

Методическое пособие для занятий по обучению детей безопасному поведению на дороге в условиях, приближенных к реальным

ВВЕДЕНИЕ

Общеобразовательные школы и учреждения дополнительного образования являются основными звеньями системы обучения и воспитания детей и подростков, где они могут и должны получить необходимые знания, умения, навыки и привычки безопасного поведения на улицах.

Правила дорожного движения регламентируют единый порядок дорожного движения для всех его участников, в том числе и детей. Поэтому ребенок воспринимается водителем как «модель» взрослого человека, что нередко приводит к дорожно-транспортным происшествиям. Однако дети – это особая категория пешеходов и пассажиров. К ним нельзя подходить с той же меркой, как к взрослым, а потому дословная трактовка Правил дорожного движения для них неприемлема. Нормативное изложение обязанностей пешеходов и пассажиров на недоступной, особенно младшим школьникам, лексике, затрудняет их обучение и воспитание. Обучение, в условиях приближенных к действительности, при помощи Мобильного автогородка, несомненно, поможет педагогу в преподавании правил безопасного поведения детей на дорогах и обучению грамотного пешехода.

По мнению психологов и педагогов, наибольшее восприятие информации детьми младшего школьного возраста происходит с помощью игрового воздействия и зрительной памяти. А это значит, что любой теоретический материал необходимо закреплять посредством практических занятий в условиях, приближенных к реальным. Ребенку можно несколько раз объяснить, что переходить проезжую часть необходимо только на зеленый сигнал светофора, однако, если закрепить данную информацию с помощью настоящего, работающего светофора не на опасной проезжей части, а на ее имитации, на подсознательном уровне такая информация может отложиться у ребенка, начиная с трех летнего возраста.

1. ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ДЕТЕЙ

Неправильное поведение детей на дорогах, приводящее к дорожно-транспортным происшествиям, может быть обусловлено как недостатками воспитания

необходимых навыков соблюдения правил дорожного движения, так и причинами, заложенными в самом ребенке. У разных детей наблюдаются различия в важных для безопасного поведения на дороге функциях организма, например, во внимании, восприятии (обстановки, сигналов), способности быстро и правильно реагировать на предупредительные сигналы и сигналы опасности. Дело в том, что возможности детей ограничены в силу их возрастных и индивидуальных особенностей, устанавливающихся в процессе жизни или приобретающихся по наследству.

Рассмотрим возрастной аспект. Как физическое, так и психическое развитие ребенка проходит ряд стадий. Периоды роста сменяются периодами развития. И сами эти периоды неравномерны и неодинаковы по содержанию. Их можно представить, как ряд волн активизации.

В отдельные моменты мы удивляемся, как быстро ребенок подрос, в другие - сокрушаемся, отчего же он не растет. Но это закономерное явление. После роста и образования новых структур должны установиться и новые связи между этими структурами, вызреть новые механизмы управления ими. И трудно сказать, какой из периодов важнее для ребенка. Ясно одно, каждый из возрастных этапов требует соответствующих условий, чтобы все наследственно заложенные предпосылки к росту и развитию имели возможность реализоваться.

Существует немало примеров, как упущенное время для развития каких-либо отдельных способностей трудно было восполнить. И напротив, сформированные в удачное для этого развития время, неправильные установки поведения, вредные привычки впоследствии было трудно искоренить.

Для каждого этапа развития ребенка характерны своя восприимчивость к различным формам педагогического воздействия. Значит и формы, и методы работы по воспитанию навыков безопасного поведения должны соответствовать возрастным периодам.

В процессе развития ребенка существуют периоды, которые выделяются особо. Их называют критическими, или кризисными периодами. Определенные, критические моменты в развитии человека наступают у всех, но время их наступления может несколько варьироваться для разных людей в пределах одного - трех лет (у девочек - в

большой степени). Это объясняется индивидуальными различиями, обусловленными наследственностью, экологией, условиями ухода и воспитания ребенка.

Для младших школьников критическими периодами являются возрасты в 6-7 лет и в 10-11 лет. Оба эти возраста попадают на время обучения в начальной школе.

