемо увеличивается тормозной путь. Вот почему основными правилами движения по зимней дороге должна быть умеренная скорость, осторожность в выполнении манёвров, соблюдение безопасных боковых интервалов с другими транспортными средствами, отказ от резких торможений.

Основное правило для пешеходов в условиях тумана, дождя, гололёда – осторожность и ещё раз осторожность.

Тема 7. Внимание: пешеходы.

Цели и задачи урока: **сформировать у обучающихся** ответственность за нарушение Правил дорожного движения.

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

Государственное управление в сфере безопасности дорожного движения в нашей стране осуществляется путем целенаправленного воздействия на каждый компонент системы «водитель-автомобиль-дорога» и реализуется через комплекс экономических, технических, административных, правовых и пропагандистских мероприятий. Важное место в этом комплексе отводится административно-правовым мероприятиям. Это и понятно, ибо четкая правовая регламентация дорожного движения является важнейшим средством обеспечения безопасности движения.

В Федеральном законе РФ «О безопасности дорожного движения» записано: «Нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и гражданскую ответственность».

Надзором в сфере обеспечения безопасности дорожного движения возложен на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Одной из основных ее задач является надзор за соблюдением водителями и пешеходами Правил дорожного движения. Интересы защиты общества от последствий ДТП делают необходимым применять меры принуждения по отношению к лицам, которые не желают добровольно соблюдать требования Правил и других нормативных актов, касающихся безопасности движения.

Виновное (умышленное или по неосторожности) нарушение требований этих документов, образует состав административного проступка или уголовного преступления. Их совершенствование является основанием для применения к виновному лицу различных мер государственно-правового принуждения.

Дисциплинарная ответственность.

Руководителям предприятий, организации и учреждений предоставлено право налагать на водителя за нарушение им правил внутреннего распорядка или Правил дорожного движения, в зависимости от вида и характера правонарушения, с учетом личности, одно из следующих дисциплинарных взысканий: замечание, выговор и увольнение по соответствующим основаниям. Кроме того, Федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине для отдельных категорий работников могут быть предусмотрены и другие дисциплинарные взыскания. Тем не менее, в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации, не допускается применение дисциплинарных взысканий, не предусмотренных федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине.

Самым опасным из проступков на транспорте является управление ТС в состоянии опьянения. Правила дорожного движения запрещают управление ТС в нетрезвом состоянии и эти же Правила требуют от должностных лиц не допускать к управлению ТС таких лиц. Специально для них предусмотрена ответственность за допуск к управлению транспортными средствами.

Гражданская ответственность.

Гражданский кодекс РФ в ст. 151 гласит: если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда.

Административная ответственность.

Административная ответственность наступает за правонарушения, не представляющие значительной общественной опасности и не повлекшие тяжелых последствий (травмирования, гибели людей или существенный материальный ущерб). К их числу относятся, например, различные грубые нарушения Правил – превышения скорости, обгон в опасных условиях, проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, нарушение правил проезда железнодорожных переездов и ряд других. В зависимости от характера и степени тяжести нарушения законодательство устанавливает следующие виды административных взысканий:

- предупреждение;
- штраф;
- лишения права управления транспортными средствами;
- исправительные работы;
- административный арест.

Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством.

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), -

влечет наложение административного штрафа в размере 2500 рублей.

2. Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством, - влечет административный арест на срок до 15 суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере 5000 рублей.

3. Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права, - влечет наложение административного штрафа в размере 2500 рублей.

Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения

1. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, - влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от 18 месяцев до 2 лет.

2. Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, - влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от 18 месяцев до 2 лет.

3. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, - влечет административный арест на срок до 15 суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере 5000 рублей.

4. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 или 2 настоящей статьи, - влечет лишение права управления транспортными средствами на срок 3 года.

Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения

1. Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 рублей.

2. Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим мопедом, велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя механического транспортного средства), - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 рублей.

3. Нарушение Правил дорожного движения лицами, указанными в части 2 настоящей статьи, совершенное в состоянии опьянения, - влечет наложение административного штрафа в размере от 300 до 500 рублей.

Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего

1. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее создание помех в движении транспортных средств, - влечет наложение административного штрафа в размере 300 рублей.

2. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, - влечет наложение административного штрафа в размере от 1000 до 1500 рублей.

Уголовная ответственность.

Общественная опасность нарушений Правил усугубляется тем, что эти нарушения часто являются причинами ДТП, влекут за собой тяжелые последствия и в результате становятся уголовно наказуемыми деяниями.

С учетом общественной опасности те или иные нарушения Правил, действующее законодательство по целому ряду ДТП, вызванных такими нарушениями, устанавливает уголовную ответственность.

Статья 125 УК РФ. Оставление в опасности.

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние, - наказывается штрафом в размере до 80 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 6 месяцев, либо обязательными работами на срок от 120 до 180 часов, либо исправительными работами на срок до 1 года, либо арестом на срок до 3 месяцев, либо лишением свободы на срок до 1 года.

Статья 166 УК РФ. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения

1. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон) - наказывается штрафом в размере до 120 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 1 года, либо ограничением свободы на срок до 3 лет, либо арестом на срок от 3 до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до 5 лет.

а) группой лиц по предварительному сговору; в) с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, - наказывается штрафом в размере до 200 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 18 месяцев либо лишением свободы на срок до 7 лет.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные организованной группой либо причинившие особо крупный ущерб, - наказываются лишением свободы на срок от 5 до 10 лет.

4. Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, совершенные с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, - наказываются лишением свободы на срок от 6 до 12 лет.

Статья 264 УК РФ. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, - наказывается ограничением свободы на срок до 5 лет, либо арестом

на срок от 3 до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, - наказывается лишением свободы на срок до 5 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказывается лишением свободы на срок до 7 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет.

Правонарушения несовершеннолетних.

Дела о совершенных несовершеннолетними правонарушениях, посягающих на безопасность дорожного движения, рассматривают, как правило, районные (городские) комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав. Их статус определен Федеральным законом от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних».

Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав рассматривают дела о нарушениях ПДД, если подразделение ГИБДД (должностное лицо), к которому поступило дело о таком нарушении, передает его на рассмотрение данной комиссии. При наличии достаточных оснований она имеет право освободить лицо от административной ответственности, применив к нему меры воспитательного воздействия (передать несовершеннолетнего под надзор родителей или лиц, их заменяющих, общественных воспитателей, а также, с их согласия, – под наблюдение общественной организации).

При применении мер воздействия к несовершеннолетнему комиссия учитывает его возраст и условия жизни, характер, причины и степень его участия в правонарушении, поведение в быту, школе, на работе.

Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав проводят индивидуальную профилактическую работу в отношении несовершеннолетних, совершивших административное правонарушение в области дорожного движения. Также комиссии имеют право обязать несовершеннолетнего принести публичное или иное извинение потерпевшему, вынести предупреждение; возложить на несовершеннолетнего, достигшего 15-летнего возраста, обязанность возместить материальный ущерб (если несовершеннолетний имеет самостоятельный заработок) или своим трудом устраниТЬ причиненный материальный ущерб; наложить на несовершеннолетнего, достигшего 16-летнего возраста, штраф и т.д.

Как видно, рассмотрению обстоятельств наступления административной и уголовной ответственности несовершеннолетних за нарушения ПДД (и особенно – за

совершения ДТП) сопутствует процедура возмещения имущественного ущерба и морального вреда. Как правило, в качестве «ответчиков» за «детские шалости» в ней участвуют родители несовершеннолетних правонарушителей или заменяющие их лица.

Тема 8. Шагаем по дороге.

Цели и задачи урока: Познакомить учащихся с основами государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, законами, обеспечивающими БДД.

Оборудование: брошюра ПДД.

План или примерный ход урока:

Автомобильный транспорт приобретает все возрастающее значение в социально-экономическом развитии страны. Ежегодно растет протяженность автомобильных дорог, более 1 млн. человек получают водительские удостоверения, увеличивается автомобильный парк. На долю автотранспорта приходится около 2/3 всех перевозок в стране.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения становится крупной социальной проблемой, в решении которой принимает участие широкий круг государственных органов и общественных организаций. Однако результаты их деятельности не оказывают заметного влияния на конечные результаты борьбы с аварийностью.

Дорожно-транспортные происшествия являются сбоем функционирования дорожного движения. Это своего рода «война» на дорогах России. Но если катастрофу самолета, унесшую 120 жизней, гибель подводной лодки, унесшую 128 жизней, называют национальной трагедией и проводится расследование на уровне верховной власти России, то ежедневная гибель на дорогах России 100 человек остается незамеченной.

Поэтому существует объективная потребность проблемы безопасности дорожного движения ввести в ранг наиболее значимых социальных проблем России и адекватного реагирования государства на ее остроту и важность.

Проблема требует коренного решения. Настоятельно необходим был законодательный акт, который должен стать основой всей нормативной базы в рассматриваемой сфере общественных отношений в безопасности дорожного движения.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»

Наиболее оптимальным вариантом стало принятие Федерального закона «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12-95 г.

В сферу регулирования данного законодательного акта включены все виды общественных отношений, связанные с дорожным движением, его основными компонентами, обеспечением его безопасности. Также уделено внимание тем вопросам, которые требуют однозначного решения в масштабах всей страны.