Шести - семилетний возраст выделяется как кризисный не только потому, что ребенок идет в школу. В организме ребенка в это время происходят действительно кардинальные изменения в физическом и психическом развитии. Изменяется фигура, происходит смена молочных зубов на постоянные, удлиняются руки, ноги, переходит на новый уровень мышление, внимание, эмоциональная сфера личности ребенка.

Так, механизмы восприятия внимания 5-ти и 7-летнего ребенка существенно отличаются. Восприятие у дошкольников непосредственно, внимание непроизвольно. Они воспринимают окружающие предметы, особенно те, которые находятся в непосредственной близости. Поэтому дошкольник плохо ориентируется в дорожной обстановке. Внимание маленького ребенка легко отвлекается на предметы, которые несут эмоциональную нагрузку.

В 7 лет роль эмоционального восприятия сохраняется. Если мы хотим привлечь внимание ребенка к дорожным знакам, плакатам, играм, то должны сделать их яркими, способными оживить образное мышление ребенка. К тому же 7-летние дети обладают абсолютной чувствительностью к цвету. Интересно отметить, что в последующие годы эта чувствительность снижается (со 100% до 55% к 12 годам). В то же время, с возрастом улучшается так называемая различительная чувствительность к оттенкам цветов, что обуславливается подключением ряда психических функций к анализу цветных ощущений.

Прогрессивной чертой 7-летнего возраста является способность к самоорганизации, к проявлению самостоятельности в мыслях, в действиях. Наличие этих способностей играет немаловажную роль при переходе ребенком проезжей части улицы.

Благодаря совершенствованию функций коры головного мозга у детей появляется избирательность внимания, способность: дифференцированно воспринимать поступающую информацию. Несмотря на несомненную значимость для эффективного восприятия именно эмоциональных стимулов, 7-летнему ребенку доступно восприятие и более отвлеченных свойств предметов. Кроме того, возрастает восприимчивость

к слову. Ребенку можно внушить необходимые правила поведения на улице, настроить на соблюдение правил дорожного движения.

Однако бывает и так, что, требуя от ребенка исполнения определенных правил поведения, мы не достигаем цели. Это происходит потому, что ребенок не может, как следует усвоить словесную или так называемую, вербальную информацию в силу индивидуальных особенностей восприятия и познавательного процесса. Одни дети следуют в развитии возрастным закономерностям, и у них формируются равномерно способности воспринимать и зрительную, и двигательную, и слуховую информацию. У других детей выделяется ведущая модель, или система восприятия, например, зрительная. В этом случае ребенок лучше усваивает информацию, поступающую через зрительное восприятие. Но зато у него может быть отключен канал поступления информации через осязание, движение, у него нет чувства тела, движения нескладные. Или, бывает, ребенок на слух воспринимает информацию хорошо, внимательно слушает учителя, "схватывает на лету", а дома его трудно заставить взяться за учебник. Но он с удовольствием будет слушать, если кто-то вызовется почитать. Значит, в этом случае ведущей является слуховая модель. Если ведущим является двигательное восприятие, то ребенку трудно вникнуть в инструкцию, правила и другую отвлеченную информацию. Он воспринимает только те слова, которые легко оживают у него в образах. Чтобы осмыслить, ребенок должен потрогать, пощупать, эмоционально и двигательно пережить ощущения, связанные с данной словесной информацией. Стандартный подход в этом случае вызывает самоустранение ребенка. Такой школьник легко попадает в разряд трудновоспитуемых.

Если ребенок обладает обостренной зрительной или слуховой восприимчивостью, а мышечная у него слаба, то он хорошо будет ориентироваться в спокойной обстановке; в случае же резкого ее изменения может потерять равновесие, упасть или замереть на месте как парализованный. При неполноценном зрительном восприятии ребенку трудно ориентироваться и в спокойной ситуации. Родители должны знать особенности восприятия своего ребенка и не оставлять его на дороге без контроля со своей стороны. В то же время, зная эти особенности, их можно рационально использовать для развития ребенка. Так, при освоении новых знаний, умений, при налаживании контакта с ребенком следует опираться на ведущую модельность; и вместе с тем, ста-

раться повысить восприятие других каналов с помощью физических упражнений, игр, прогулок, чтения, рисования.

Учитывая все вышесказанное, следует сделать вывод, что при работе с детьми необходимо использовать игровые методы обучения детей. В данном случае обучение в условиях, приближенных к реальным, т.е. посредством занятий на мобильном автогородке, является наиболее эффективным методом обучения. Только в этом случае можно предполагать, что необходимая информация понята всеми детьми.

Для того чтобы сориентироваться на дороге, заметить важные для безопасности объекты, ребенок должен быть внимателен. К сожалению, внимание 7-летнего ребенка неустойчиво, он легко отвлекается. Это связано с тем, что многие функции организма находятся на стадии становления.

В ответ на звуковой или световой сигнал 7-летние реагируют медленно. По сравнению с более старшими детьми процесс переработки информации в центральной нервной системе у них происходит более длительно. Резкие сигналы или неожиданное появление автомобиля вызывают смятение, спонтанную эмоциональную двигательную реакцию, которая не анализируется и, следовательно, выбор оптимального направления движения не производится. Ребенок легко теряет самоконтроль. Заметив источник опасности, ребенок еще не может сразу сориентироваться, как далеко от него автомобиль и как быстро он приблизится. Сигнал опасности воспринимается им как сигнал к действию: быстрее убежать. Но сконцентрировав внимание на объекте опасности, ребенок может не заметить другое транспортное средство, для которого он сам может стать источником опасности. Период младшего школьного возраста - это время формирования внимания.

Ко всему прочему, дети этого возраста часто и легко падают. Это происходит из-за несовершенства физиологических механизмов, обеспечивающих равновесие тела или его восстановление. Сопrotивляемость падению развивается вплоть до 12-14 лет.

На возраст от 7 до 10 лет выпадает период развития способности к формированию пространственной программы движений. Это даст школьнику больше возможности для управления своим телом и организации поведения, адекватной ситуации. Следовательно, необходимо большое количество игр, других упражнений и занятий, которые бы развивали координацию и давали большую свободу владения своим телом.

Вместе с тем, у 7-летнего ребенка согласованность и точность действий обеспечивается только благодаря зрительному контролю. Он не способен в этом возрасте отвлеченно программировать действия, не поверяя их на суд зрения.

Возможно, все дело в том, что существенную роль в этом явлении играет зрительное восприятие. Мир эмоций хорошо питается информацией, полученной от органов чувств. А поскольку львиную долю информации, причем самую привлекательную и красочную, ребенок получает от органов зрения, то и зрительно контролируемые действия становятся для него значимые. В связи с этим объект становится для него как бы путеводным. Если что-то заинтересовало ребенка (воздушный змей в небе, птица на обочине дороги или мотоцикл, киоск и т.д.), то все внимание поглощается этим объектом, и он действует в соответствии с тем, что он видит.

Таким образом, как внимание, так и двигательная реакция ребенка во многом определяется уровнем развития у него центральных регуляторных механизмов. У 7-летнего ребенка имеются предпосылки для организации правильного поведения на дороге, но имеется ряд особенностей нервной системы, которые ограничивают степень вероятности именно такого поведения.

При утомлении, функциональное состояние многих систем организма снижается. После занятий в школе младшие школьники проявляют меньшую бдительность при переходе проезжей части улицы, чем до уроков. За время пребывания в школе у них появляются новые впечатления, заботы, в результате чего увеличивается рассеянность внимания.

Подвижные, возбудимые дети труднее переносят школьные занятия, сдерживающие их повышенную потребность в двигательной активности. Оказываясь после школы на улице, они стараются компенсировать дефицит двигательной активности резкими движениями, скачками, потасовками. Причем действия их имеют импульсивный, произвольный характер.

Медлительные дети более дисциплинированы, но в случае непредвиденной ситуации их реакция замедленная.