В этом законе закреплены задачи законодательства в рассматриваемой сфере, назначение дорожного движении, государственную собственность на дороги, порядок формирования и структуру единого дорожного фонда, порядок материально-технического обеспечения деятельности по безопасности дорожного движения, вопросы финансирования дорожного строительства, вопросы эксплуатации транспортных средств и их технического состояния, обязательное страхование автотранспорта, подготовки водителей. Изложенные права и обязанности участников дорожного движения. Закон регулирует не только отношения, складывающиеся непосредственно в дорожном движении, но и деятельность его обеспечения. В нем нормативно закреплена общегосударственная система обеспечения безопасности дорожного движения, разграничены задачи федеральных органов России и субъектов Федерации, определены права и обязанности местных администраций по обеспечению безопасности дорожного движения, организация контроля и надзора за соблюдением правовых предписаний. Структура и содержание Закона определяются деятельность предметом его регулирования. В соответствии с этим была предложена следующая структура Закона: Глава 1 «Общие положения». В ней закреплены задачи закона, основные понятия, основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, субъекты государственного управления в области обеспечения безопасности движения.

В главе 2 закона «О безопасности дорожного движения» содержатся полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения, совместные полномочия РФ и субъектов Федерации, а также полномочия субъектов Федерации по данному вопросу. Излагается компетенция центральных органов исполнительной власти, общественных организаций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Формулируются общие принципы организации государственной системы учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения.

Одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения, говорится в Законе, есть обучение граждан правилам и требованиям безопасности дорожного движения.

В главе 3 «Программы обеспечения безопасности дорожного движения» перечисляются виды программ, субъекты, их разрабатывающие и утверждающие, а также порядок их финансирования.

В главе 4 «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения» излагаются требования безопасности к основным элементам дорожного движения, дорогам и их обустройству, автотранспортным средствам, участникам дорожного движения. Предусмотрены основания и порядок ограничения или прекращения движения на автомобильных дорогах, а также запрещения эксплуатации ТС. Закреплены вопросы подготовки водителей, основания и порядок лишения граждан прав управления ТС. Излагаются вопросы обучения населения правилам безопасного поведения на улицах и дорогах.

В статье 16 этой главы говорится: обязанность по поддержанию ТС, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагаются на владельцев ТС.

В статье 17 говорится: находящиеся в эксплуатации на территории России и зарегистрированные ТС подлежат обязательному государственному техническому осмотру.

В статье 22 Закон определяет, что единый порядок дорожного движения на всей территории России устанавливается правилами дорожного движения, утвержденными Правительством России.

Закон определяет условия получения права на управление ТС.

Граждане России, достигшие установленного настоящей статьей возраста и не имеющие ограничений к водительской деятельности, могут после соответствующей подготовки быть допущены к экзаменам на получение права на управление ТС.

Право на управление ТС предоставляется:

мопедами, мотоциклами, мотороллерами и мопедами (категория «А») - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория «В»), а также автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (категория «С») - лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория «Д») - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста; .

составами ТС (категория «Е») - лицам, имеющим право на управление ТС средствами категорий «В», «С» или «Д» - при наличии стажа управления ТС соответствующей категории не менее 12 месяцев;

трамваями и троллейбусами - лицам, достигшим двадцатилетнего возраста;

допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление ТС граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей ТС соответствующей категории.

В статье 29 рассматривается вопрос обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

Обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в соответствии с типовыми программами и методическими рекомендациями, разрабатываемыми совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения.

Органы внутренних дел и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь соответствующим органам исполнительной власти в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

В главе 5 «Надзор и контроль за соблюдением требований по обеспечению безопасности дорожного движения» закреплены задачи, организации и субъекты государственного надзора и контроля в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В главе 6 «Ответственность за нарушение этого закона» перечисляются виды ответственности за нарушение требований по обеспечению БДД, которые предусмотрены действующим законодательством, т.е. дисциплинарную, административную, уголовную или гражданскую ответственность.

Правила дорожного движения

Таким образом, основным нормативным, регламентирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения (Правила). Они определяют действия его участников в типичных ситуациях и призваны обеспечить безопасность везде, где возможно движение всех наземных транспортных средств (ТС) по автомобильным дорогам. Неумелое управление ТС, незнание требований правил по безопасному их управлению, а порой и личная недисциплинированность со стороны всех участников дорожного движения приводят к столкновениям этих ТС или наездам на людей и неподвижные препятствия.

Правила, к сожалению, еще не стали достаточно важным объектом изучения и воспитания в общеобразовательных школах. Хотя Россия имела многовековые традиции поддержания порядка на улицах и дорогах.

Дисциплина и порядок на дороге обеспечиваются согласованными действиями всех участников дорожного движения. Каждый водитель сам должен действовать в соответствии с требованиями Правил, и вправе полагать, что и другие участники будут действовать аналогичным образом. Поэтому необходимо всегда и при любых обстоятельствах выполнять требования знаков, разметки, светофоров, регулировщиков и соблюдать все предписания Правил.

Международные акты

По мере развития всех отраслей народного хозяйства и совершенствования автомобильной техники росло значение автомобильного транспорта в перевозках грузов и пассажиров, расширялось дорожное строительство, улучшались средства и методы организации движения транспорта и пешеходов. В этих условиях ощущалась все большая необходимость в проведении единой технической политики в вопросах организации дорожного движения-

В 1949 г. на Конференции ООН по дорожному и автомобильному транспорту были приняты «Конвенция о дорожном движении» и «Протокол о дорожных знаках и сигналах», к которым СССР присоединился в 1959 г. С учетом этих международных документов были разработаны первые единые Правила движения по улицам и дорогам СССР, введенные с 1 января 1961 г., и другие нормативные документы, например ГОСТ 2965—60 «Знаки дорожные сигнальные».

Однако в единых Правилах движения 1961 г. еще не в полной мере были отражены положения Конвенции и Протокола 1949 г., что было реализовано в основном в «Правилах движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», введенных в действие с 1 января 1965 г.

В связи с бурным развитием автомобилизации во всем мире и задачей повысить уровень организации дорожного движения в 1968 г. в Вене была созвана Конференция ООН по дорожному движению, которая приняла два новых международных соглашения: «Конвенцию о дорожном движении» и «Конвенцию о дорожных знаках и сигналах». В рамках Европейской экономической комиссии ООН в 1971 г. были приняты соответствующие Европейские соглашения, дополняющие названные Конвенции. В соответствии с положениями, содержащимися в указанных международных документах, и с учетом передового отечественного и зарубежного опыта организации дорожного движения были разработаны «Правила дорожного движения». Эти Правила,

действовавшие с 1 января 1973 г. по 1 июня 1980 г., явились важным этапом в деле совершенствования организации дорожного движения в нашей стране. В них нашел отражение целый ряд принципиально новых, основополагающих положений, которые сохраняются и в новых Правилах.

Конвенция о дорожном движении

Страны мира, желая облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения, согласились о нижеследующем:

Приложения к Конвенции Нижеследующие приложения к настоящей Конвенции являются ее неотъемлемой частью.

Приложение 1. Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы.

Приложение 2. Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении.

Приложение 3. Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении.

Приложение 4. Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении.

Приложение 5. Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов.

Приложение 6. Национальное водительское удостоверение.

Приложение 7. Международное водительское удостоверение.

Обязательства Договаривающихся сторон 1. а) договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям настоящей Конвенции. При условии, что эти правила ни в каком отношении не противоречат упомянутым положениям.

Что касается действующих на территории договаривающихся сторон правил, то положения не предписывают этим сторонам каких-либо обязательств в отношении технических условий, которым должны отвечать механические транспортные средства, не являющиеся автомобилями применительно к настоящей Конвенции.

Задания для самостоятельной работы:

1. Как называется основной закон устанавливающий порядок дорожного движения на территории РФ?
2. Что означает, и когда возникла аббревиатура ГИБДД?
3. В связи, с какими целями организована деятельность ГИБДД?

4. Какие международные договоры Российской Федерации в области БДД вы знаете?

Тема 9. Наш друг светофор светит не только нам.

Цели и задачи урока: дать понятие о светофорах с дополнительной секцией и научить читать их сигналы. Закрепить знания о различных видах светофорах.

Оборудование: Оборудование: брошюра ПДД (вкладыш с рисунками различных светофоров), плакаты с изображением различных видов светофоров, информация ГИБДД о ДТП на регулируемых перекрестках.

План или примерный ход урока:

Учитель начинает урок беседой, повторяя пройденный материал.

Что представляет собой светофор, его назначение? Светофор представляет собой прибор, который световыми сигналами разрешает или запрещает движение транспорта и пешеходов в определенном направлении. Он служит для регулирования транспортных средств и пешеходов, движущихся по улицам и дорогам.

Какие виды светофора вы знаете? Каков принцип их работы? Светофоры бывают одно, двух и трехсекционные, с одной или двумя дополнительными секциями и без них, с горизонтальным и вертикальным их расположением. По количеству цветов различают светофоры одноцветные, двух и трехцветные. Управление светофорами и их работы производятся автоматически, с помощью специальных реле-переключателей.

Что обозначает зеленый сигнал светофора и где он расположен – вверху или внизу? При зеленом сигнале светофора транспорту разрешается движение через перекресток во всех направлениях, а пешеходам – переход улицы. Располагается зеленый сигнал у вертикальных светофоров в его нижней части, у горизонтальных с правой стороны.

Что означает желтый сигнал светофора? «Внимание!» Транспорту запрещается выезжать на перекресток, а пешеходам переходить улицу. Транспорт, который подходит к перекрестку, должен остановиться, стоящий – приготовиться к движению, а транспорт, застигнутый таким сигналом на перекрестке, должен продолжить движение.