Есть дети, которых нужно выделять особо из основной массы учеников. Несмотря на достижение 7-летнего возраста у них может иметь место отставание в развитии произвольного внимания, организованности. Одной из причин может быть не-

сформированность соответствующих этому возрасту нейрофизиологических механизмов высшей нервной деятельности. С другой стороны, некоторые дети плохо приспосабливаются к темпу работы в школе.

От 5 до 20% младших школьников не способны приспособиваться к условиям обучения в школе. В результате этого у них повышается тревожность, рассеянность, неспособность к произвольному регулированию своего поведения. Эти дети нуждаются в особенном внимании со стороны взрослых как при переходе через дорогу, так и в школьной обстановке. Необходимо выяснить причины, приводящие к школьной дезадаптации и сделать все возможное для ее устранения. Таких детей необходимо встречать после окончания уроков не только в первом классе, но и значительно дольше.

Таким образом, в 7 лет происходят очень важные изменения в организме школьника, позволяющие ему на новом уровне (более высоком, чем у дошкольника) участвовать в дорожном движении. Однако возможности в ориентировке в этом возрасте еще ограничены.

Отдельные семилетние дети могут сами переходить улицу. Следует развивать и поддерживать их самостоятельность в этом плане, то есть к детям должен осуществляться дифференцированный подход. Надо учитывать индивидуальные особенности детей, степень сложности и опасности пути. Вряд ли можно позволить 7-летнему ребенку одному пересекать проезжую часть дороги, если этот ребенок возбуждим, заторможен, физически ослаблен, переученный левша, имеет отклонения в состоянии здоровья, отставание в развитии, или налицо проблемы школьной адаптации. К сожалению, большинство учащихся данного возраста попадает хотя бы в одну из этих категорий.

Восьмилетний возраст примечателен тем, что удален от кризисных периодов: 6-7 лет и 10-11 лет. Функциональное состояние организма этих детей отличается наибольшей устойчивостью и адаптивностью к воздействиям окружающей среды по сравнению с младшими и более старшими школьниками.

Также нужно отметить повышение устойчивости внимания восьмилетних детей. В 50% случаях характеристики внимания данного возраста соответствуют таковым у взрослых. Такой уровень внимания очень близок к уровню внимания более старших детей (от 8 до 15 лет).

Период от 7 до 8 лет характеризуется наиболее интенсивным развитием двигательной функции и различных анализаторных систем, обеспечивающих восприятие внешних сигналов. Значительные сдвиги происходят в совершенствовании зрительного восприятия. Увеличивается поле зрения: по сравнению с 6-летним ребенком границы поля зрения расширяются более чем в 10 раз. Как правило, расширение поля зрения с возрастом происходит за счет увеличения наружной границы, определяющей возможность обзора справа и слева. Для 8-летнего ребенка характерно расширение поля зрения за счет увеличения верхних границ. Это имеет немаловажное значение для ориентирования детей на дорожные знаки, машины и т.д. Ранее им из-за малого роста и ограниченного поля зрения далеко не все дорожные объекты (попадающие в поле зрения взрослого человека) в равной мере были доступны для восприятия. К 8-ми годам в этом отношении происходят значительные перемены, способствующие улучшению ориентировки на дороге. Кроме того, в этом возрасте становится точнее глазомер: на $1/3$ - для близкого расстояния и на $1/10$ - для дальнего (10 м) расстояния, - по сравнению с предыдущим возрастом. Следовательно, восемь лет - это средний нижний предельный возраст, когда ребенок может делать первые, полностью самостоятельные шаги как участник дорожного движения. К этим шагам его надо готовить. Отсюда видно-то значение, которое приобретает год обучения в первом классе. Это год максимального приобретения знаний и формирования физиологии.

Одновременно совершенствуется функция вестибулярного аппарата. Устойчивость двигательных координаций на раздражения вестибулярного аппарата начинает активно проявляться, начиная с 8-летнего возраста. Следовательно, с этого возраста дети становятся более устойчивыми к падению.

Благодаря активному развитию функции мозга совершенствуется восприятие формы объектов или изображение. Это дает 8-летнему ребенку по сравнению с 7-летним больше шансов заметить опасность. Для увеличения этих шансов так важен тренинг ребенка.