Что означает красный сигнал светофора? Запрещает пешеходам переходить улицу, так как в этот момент в поперечном направлении на зеленый сигнал светофора движется транспорт и переходят улицу пешеходы.

Двухсекционный светофор с двумя красными сигналами обычно устанавливается на железнодорожных переездах, снабженных шлагбаумами. Когда к переезду приближается поезд, на светофоре загорается красный сигнал. Такие же светофоры устанавливаются перед разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах

выезда на дорогу спецмашин (пожарных, аварийной службы, скорой помощи). Красный свет вспыхивает то в одной секции, то в другой.

Односекционные светофоры обычно имеют либо один красный, либо один желтый сигнал. Односекционный светофор с желтым мигающим сигналом, предупреждает водителей и пешеходов о перекрестке, причем такой перекресток считается нерегулируемым. Переход и проезд через него требуют принятия мер предосторожности (снижения скорости, повышения внимания к другим участникам, участкам движения). Вочные часы светофоры на многих перекрестках переключаются на работу в режиме односекционного с желтым мигающим сигналом.

Односекционные светофоры с красным мигающим сигналом могут устанавливаться в местах выезда на дорогу спецмашин. Этот сигнал обязывает водителя остановиться у стоп-линии или таблички «стоп», а если их нет, у светофора. Пешеходы обязаны останавливаться для пропуска спецмашин.

Светофоры с дополнительными секциями устанавливаются на перекрестках или площадях со сложными условиями движения. Дополнительные секции со стрелками располагаются на уровне зеленого сигнала и могут включаться как с зеленым сигналом основного светофора, так и с красным. Впервые дополнительные секции-стрелки в светофорах стали применяться в Москве и Ленинграде с 1958 года.

Если светофор оборудован дополнительной секцией, то выезд на перекресток и дальнейшее движение в направлении, куда обращена стрелка, разрешается только, если она включена, независимо от сигнала основного светофора. В том случае, если стрелка обращена вправо, то она регулирует лишь поворот направо. Водителям, которым нужно ехать прямо или повернуть влево, должны руководствоваться зеленым сигналом основного светофора.

Если стрелка «направо» включена одновременно с красным сигналом основного светофора, то транспортные средства имеют право поворачивать направо. Но при этом они должны уступить дорогу транспортным средствам, проезжающим с других направлений.

В тех случаях, когда у перекрестка установлен светофор со стрелкой, обращенной влево, он регулирует движение транспортных средств, которые должны двигаться влево. Движение машин, которым нужно ехать прямо или поворачивать направо, осуществляется как при обычном светофоре.

Когда стрелка «налево» включена одновременно с красным сигналом, то транспортные средства могут делать поворот и разворот, но при этом водители должны следить, чтобы не мешать движению машин, движущихся в другом направлении. Если

стрелка включена одновременно с зеленым сигналом основного светофора, то транспортные средства, которым необходимо ехать налево, имеют преимущественное перед другими право проезда.

Пешеходам можно переходить улицу только при зеленом сигнале основного светофора, потому что при включении дополнительной секции со стрелкой в ее направлении начнут поворачивать транспортные средства и пешеход, нарушающий правила перехода, может попасть под их колеса. На таких перекрестках дополнительно к транспортному светофору устанавливают светофор для пешеходов.

Задания для самостоятельной работы:

Что представляют собой светофоры с дополнительной секцией и для чего они нужны? Как должны переходить дорогу пешеходы на перекрестках с мигающим желтым сигналом светофора? Как и нерегулируемый перекресток. Вспомнить опасные в данной ситуации дорожные «ловушки».

Какое значение для водителей транспорта имеют дополнительные секции светофора? Применяется для раздельного регулирования движения в каждом направлении, что облегчает проезд трудных перекрестков.

Закончить урок можно разбором ДТП с детьми на перекрестках.

Тема 10. Итоговое занятие. Тестирование

Цели и задачи урока: обобщить и закрепить знания учащихся о безопасности дорожного движения.

План или примерный ход урока:

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками.
2. Занятие проводится в форме викторины.

Учащиеся разбиваются на две или три команды (по числу рядов парт, находящихся в классе). Учитель предлагает каждой команде взять один из трех билетов и ответить на вопросы.

Комиссия, в состав которой могут входить учителя, родители, инспектор ГИБДД, проверяют ответы команд, поданные в письменном виде, и подводят итоги. Побеждает команда, ответившая правильно на наибольшее число вопросов.

Учащимся можно предложить устно обосновать свои ответы.

КОНСПЕКТЫ ЗАНЯТИЙ И СЦЕНАРИИ МЕРОПРИЯТИЙ

***Личный транспорт – легковой автомобиль,
мотоцикл, мопед, велосипед. Правила поведения пассажиров
в транспортном средстве***

Цель занятия: Закрепить знания учащихся о правилах перевозки людей транспортом. Формировать у них устойчивые навыки поведения в транспортном средстве у учащихся 5 классов.

Содержание занятия

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

Учитель просит детей вспомнить, кого называют пассажиром. Напоминает, что пассажиром считается не только человек, находящийся в общественном транспорте – но и люди, находящиеся в салоне легкового автомобиля, в кузове грузового автомобиля, в коляске мотоцикла.

К личному транспорту относятся легковой автомобиль, мотоцикл, мопед (мокик), велосипед. Учитель просит детей рассказать, что они знают об этих транспортных средствах.

Вместе с учащимися он повторяет общие правила поведения при нахождении в любом транспортном средстве, которые изложены в разделе Правил дорожного движения Российской Федерации «*Обязанности пассажиров*». В соответствии с этим разделом пассажир обязан:

1. При нахождении в автомобиле, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым ими.
2. Высадку и посадку в транспортное средство осуществлять со стороны тротуара или обочины и только после полной его остановки.
3. Не отвлекать разговорами водителя во время движения.
4. Не высовываться во время движения из окон легкового автомобиля.
5. Не открывать двери во время движения транспортного средства.

В Правилах дорожного движения Российской Федерации есть также специальный раздел «*Перевозка людей*». Учитель кратко излагает суть этого раздела.

1. Соблюдать правила поведения пассажиров, находящихся в легковом автомобиле. Легковой автомобиль – быстрый и удобный вид личного транспорта. Вместе с тем, он наиболее опасен для пешеходов и пассажиров.

Число пассажиров в салоне легкового автомобиля должно соответствовать числу посадочных мест для пассажиров.

На переднем сиденье движущегося легкового автомобиля ребенок может находиться только с 12 лет и быть обязательно пристегнутым ремнем безопасности. Дети до 12 лет при перевозке их как на переднем, так и на заднем сиденье должны находиться в специальном кресле, которое позволяет и их пристегнуть ремнем безопасности.

Выходить из легкового автомобиля следует только со стороны тротуара или обочины после его полной остановки. При открывании двери надо быть осторожным и не ударить проходящих мимо пешеходов. Открывать двери во время движения запрещено.

Запрещается высаживаться из окон легкового автомобиля во время движения.

Обучение езде на легковом автомобиле разрешается только с 16 лет.

2. Соблюдать правила поведения пассажиров при перевозке на мотоцикле.

Мотоцикл, особенно без бокового прицепа – объект повышенной опасности, ибо устойчивость его во время движения ниже, чем у трех- или четырехколесных транспортных средств. Поэтому движение мотоциклов даже днем разрешено только с включенными фарами.

Число пассажиров мотоцикла должно соответствовать числу посадочных мест для пассажиров.

Все пассажиры, находящиеся на мотоцикле, должны быть в застегнутых шлемах.

При движении на мотоцикле детям до 12 лет можно находиться только в коляске, держась за поручень обеими руками и обязательно в застегнутом мотошлеме. Мотошлем защитит от возможного удара головой при аварии. Перевозка детей до 12 лет на мотоцикле без коляски при отсутствии специального сиденья запрещена.

Обучение езде на мотоцикле разрешается только с 14 лет.

3. Соблюдать правила поведения пассажиров при перевозке в кузове грузового автомобиля.

Детей разрешается перевозить только в закрытом кузове-фургоне. Их должен обязательно сопровождать взрослый. Находиться в кузове грузового автомобиля можно только на специально оборудованных сидячих местах. Стоять или ходить по кузову во время движения запрещено.

При перевозке организованной группы детей на автомобиле даже днем должны быть включены фары.

4. Соблюдать правила движения на мопеде (мокике) и велосипеде.

Мопеды, мокики, велосипеды – транспортные средства повышенной опасности, поскольку ими чаще всего управляют дети. Кроме того, эти транспортные средства

обладают малой устойчивостью. В России из 100 малолетних велосипедистов, попадающих в дорожно-транспортные происшествия, погибают 18 подростков.

Основными причинами несчастных случаев с водителями мопедов и велосипедов являются:

- плохое знание правил дорожного движения;
- несоблюдение безопасной дистанции до впереди идущего транспортного средства;
- недостаточная видимость велосипедистов на дороге в темное время суток;
- внезапный выезд на проезжую часть дороги;
- нарушение правил дорожного движения.

Учитель просит поднять руки учащихся, у которых есть мопед или велосипед. Объясняет, что на проезжую часть дороги разрешается выезжать на велосипедах детям с 14 лет, а на мопеде – с 16 лет.

Велосипеды и мопеды могут двигаться только по крайней правой полосе движения в один ряд. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Ездить по тротуару или пешеходной дорожке запрещено - можно задеть прохожих или играющих детей. Поэтому кататься можно только во дворах домов, на стадионах, детских или спортивных площадках. Учиться ездить на велосипеде надо там, где нет движения автомобилей и пешеходов.

Ребенок на велосипеде считается водителем. Поэтому водителям велосипеда необходимо знать устройство и постоянно поддерживать свой транспорт в исправном состоянии. У этих транспортных средств должны быть накачаны шины и укреплено сиденье, должны быть исправными педаль тормоза, звонок, руль.

Разрешается ездить на велосипеде, только держась за руль обеими руками. Нельзя перевозить на багажнике пассажиров и буксировать другие велосипеды. Не рекомендуется использовать звуковой сигнал (звонок) без причины - это мешает жильцам домов. Кроме того, если постоянно звонить, то пешеходы и водители перестанут обращать внимание на звонки и может произойти несчастный случай. Подавать сигнал надо только в случае, когда возможен нечаянный наезд велосипедиста на пешехода.

Категорически запрещается цепляться за проезжающий мимо транспорт, а также перевозить предметы, которые мешают управлению или выступают более, чем на полметра в длину или ширину. Учитель объясняет учащимся, чем опасна такая езда.

2. Практическое задание

Учитель просит учащихся изобразить на листе бумаги дорожные знаки «Въезд запрещен», «Движение мотоциклов запрещено», «Движение на велосипедах запрещено» и «Велосипедная дорожка», которые должны знать велосипедисты.

Затем он просит их рассказать, где можно и где нельзя кататься на велосипедах и почему.

Учитель предлагает детям отгадать загадки.

Сам не едет, ни идет.

Не подержишь – упадет.

А педали пустишь в ход –

Он помчит тебя вперед.

(велосипед)

По дорожке во дворе

Мчится Коля на коне.

Не машина, не мопед,

А простой

(велосипед)

3. Вопросы для закрепления знаний

1. С какого возраста можно ездить на велосипеде по проезжей части дорог?
2. Какие дорожные знаки запрещают или разрешают движение велосипедистов?
3. Где можно обучаться езде на велосипеде и мопеде?
4. В каких местах движение на велосипедах и мопедах запрещено и почему?
5. Почему нельзя буксировать велосипед или мопед?
6. Почему нельзя перевозить пассажиров на велосипедах, не имеющих специального сиденья?
7. Где должны находиться дети до 12 лет при перевозке их в легковом автомобиле?
8. Где должны находиться дети до 12 лет при перевозке их на мотоцикле с коляской?
9. Каковы правила перевозки пассажиров на мотоцикле?
10. Каковы правила перевозки детей в кузове грузового автомобиля?

Светофоры для пешеходов.

Цель урока: закрепить знания о светофоре, его назначении, разновидностях, выделив светофоры для пешеходов.

Оборудование: брошюры ПДД, плакаты с различными видами светофоров.

Рекомендации к проведению урока.

Викторина «Светофор».

Когда появились первые светофоры, и какими они были? Что представляет собой светофор, его значение? Что означает каждый из сигналов светофора? Какие виды светофоров вы знаете? Где устанавливают одно- и двухсекционные светофоры? Как переходить дорогу по односекционному светофору, с желтым мигающим сигналом? Каково значение светофора с дополнительной секцией? Как переходить дорогу по светофору с дополнительной секцией?

Мы все время вели разговор о транспортных светофорах, сигналами которых руководствуются и водители, и пешеходы, но есть еще и пешеходные светофоры, они только для пешеходов. При их конструировании учитывается, что сигналы должны быть просты, понятны пешеходам. Между тем современные светофоры достаточно усложнились, их сигналы (особенно многосекционных) не всегда понятны малоподготовленным пешеходам. Кроме того, сейчас есть немало перекрестков, которые оснащены несколькими светофорами, действия которых согласованы между собой. пешеходу подчас бывает трудно разобраться в этой системе сигнализации, а это может оказаться на безопасности движения. вот почему большое распространение в местах интенсивных пешеходных потоков получили светофоры, предназначенные специально для регулирования движения пешеходов.

Пешеходные светофоры устанавливают как на перекрестках, так и вдали от них – на перегонах улиц и дорог. На перекрестках может быть установлено несколько светофоров, предназначенных для регулирования потоков транспортных средств, и несколько – специально для регулирования движения пешеходов. Все они, как транспортные, так и пешеходные, работают согласованно.

Пешеходные светофоры относятся к типу двухсекционных с зеленым и красным сигналами. Сокращение желтого сигнала делает их более понятными для пешеходов. Разрешающим переход улицы является зеленый сигнал. Когда он загорается, то появляется слово «Идите». Когда же гаснет зеленый сигнал одновременно с красным, высвечивается «Стойте». Мигание зеленого сигнала предупреждает, что скоро будет включен красный.

Есть и другие пешеходные светофоры, более современной конструкции. На некоторых из них при появлении зеленого сигнала можно увидеть не слово «Идите», а фигуру идущего пешехода, а вместо слова «Стойте» высвечивается фигура стоящего пешехода. Встречаются и такие пешеходные светофоры. На которых при включении зеленого сигнала появляются две движущиеся фигурки – переход разрешен. При включении красного появляются две стоящие на одном месте фигурки пешеходов.

Часто пешеходные светофоры устанавливают отдельно, но есть и такие, которые монтируют в одном блоке с транспортными светофорами. В этом случае транспортный светофор регулирует движение машин, а пешеходный – пешеходов. Довольно часто пешеходы ошибаются: не замечают пешеходного светофора, а руководствуются сигналами транспортного, сигналы которого не всегда работают в одинаковом режиме с пешеходным. Таких ошибок делать нельзя. Пешеход должен руководствоваться только сигналами пешеходного светофора (если он есть).

Существуют и пешеходные светофоры с вызывным устройством. Их пешеход включает сам, когда необходимо перейти улицу. Для этого по вертикали ниже светофора устанавливают кнопочный датчик.

Существуют светофоры со звонками, они предназначены для слепых пешеходов. При загорании зеленого сигнала звенит звонок, и слепой переходит улицу.

Контрольные вопросы.

Какие виды пешеходных светофоров вы знаете? К какому типу светофоров относятся пешеходные светофоры? Как быть, если на перекрестке имеются и пешеходные, и транспортные светофоры?

Воспитательный час по ПДД в форме конкурса знатоков

Цель: повторить и закрепить знания учащихся о правилах дорожного движения; воспитывать у учащихся культуру поведения на проезжей части, внимание, навыки ориентировки в пространстве, умение самостоятельно пользоваться полученными знаниями в повседневной жизни; развивать осторожность и наблюдательность.

Форма проведения: конкурс знатоков

Оборудование: иллюстрации, предметы для оказания ПМП, карточки с заданиями, разноцветные круги.

Ход урока

Вступительное слово учителя

Сегодня наш урок посвящен самому важному командиру на шумных перекрестках.

Он и вежливый и строгий,
Знаменит он на весь мир,
Он на улице широкой
Самый главный командир.
Он стоит там с давних пор
И на всех глядит в упор.

Кто же это? (ответ детей: светофор)

Ребята, а вы знаете, кто и когда придумал светофор?

Тогда послушайте историю о светофоре.

Первый уличный светофор появился в Англии, в Лондоне в 1868 году. Придумал его английский инженер Найт. Прототипом уличного светофора послужил железнодорожный светофор. Устройство оснастили газовым фонарем, чтобы изменения цветов были видны и в темно время суток. Первый светофор имел лишь два сигнала – красный и зеленый.

На наши дорогах светофоры появились всего 40 лет назад. Слово светофор произошло от греческого слова «форос» - носитель и русского свет. А все вместе значит «носитель света».

Самый главный светофор нашей страны решил узнать, кто из 5 «А» класса лучше всех знает ПДД. Сам он приехать, конечно же, не смог, тат как с 1 сентября у него прибавилось работы, но он прислал задания для конкурса «Магистр дорожных наук».

Класс делится на три команды: красный, желтый и зеленый. Выбирает капитана. Конкурсы оценивает жюри.

1. Презентация

Представить команду, рассказав о значении своего цвета и его функциях.

Максимальное количество баллов – 3.

2. «Дорожная азбука»

За три минуты вспомнить слова на каждую букву алфавита, которые были бы связаны с правилами дорожного движения, с автомобилем, с дорогой.

Максимальное количество баллов – 26.

3. «Инспектор ГАИ»

Решить дорожно-транспортную ситуацию.

Максимальное количество баллов – 5.

1. Руслан перебегал дорогу на зеленый мигающий сигнал светофора, но все-таки был сбит легковым автомобилем. Кто виноват: водитель или пешеход? Как надо было поступить мальчику в этой ситуации?

2. Коля увидел на другой стороне улицы друга и стал перебегать дорогу вблизи зебры. Только благодаря быстрой реакции водителя, который вовремя затормозил, с Колей не произошел несчастный случай. На вопрос: «Считаешь ли ты себя виноватым?», Коля ответил: «Нет!». Прав ли Коля?

3. Амина переходила дорогу, и загорелся желтый свет. Вместо того, что быстро добежать до тротуара, девочка остановилась на полосе, разделяющей дорогу. Права ли Амина?

4. «Пингвины»

Проводится эстафета. Чья команда пингвинов быстрее перейдет пешеходный переход (между коленями зажимается спичечный коробок)

Максимальное количество баллов – 15.

5. «Окажи первую медицинскую помощь»

Команды достают карточки с заданиями.

Максимальное количество баллов – 3.

1. В результате ДТП у водителя обнаружена черепно-мозговая травма.

2. В результате ДТП у ребенка перелом ноги.

3. В результате ДТП У молодой женщины травма предплечья.

6. «Конкурс капитанов».

Составить как можно больше слов из букв, составляющих слово **автотранспорт**.

Баллы начисляются по количеству составленных слов.

Подведение итогов. Слово жюри. Оглашение победителей.

Заключительное слово учителя.

Наш конкурс подошел к концу. Я желаю вам здоровья, и чтобы вы всегда, в любую погоду, в разное время суток, во все времена года соблюдали ПДД и не подвергали свою жизнь и жизнь окружающих вас людей опасности. До свидания!

ОПИСАНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ ОБУЧЕНИЯ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

В педагогическую науку и практику входят и получают свое развитие педагогические технологии. В источниках научного и публицистического характера предпринимаются попытки соединения разных взглядов, точек зрения на раскрытие сущности и содержания педагогических технологий.

Изучение этой проблемы как зарубежными, так и отечественными учеными, практиками-технологами позволило получить более полное представление о педагогических технологиях, как на методологическом, так и на практическом уровне. Обозначилось содержание «педагогической технологии» как педагогической категории, определились и иерархические уровни развития педагогических технологий.

В нашем случае рассмотрим сущность иерархических уровней как основу для последующего понимания излагаемого материала.

Первый уровень — педагогическая категория, позволяющая рассматривать педагогическую технологию и ее проблемы на методологическом уровне, то есть методологию развития понятия «педагогическая технология».

Второй уровень — обобщенные (теоретические) педагогические технологии воспитания, обучения, общения.

Третий уровень — конкретные (прикладные) педагогические технологии, непосредственно применяемые в учебном процессе.

В структуре этого уровня можно выделить подуровни, выражающие: количество технологических этапов; степень технологичности; сложность технологичности; гибкость и мобильность технологии и др.

Для обобщенных педагогических технологий характерно глубокое психологопедагогическое обоснование педагогической системы деятельности педагога и учащихся. Например, в основу системы проблемного обучения положены психология мыслительной

деятельности и мотивация при постановке и разрешении учебных противоречий; в основу системы формирования познавательных интересов заложено психолого-педагогическое рассмотрение рефлекса И.П. Павлова «Что такое?» и деятельностная концепция развития человека.

Применение обобщенных педагогических технологий в учебном процессе предполагает их наполнение конкретным содержанием изучаемой учебной дисциплины, а также структурным и методическим наполнением, технологическим общением, специфически смоделированным под данную технологию и обеспечивающим результативность отношений, стиля руководства и стиля педагогического общения. Можно отметить, что основа почти всех педагогических технологий, за исключением машинных, есть общение учащихся и учителя.

Наполняясь разноспектральным конкретным содержанием, обобщенные педагогические технологии эволюционируют, перерастают в конкретные прикладные. Они обслуживают конкретный учебный предмет и обеспечивают достижение поставленных целей.

Обилие нерешенных педагогических проблем и поиск путей их решения повлекли за собой разработку конкретных педагогических технологий третьего уровня, направленных на достижение целей воспитания, развития, обучения. Все они специфичны областью применения. Мы даем краткий обзор сущности конкретных (прикладных) технологий обучения третьего уровня.

Основные педагогические идеи, реализуемые в условиях образовательной организации:

1. Успешность образовательного процесса определяется степенью заинтересованности всех его участников (учеников, педагогов, родителей) в положительных, личностно значимых результатах.

Успех, как эмоционально разделяемое с другими достижение, является основной идеей педагогического взаимодействия в образовательном учреждении, ориентированном на глубокое качественное разностороннее образование.

2. В условиях крупной *образовательной организации* достижение высоких образовательных результатов каждым учеником возможно только в том случае, если решена задача оптимального сочетания:

- основного и дополнительного образования;
- разнообразных форм учебной деятельности;
- требований стандарта и учёта индивидуальных способностей, склонностей учащихся;

- эмоционально-психологической комфортности и интенсивности учебной деятельности обучающихся;

• при использовании на уроке и во внеурочной деятельности новых информационно-коммуникативных технологий, электронных учебно-методических комплексов.

3. Построение эмоционально-привлекательной образовательной среды представляет собой процесс непрерывного создания, сохранения и развития школьных традиций в условиях преемственности и согласованности всех, реализуемых в образовательном комплексе образовательных программ и маршрутов.

Результатом создания такой среды должен стать привлекательный для всех участников образовательного процесса имидж школы, в основе которого такие понятия, как *престиж, компетентность, творчество, игра, открытость, развитие*.

4. Целью образовательного взаимодействия является:

- Создание условий, обеспечивающих, с одной стороны, развитие личности каждого ученика, умеющего и желающего учиться, а с другой стороны, самореализацию каждого педагога, ориентированного как на развитие собственной творческой индивидуальности, так и на успешность общего, «командного» дела;
- Развитие у учащихся способности к самостоятельному решению проблем в различных сферах деятельности на основе использования освоенного социального опыта;

Методика обучения детей правилам безопасного поведения на улице в 5-9 классах – это сквозное обучение, учитывающее межпредметные связи с физикой, математикой, валеологией и психологией.

Технология непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в средней школе (5-9 классы)

При обучении подростков целесообразно использовать инновации в образовательном процессе по основам безопасности дорожного движения: проблемное, интегрированное, интерактивное обучение, модульное обучение, моделирование дорожных ситуаций, применение игровых технологий - ролевых, ситуационных, имитационных, сюжетных и других.

Для отработки безопасных действий единственным будет метод упражнений (вводных, групповых, индивидуальных, в том числе с подростками, входящими в «группу риска»).

Модульная технология преобразует образовательный процесс так, что учащийся самостоятельно (полностью или частично) обучается по целевой индивидуализированной программе.

Сердцевина модульного обучения — учебный модуль, включающий: законченный блок информации, целевую программу действий учащегося; рекомендации (советы) преподавателя по ее успешной реализации.

Модульная технология обеспечивает индивидуализацию обучения: по содержанию обучения, по темпу усвоения, по уровню самостоятельности, по методам и способам учения, по способам контроля и самоконтроля. Принципиальные отличия модульного обучения от других систем состоят в следующем:

1) содержание обучения представляется в законченных самостоятельных комплексах, усвоение которых осуществляется в соответствии с поставленной целью. Цель формируется для обучающегося и имеет указание не только на объем изучаемого содержания, но и на уровне его усвоения. Кроме того, учащийся получает от преподавателя совет в письменной форме, как рационально действовать;

2) изменяется форма общения преподавателя с учащимися. Оно осуществляется через модули и, безусловно, реализуется процесс индивидуального общения управляемого и управляющего;

3) учащийся работает максимум времени самостоятельно, учится целеполаганию, самопланированию, самоорганизации и самоконтролю;

4) отсутствует проблема индивидуального консультирования, дозированной помощи учащимся.

Модульное обучение базируется на деятельностном принципе: только тогда учебное содержание осознанно усваивается, когда оно становится предметом активных действий обучающегося, причем не эпизодических, а системных. Поэтому, разрабатывая задания, преподаватель опирается на состав учения, ориентирует школьников на цель учебной деятельности, мотивирует ее принятие, определяет систему ученического самоконтроля и самооценки, обеспечивая, таким образом, самоуправляемый рефлексивный образовательный процесс.

Модульная технология строится на идеях развивающего обучения: если школьник выполняет задание с дозированной помощью преподавателя или одноклассников (подбадривание, указание ориентира и т.п.), он находится в зоне своего ближайшего развития. Такой подход способствует созреванию функций психики ребенка: то, что сегодня он делает с помощью других, завтра сможет сам, т.е. один цикл завершается,

учащийся переходит в зону актуального развития, и виток раскручивается на новом уровне.

В последнее время большой популярностью пользуются активные методы обучения – метод проектов, кейс методы.

Цель метода проектов: создание условий, при которых учащиеся: самостоятельно и охотно приобретают недостающие знания из разных источников; учатся пользоваться приобретенными знаниями для решения познавательных и практических задач; приобретают коммуникативные умения, работая в различных группах; развиваются исследовательские умения (умения выявления проблем, сбора информации, наблюдения, проведения эксперимента, анализа, построения гипотез, общения); развиваются системное мышление.

Исходные теоретические позиции метода проектов:

- 1) в центре внимания — учащийся, содействие развитию его творческих способностей;
- 2) образовательный процесс строится не в логике учебного предмета, а в логике деятельности, имеющей личностный смысл для учащегося, что повышает его мотивацию в учении;
- 3) индивидуальный темп работы над проектом обеспечивает выход каждого учащегося на свой уровень развития;
- 4) комплексный подход в разработке учебных проектов способствует сбалансированному развитию основных физиологических и психических функций учащегося;
- 5) глубоко осознанное усвоение базовых знаний обеспечивается за счет универсального их использования в разных ситуациях.

Методы моделирования также могут успешно применяться при обучении подростков безопасному поведению на улице. Подростки умеют самостоятельно моделировать различные дорожные ситуации и проявляют большой интерес к проведению занятий, когда можно фантазировать, воображать реальную ситуацию и искать правильные пути выхода из опасных ситуаций, отрабатывая, таким образом, безопасные действия, самоконтроль и самооценку своего поведения на улицах и дорогах.

Типичным заданием на моделирование является образец (иллюстрация) ситуации, когда подросток оказался в сложном положении на дороге. Необходимо проанализировать иллюстрацию и найти пути выхода подростка из опасной ситуации, чтобы не произошло ДТП.

На принципе анализа конкретной ситуации основан и *кейс-метод*.

Как и моделирование, данный метод ориентирован на использование и практическое применение знаний, полученных в период теоретической подготовки, а также умений, опирающихся на предыдущий опыт практической деятельности обучающихся.

Конкретная ситуация (или кейс) - это письменно представленное описание определенных условий из жизни организации, группы людей или отдельных индивидов, ориентирующее слушателей на формулирование проблемы и поиск вариантов ее решения.

Можно выделить следующие цели и области применения метода, основанного на анализе конкретных ситуаций:

- закрепление знаний, полученных на предыдущих занятиях (после теоретического курса);
- отработка навыков практического использования концептуальных схем и ознакомление учащихся со схемами анализа практических ситуаций (в ходе семинарских занятий, в процессе основного курса подготовки);
- отработка навыков группового анализа проблем и принятия решений (в рамках тренинговых процедур);
- экспертиза знаний, полученных учащимися в ходе теоретического курса (в конце программы обучения).

Применение данного метода во многом определяется позицией учителя, который может выбрать для себя разные позиции.

Во-первых, он может легко принять позицию "консультанта", и в зависимости от предпочтаемого им типа взаимодействия с аудиторией принимать на себя роль либо "эксперта", либо "консультанта по процессу". В первом случае учитель, поняв суть проблемы, скорее всего, предложит пути ее решения, во втором - он, вместе с учениками, пройдет весь путь от диагностики ситуации до принятия решения.

Во-вторых, более эффективной, является такая стратегия учителя, когда он в рамках учебного курса использует представившийся случай для разворачивания процесса исследования. Конкретный случай, предложенный одним из учащихся, дает уникальную возможность всей учебной группе выйти за пределы традиционных форм организации учебного процесса и окунуться в ситуацию проблемного обучения.

Особенностью метода является то, что он строится не по предметному, а по объектному принципу. В данном случае объектом обучения будет ситуация, в процессе изучения которой учащимся необходимо пройти следующую логику разворачивания содержания.

Вначале фиксируются данные о представленной ситуации, а именно - фактическая сторона дела: что, где, когда происходит, кто включен в ситуацию, каковы внешние условия и дополнительные ограничения, влияющие на ситуацию.

Затем учащиеся формулируют гипотезы о том, что может быть причиной такого фактического состояния дел. После этого необходимо определить механизмы детерминации, провести их проверку и выделить наиболее существенные гипотезы. И лишь после этого учащиеся смогут разработать программы воздействия на ситуацию для достижения искомого результата. В рамках этого же этапа учащимся удастся определить конкретные критерии оценки достижения результата и механизмы контроля за процессом изменений.

Для работы учащимся представляется письменная информация о ситуации. Описание может быть разного объема и степени подробности в зависимости от того, какие аспекты анализа ситуации рассматриваются на занятии.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЗАНЯТИЙ И ПРОВЕДЕНИЮ ЭКСКУРСИЙ

Рекомендации по проведению уроков, занятий, воспитательных мероприятий в 5 – 9 классах.

Обучение правилам дорожного движения (далее ПДД) следует рассматривать как составную часть общей воспитательной работы школы. Изучение правил осуществляется с 1 класса вне сетки часов учебного плана. Занятия проводятся один раз в месяц по темам, предлагаемым далее. В начале учебного года, а так же перед каждыми каникулами проводится необходимый в данное время года инструктаж.

Обучение ПДД можно включать в общий учебный процесс, т.к. в намеченную программами краеведческую тематику, особенно на уроках окружающего мира, входят и темы, связанные с движением на улицах и с изучением транспортных средств. На уроках трудового обучения и изобразительного искусства можно создавать тематические композиции, связанные с движением транспорта и людей по улицам города и т.д.

Наиболее распространенным методом ведения занятий является беседа в сочетании с практическими упражнениями с использованием схем улиц и дорог, учебного перекрестка. Во время бесед необходимо доводить до сведения учеников сводки о ДТП на улицах вашего района, случаи нарушения ПДД учащимися школы, учить детей давать оценку таким нарушениям, но при этом беседы не должны носить характер запугивания

школьников. Ребенок должен не бояться дороги и транспорта, а уметь пользоваться накапливаемым на занятиях опытом.

Сейчас в настоящее время существует огромное количество разработок веселых занятий по ПДД. Важно, чтобы данные уроки не были скучной лекцией, но в то же время нельзя каждое занятие превращать в развлекательное мероприятие. Часть занятий может носить теоретический характер. Дети должны чувствовать серьезность данных уроков и знаний, которые они получают.

Для закрепления знаний желательно широко применять настольные игры и подвижные игры в зале, викторины, конкурсы, праздники и т.д.

Важную роль в изучении ПДД играют экскурсии. Организация их во многом зависит от хорошо продуманного плана. При планировании экскурсии надо четко определить цель, задачи, маршрут и в соответствии с этим разрабатывать план. В плане проведения экскурсии учитель должен предусмотреть: отбор и перечень объектов наблюдения, план маршрутов экскурсии и последовательность ознакомления учащихся с объектами; распределение времени по этапам экскурсии.

Планируя учебную работу в начальной школе, учитель должен предусмотреть различные упражнения, выполнение самостоятельных заданий, работу в индивидуальных тетрадях по ПДД.

В этом пособии даны рекомендации учителям к проведению занятий по ПДД. Эти уроки помогут учащимся в изучении правил дорожного движения и усвоении навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, научат правильному поведению при дорожно-транспортном происшествии, будут способствовать приобретению знаний и умений по защите жизни и здоровья в условиях опасных дорожных ситуаций.

При этом основное содержание курса желательно не изменять. А учебный материал распределять равномерно в течении учебного года (раз в месяц). Некоторые уроки рекомендуется проводить в конце четверти в виде урока-инструктажа о поведении детей на улицах и дорогах в период каникул.

Занятия организуются не реже одного раза в месяц. Продолжительность их 45 минут. Но короткие беседы необходимо проводить чаще, например, в начале учебного года или перед уходом детей на каникулы. В 1-3 классах ведет занятия классный руководитель в соответствии с планом внеклассной работы, утвержденным директором школы.

Для подготовки к занятиям и проведения отдельных бесед, экскурсий, мероприятий учитель может привлекать работников милиции, общественных инспекторов

безопасности дорожного движения, внештатных сотрудников милиции, водителей транспорта.

В журнале заполняется отдельная страница, где записываются темы занятий, отмечается посещаемость и фиксируются поурочные оценки знаний учащихся. Критерии оценок соответствуют общепринятым нормам выставления оценок по гуманитарным предметам. Как правило, занятия проводятся классными руководителями и контролируются ответственным за изучение ПДД в школе и администрацией.

Занятия по ПДД с учащимися рекомендуется проводить в специально оборудованном кабинете или на специальной автоплощадке (во дворе школы, физкультурном зале) с использованием учебно-наглядных пособий, оборудования и детских транспортных средств.

На площадке наносится дорожная разметка проезжей части: перекрестков, пешеходных переходов; временно или постоянно устанавливаются светофоры, дорожные знаки и другое оборудование.

Некоторые занятия рекомендуется проводить на улице, перекрестке, площади (с показом движения транспортных средств и пешеходов, средств регулирования), в общественном транспорте.

Для проведения занятий, отдельных бесед, экскурсий и т.п. учитель (классный руководитель) может привлекать работников дорожной полиции, водителей транспортных средств.

В процессе обучения и внеклассной работы демонстрируются короткометражные кинофильмы, видеофильмы, диафильмы, диапозитивы, организуются КВНЫ, викторины, соревнования по безопасности движения пешеходов и велосипедистов и т.п., которые должны способствовать воспитанию у учащихся сознательного поведения на улицах и дорогах, неукоснительного выполнения правил дорожного движения.

После каждого занятия с помощью контрольных вопросов, заданий необходимо проводить проверку того, как учащиеся усвоили Правила дорожного движения.

Занятия, продолжительностью 40 минут, организуются не реже одного раза в месяц. Их рекомендуется проводить в специально оборудованном уголке или на специальной площадке (во дворе школы) с использованием наглядных учебных пособий, дорожной разметки (проезжей части, пешеходных переходов и перекрестков), временно или постоянно установленных средств регулирования (дорожные знаки, светофоры) и транспортных средств для детей и подростков (велосипеды).

Для учета занятий и степени усвоения материала в классном журнале отводится специальная страница. Классный руководитель отмечает даты проведения занятий. Он

ведет учет посещаемости, оценивает усвоение учебного материала, выполнение заданий, количество и темы проведенных бесед. Воспитатель отражает проведенные мероприятия в журнале ГПД. Общешкольные мероприятия вносятся педагог-организатор в годовой план мероприятий на учебный год.

В работе школы выделяются следующие виды деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма:

- организационная работа;
- инструктивно-методическая работа;
- массовая работа.

Организационная работа предполагает широкий комплекс деятельности. Это и обновление положений конкурсов, соревнований, и разработка положений новых конкурсов (таких, например, как конкурс частушек по пропаганде ПДД , выставка наглядных пособий и дидактических материалов по обучению детей Правилам дорожного движения). Данный вид деятельности включает также обновление Уголка безопасности, организацию и проведение открытых уроков по Правилам дорожного движения; игровых и обучающих программ по ПДД ; внеклассных мероприятий по ПДД . В работе школы одной из приоритетных задач является формирование у обучающихся устойчивых навыков безопасного поведения на улицах и дорогах с помощью изучения Правил дорожного движения, их практической отработки в урочной и внеурочной деятельности.

Организация обучения Правилам дорожного движения и основам безопасности в школе должна проводиться так, чтобы у каждого педагога, учащегося и родителей учеников сформировалась жизненно важная потребность не только в изучении, но и в соблюдении Правил дорожного движения.

Инструктивно-методическая работа состоит в проведении совещаний при директоре школы, консультаций для классных руководителей, учителей ОБЖ и окружающего мира, ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в школе. Здесь же предполагается и разработка методических рекомендаций, проектов информационных уголков, уголков безопасности, обновление инструкций по проведению инструктажей с учениками о безопасности дорожного движения. Создаётся видеотека по ПДД . Разрабатываются различные настольно-дидактические игры.

Массовая работа. Данная деятельность является одной из самых важных. Творческая и активная работа педагогов с обучающимися даст наибольшие положительные результаты. Именно во время проведения массовых мероприятий у детей

и подростков формируются навыки безопасного поведения на улицах и дорогах города. Дети получают необходимый для их жизни опыт.

Воспитательная работа должна носить не только красочный характер, но и отличаться глубиной и убедительностью фактического материала. Массовая работа может включать: проведение конкурсов на лучшую организацию профилактической работы в классах, конкурсы частушек, рисунков, проведение классных часов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, конкурсы методических разработок по профилактике ДТП и т.д.

На каждом занятии после рассмотрения нового материала, необходимо с помощью контрольных вопросов, заданий и дорожных задач проводить проверку усвоения учащимися Правил. Желательно на каждом уроке проводить разбор ДТП, совершенных в городе (районе) за месяц, пользуясь сводками ГИБДД, материалами газет, радио и телевидения.

Контроль за планированием, организацией и проведением занятий осуществляют администрация школы и органы народного образования. Могут привлекать для этой цели работников Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Требования к уровню подготовки учащихся, оканчивающих школу.

В результате изучения правил дорожного движения ученик должен знать/понимать:

- Свой путь в школу и обратно.
- Ответственность за нарушение ПДД.
- Где должны ходить пешеходы.
- Как надо переходить улицу.
- Что такое перекресток. Какие бывают перекрестки. Как надо пересекать перекресток.
 - Назначение светофоров, сигналы транспортного и пешеходного светофоров.
 - О переходе улицы группой.
 - Места ожидания общественного транспорта. Как обходить стоящий автобус.
 - Правила поведения в транспорте. Почему нельзя разговаривать с водителем во время движения транспорта.
 - Какая опасность подстерегает детей при проведении игр на проезжей части улицы.
 - Правила катания на велосипедах, самокатах, санках, коньках.
 - Особенности движения на улице в зимнее и весеннее время.
 - Для чего служат дорожные знаки.

В результате изучения правил дорожного движения ученик должен уметь:

- Описать свой путь в школу. Дорожные знаки, опасные ситуации, встречающиеся на этом пути.

- Различать сигналы транспортных средств (поворот, торможение) и светофора.
- Применять на практике полученные знания.

Программа изучения ПДД включает в себя:

- уроки (классные часы), проводимые классными руководителями и направленные на изучение и закрепление теоретического материала;

- практические занятия и экскурсии, организованные в ГПД и направленные на практическую отработку навыков правильного поведения;

- общешкольные мероприятия, повышающие интереса учащихся к изучению ПДД.

При работе с детьми необходимо как можно больше разнообразить приемы, формы, методы. На занятиях следует использовать и рассказ учителя, и таблицу, и макеты, и игрушечные автомобили, и рассказы самих учащихся. Только в этом случае можно предполагать, что необходимая информация дошла до всех детей (до детей всех типов восприятия информации).

Учебно-воспитательный процесс состоит из различных видов деятельности:

- обучение теоретическим знаниям (верbalная информация, излагаемая педагогом);
- самостоятельная работа (изучение иллюстраций и выполнение заданий в учебных пособиях);
- практическая отработка координации движений, двигательных умений и навыков безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте с использованием для этого комплекса игр (сюжетные, ролевые, игры по правилам и др.) и специальных упражнений (вводные, групповые, индивидуальные).

Занятия проводятся в доступной и стимулирующей развитие интереса форме. На каждом занятии присутствует элемент игры.

Игровые технологии, применяемые в программе, дают возможность включиться ребенку 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.

Методы, способы деятельности педагога, направленные на глубокое, осознанное и прочное усвоение знаний учащимися:

в обучении - практический (различные упражнения с моделями, с игровым материалом транспортных средств, изготовление макетов, занятия на транспортной площадке);

- наглядный (изучение правил на макетах, наблюдение за движением транспорта и пешеходов, демонстрация дорожных знаков, технических средств);
- словесный (как ведущий - инструктаж, беседы, разъяснения); работа с книгой (в основном чтение, изучение);
- видеометод (просмотр, обучение).

в воспитании - (по Г. И. Щукиной) - 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, упражнения);
- методы стимулирования поведения и деятельности (соревнования, поощрения).

Формы контроля: тестирование, конкурсы, викторины, игры.

РЕКОМЕНДАЦИИ
по проведению «минуток безопасности»
по профилактике несчастных случаев с детьми на улице и дороге

«Минутка безопасности» - напоминание о безопасности дорожного движения, которое проводится учителями ежедневно в конце последнего урока.

Цель «минутки» - занимательным рассказом переключить внимание детей на вопросы безопасности движения, сообщив им одновременно полезные сведения о том, чтобы при выходе из школы они были внимательными и осторожными.

Учитель начинает «минутку» примерно такой фразой: «А теперь будем учиться, как правильно вести себя на улице и дороге». Затем учащимся задается вопрос из вопросника.

Каждый день обсуждается новый вопрос. Выслушав одного или двух учеников, учитель поправляет их и дает свои объяснения, если дети ответили неправильно или ответ был неполным.

Второй вариант «минутки» - разбор конкретного случая, при котором пострадал ребенок (из сообщений дорожной полиции).

В конце «минутки» учитель желает детям безопасного движения домой, обращая особое внимание на переход проезжей части улицы с интенсивным движением транспорта, на погодные условия в этот день.

В результате движение детей по улице из школы, в определенной мере, является продолжением «минутки», ее практическим приложением.

*Примерный перечень вопросов
для проведения «минуток безопасности»
Тексты примерных бесед
с учетом изменения сезонных особенностей и условий движения*

В хороший солнечный день

Дети, сегодня теплая солнечная погода. После занятий приятно пройтись по улице. Но, выходя из школы, не забывайте о правилах дорожного движения. О том, что в такую погоду водители ведут свой транспорт быстрее, чем обычно. Поэтому, начиная переход проезжей части, посмотрите внимательно на дорогу. И, если увидите приближающийся транспорт, не спешите, уступите ему дорогу. Страйтесь, возвращаясь домой, выбирать наиболее безопасный путь и меньше находиться на проезжей части. Это убережет вас от несчастья.

Весной.

Ребята! Наступила весна. Весеннее солнышко всех манит на воздух, но, к сожалению, не все дети хорошо ведут себя на улице. Они играют на проезжей части, перебегают улицу в запрещенных местах. А это кончается иногда печально.

Нельзя забывать, что в весенние дни движение транспорта увеличивается: на улицу выезжают и те водители, которые зимой обычно не ездят. Это владельцы индивидуальных (личных) автомобилей, мотоциклов, мопедов. Кроме того, в сухую солнечную погоду водители ведут свой транспорт быстрее, чем обычно. Поэтому, прежде чем перейти проезжую часть улицы, внимательно посмотрите по сторонам. И если увидите приближающийся автомобиль, пропустите его.

И если у вас есть велосипед, то катайтесь на нем только во дворах и на специальных площадках. Помните, что езда на велосипедах по улицам городов и других населенных пунктов, автомобильным дорогам разрешается лицам, не моложе 14 лет, а при установке двигателя – 16 лет.

В гололед.

После теплых дней наступило похолодание. Дорога покрылась ледяной коркой. Стало скользко. В этих условиях появиться перед близко движущимся транспортом очень опасно, потому что на скользкой дороге автомобиль остановить трудно. Поэтому, уходя

из дома, будьте особенно осторожны. Не спешите, так как можно неожиданно упасть и оказаться под колесами автомобиля.

В дождливый день.

Ребята! Сегодня на улице дождь. Дорога скользкая. Стекла машин покрываются каплями дождя. Видимость ухудшается. В таких условиях водителям трудно работать. Расстояние, нужное для остановки автомобиля, на мокрой дороге увеличивается. Поэтому, возвращаясь из школы, не спешите перебегать проезжую часть улицы. Посмотрите внимательно вокруг себя, пропустите приближающийся транспорт и, только убедившись в полной безопасности на дороге, начинайте переход.

Запомните, что даже самый опытный водитель не может мгновенно остановить автомобиль.

В снегопад.

Дети, посмотрите в окно. Видите, какими хлопьями падает снег? Все затянуто белой пеленой. На несколько шагов не только автомобиль, но и человека рядом не увидишь.

Выходя из школы, не торопитесь, внимательно осмотритесь. Не идите по дороге и не бегите через проезжую часть. При плохой видимости можно легко угодить под машину. Ведь водителю сейчас очень трудно вести автомобиль – стекла забивает снег. Водитель может вас и не заметить. Поэтому будьте внимательными и осторожными. Помните: один неверный шаг может привести к непоправимой беде.

В туман.

Ребята! Сегодня на улице туман. Видимость очень плохая. Поэтому прежде чем перейти через проезжую часть, убедитесь что по ней не движется автомобиль. А если рядом с вами окажется малыш, то возьмите его за руку и переведите через дорогу.

Еще раз напоминаю, что в туман надо быть особенно осторожными.

В морозную погоду.

Дети, сегодня на улице очень холодно. Стекла автомобилей покрываются изморозью, и водителям очень трудно наблюдать за дорогой.

Переход проезжей части улицы перед близко движущимся транспортом всегда опасен, а сейчас тем более. И, чтобы с вами не случилось беды, - не торопитесь, подождите, когда пройдет весь транспорт. И только после этого переходите проезжую часть.

Катаясь на санках или коньках, не выезжайте на проезжую часть улицы, не цепляйтесь за транспорт.

1. Система мер по профилактике

детского дорожно-транспортного травматизма

1. Учебный процесс

- проведение занятий и бесед с учащимися в рамках программы по ОБЖ;
- изучение ПДД по другим программам и интегрированным курсам;
- проведение учебных экскурсий;
- показ учебных видеофильмов, кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ;
- включение темы “Дорога и мы” в планирование уроков изобразительного искусства, трудового обучения и т.д.

2. Внеклассическая деятельность

- проведение тематических классных часов;
- проведение “минуток” по БДД;
- организация игр, соревнований и т.п. в школе;
- беседы инспекторов ГИБДД с учащимися, в т.ч. в рамках проведения Дня (Недели) правовых знаний;
- участие в мероприятиях по ПДД, проводимых в районе, городе;
- организация праздников по ПДД;
- участие в проведении “Недели безопасности”;
- участие в проведении профилактических операций “Внимание – дети!”;
- ознакомление учащихся с аналитическими данными о дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), в т.ч. с участием детей;
- проведение бесед с учащимися-нарушителями ПДД.
- ведение журнала проведения инструктажей по безопасности дорожного движения (далее - БДД) перед выходами с детьми в общественные места;
- создание отряда юных инспекторов движения (далее - ЮИД).

3. Информационное и материально-техническое обеспечение

- программы, справочная и методическая литература: библиотека у каждого учителя, преподавателя ОБЖ, инструктора по БДД;
- размещение в учреждении стенда по БДД, схемы безопасного подхода к школе, уголков по БДД;
- наличие индивидуальных схем у учащихся начальной школы (в дневниках, тетрадях по БДД и т.п.);
- инструктаж педагогов, классных руководителей на методических объединениях, совещаниях классных руководителей, педагогических советах;
- создание фонда видео- и киноматериалов, компьютерных разработок;

- создание кабинета по БДД, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

4. Работа с родителями

- обсуждение вопросов БДД на родительских собраниях;
- обсуждение вопросов по профилактике ДДТТ на заседаниях родительского комитета;
- проведение бесед с родителями по сообщениям о ДТП, карточкам учета нарушений ПДД.

5. Контроль со стороны администрации

- проверка правильности и систематичности заполнения журналов;
- обсуждение вопросов по профилактике ДДТТ на совещаниях при директоре, педагогических советах и т.п.; посещение школьных и внеклассных мероприятий.

Рекомендации по проведению экскурсий

Необходимость использования такой формы обучения как экскурсии состоит в том, что во время их проведения развивается наблюдательность, умение видеть такие явления и объекты, мимо которых дети раньше проходили, не замечая их.

По характеру проведения наиболее эффективны исследовательские экскурсии. Во время проведения исследовательских экскурсий дети получают от учителя определенное задание и самостоятельно выполняют его. Такая экскурсия дает выход детской активности, и обычно те «открытия», которые учащиеся делают в это время, прочно запоминаются на долгие годы.

Исследовательская экскурсия предусматривает ряд этапов. Вводная беседа учителя, проводимая в классе, направлена на знакомство детей с темой экскурсии, её целью и местом проведения, учитель поясняет, за какими объектами или явлениями нужно наблюдать и как фиксировать свои наблюдения. На втором этапе учащиеся в ходе проведения экскурсии исследуют объекты, делают соответствующие пометки в исследовательских листах и фотографии. На заключительном этапе, после экскурсии обязательно проводится обработка полученных сведений. Ученикам предлагается выполнить творческие задания и на последующих уроках защитить свой исследовательский проект или работу.

Чем чаще учитель будет организовывать пешие экскурсии, тем больше возможностей будет выработать привычку не только соблюдать правила движения по улицам, но и давать оценку своим действиям, действиям других пешеходов, водителей.

Ребенок научится быть внимательным на дороге. Важно, чтобы перед такими экскурсиями детям давались конкретные задания для наблюдения.

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-правовые документы

Федеральное законодательство

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

Федеральный закон от 24 июня 1999 года № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» (часть 2 статьи 21);

Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (статьи 12, 23, 60, 76, 89).

Распоряжения и Постановления

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах».

Приказы

Приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2014, рег. № 33026);

Федеральный государственный образовательный стандарт дошкольного образования (утвержен приказом Министерства образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) от 17 октября 2013 г. № 1155).

Письма

Письмо МВД России от 21 сентября 2006 г. № 13/4-4738 «Методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом»

(утверждены Роспотребнадзором, МВД России 21 сентября 2006 года);

Письмо Министерства образования и науки Российской Федерации № ИК-174/06, МВД России № 13/8-50 от 16 марта 2009 г. «О взаимодействии по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»;

Письмо МВД России от 31 июля 2009 г. № 13/8-4363, Министерства образования и науки Российской Федерации от 22 июля 2009 г. № ИК-989/06 «О проведении целевых профилактических мероприятий «Внимание – дети!»;

Письмо Минобрнауки России от 14 сентября 2012 г. № 09-138 «Об опыте субъектов Российской Федерации по организации работы, направленной на профилактику детского травматизма».

Методическая литература

Авдеева Н.Н, Князева О.Л, Стряпкина Р.Б, Маханева М.Д. «Безопасность на улицах и дорогах». М.: Просвещение, 2004.

Агадюнова К.В. Дети и дорожное движение (пособие для учителя). Составитель М.: Просвещение, 1999.

Асянова С.Р. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города / С.Р. Асянова: автореферат дис... канд. пед. наук. – М., 2012. – 27 с.

Ахмадиева, Р.Ш. Мониторинг профилактики дорожно-транспортного травматизма в учреждениях дополнительного образования: Монография / Науч. ред. Р.Н. Минниханов, Г.В. Мухаметзянова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2010. –152 с.

Ахмадиева Р.Ш. Подготовка компетентного участника дорожного движения в системе непрерывного образования (на примере Республики Татарстан) Монография / Науч. ред. Р.Н. Минниханов. – г. Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2011. – 237 с.

Бочаров Е.А. Ступени обучения выживанию: программно-методическое пособие для педагогов / Е.А. Бочаров, Н.И. Бочарова. – М.: Владос, 2008. – 204 с.

Глухов А.К. Психологические аспекты безопасности дорожного движения / А.К. Глухов. – М.: Логос, 2013. – 64 с.

Дмитрук В.П. Правила дорожного движения для школьников. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2005. - 160 с.

Клименко В.Р. «Обучайте школьников правилам движения». М.: «Просвещение», 2003.

Козловская Е.А. Организация работы подразделений пропаганды Госавтоинспекции в общеобразовательных учреждениях. Образцы основных документов. — М.: НИЦ БДД МВД России, 2007.

Матюхин В.А., Панченко О.Г., Рубин А.В. Методические рекомендации по обучению школьников Правилам дорожного движения / под общ. ред. А.В. Рубина. — Красноярск, СибЮИ МВД России, 2006. – 192 с.

Морозов О., Фаляхова В. Методическое пособие для учителей школ по безопасности дорожного движения. Казань, 2002.

Региональный стандарт обучения детей городских школ правилам безопасного поведения на дорогах. Под редакцией Р.Н. Минниханова, И.А. Халиуллина. – Казань, 2005.

Рябовская А.В. Обучение детей безопасному поведению на дорогах // Справочник классного руководителя. – 2007 . . - № 8. – С. 15 – 18.
Рыбин А.Л. Велосипедистам о безопасном дорожном движении. – М.: Транспорт, 1991.

Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения / В.А. Смородина: автореферат дис... канд. юрид. наук. – СПб., 2007. – 25 с.

Степаненкова Э.Я., Филенко М.Ф. «Школьникам о правилах дорожного движения». М.: Просвещение, 2000.

Формирование и функционирование системы обучения безопасному поведению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Методические рекомендации: для органов управления образованием и образовательных учреждений. — М.: Издательский Дом Третий Рим, 2006. - 20 с.

Форштат М.Л. Учись быть пешеходом. – СПб.: ИД «МИМ», 2008.

Фролов А.М., Спиридовон В.Ф. Безопасность на улицах и дорогах. – Тула: Тульский полиграфист, 2000.

Шалаева Г.П. Азбука маленького пешехода. М.: Филол. о-во СЛОВО, Эксмо, 2008

Шмундяк В.Л. Комментарии к правилам дорожного движения для образовательных учреждений, - Книга, М.: Центр Пропаганды, 2007

Элькин Г.Н. Правила безопасного поведения на дороге. – СПб.: Издательский Дом «Литера», 2009.

Якупов А.М. Транспортная культура школьников и условия ее формирования [Текст] : монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск: МаГУ, 2007. – 283 с.

Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников / А.М. Якупов: автореф. дис.... докт. пед. наук / А.М. Якупов. – Магнитогорск, 2009. – 43 с.

Якупов А.М. Формирование транспортной культуры школьников как педагогическая система [Текст] : монография / А.М. Якупов. – Магнитогорск : МаГУ, 2008. – 243 с.

Интернет-ресурсы:

Методическая копилка. URL: <http://tak-to-ent.net/load/317>

Социальная сеть работников образования. URL: <http://nsportal.ru/>

Фестиваль педагогических идей «Открытый урок». URL: <http://festival.1september.ru/>