Таким образом, к 8 годам уровень развития зрительной, двигательной функции, внимания позволяют ребенку хорошо ориентироваться на дороге. Однако в случае возникновения неожиданной опасности, от ребенка требуется быстрый анализ ситуации и выбор одного из вариантов ответных действий, быстрота в принятии решения и

реагировании на ситуацию. Этими качествами 8-летние дети еще не обладают в должной мере. Они сформируются позднее.

Вместе с тем, в этот возрастной период дети очень чувствительны к воздействию целенаправленных тренировок двигательных и психических функций. В этом плане к нему близок и 9-летний возраст. После 8 лет жизни в организме ребенка происходят изменения, которые существенным образом отражаются на его поведении, на дороге.

С девятилетнего возраста в управление анализаторными системами активно включаются лобные доли коры головного мозга. В организации поведения начинает действовать механизм центральных команд. Что это значит? Благодаря активизации лобных долей головного мозга, ответственных за регуляцию высших форм поведения человека, появляется способность принимать решения на основе анализа разного рода информации: и конкретной, поступающей от органов чувств, и абстрактной, например, от словесной инструкции. Это значит, что наступает период, когда авторитету взрослого ребенок начинает активно противопоставлять свое собственное мнение. При этом совершенствуется процесс восприятия зрительной, слуховой и другой информации. Из ряда одновременно воспринимаемых сигналов школьник может выделить наиболее важные для данного момента. Больше того, у него появляется способность прогнозировать возможность того или иного действия. При переходе дороги в опасном месте он уже может рассчитать вероятность сближения с машиной. Таким образом, ребенок вступает в возраст, когда он с одной стороны уже может сам принимать какие-то решения, с другой - требуется его постоянный контроль.

При восприятии информации о ПДД 9-10-летний школьник не просто принимает ее к сведению, а подходит дифференцированно к ней, выделяет значимую для себя. И если случается так, что он не выполняет ПДД, то причина этого кроется не столько в том, что школьник не понял эти правила (трудности восприятия характерны для младших детей), а скорее в том, что он предпочел такой вариант поведения. Вот здесь и видно значение воспитания навыков безопасного поведения на улице. В связи с этим, на данном возрастном этапе на занятиях с детьми необходимо представить варианты ситуации на дороге так, чтобы ученик сам выделил безопасный вариант поведения, как наиболее приемлемый для себя. Задача учителя - создать мотивационную

направленность на соблюдение ПДД с тем, чтобы ребенок самостоятельно эмоционально ощутил потребность в правильном поведении, сделал эту потребность достоянием собственного сознания. Кроме того, нужно учесть, что 9 лет - чрезвычайно важный период для развития интеллектуальных и психических функций, особенно, самоконтроля, а, следовательно, и для закрепления навыков поведения на дорогах.

Внимание 9-летнего ребенка достаточно устойчивое и находится на уровне взрослого человека. Причем важно отметить, что внимание - произвольное. Это значит, что при переходе проезжей части улицы ребенок может контролировать себя и регулировать поведение в зависимости от собственных установок и обстановки на дороге.

Кроме того, глазомер у 9-летнего ребенка улучшается в два раза по сравнению с 7-летним (как для близких, так и для дальних расстояний).

Все это свидетельствует о том, что 9-летние дети способны дать достаточно объективную оценку обстановке, складывающейся на дороге, и выбрать адекватное этой обстановке поведение.

За период от 8 до 9-10 лет наиболее интенсивно, по сравнению с другими периодами, увеличивается скорость реакции. Но это касается реагирования на ожидаемый сигнал. На непредвиденную ситуацию скорость реакции 9-летних детей значительно замедляется. Можно предположить, что в случае, когда сигнал опасности настигает школьника внезапно, выбор ответной реакции для него представляет сложность, ребенок теряется на какое-то время и реагирует с запозданием.

У девочек этого возраста реакция на внезапный сигнал более замедленная, чем у мальчиков. В то же время, девочки проявляют большую реактивность, по сравнению с мальчиками в том случае, когда имеется возможность целенаправленно организовать свое внимание.

Девочкам более свойственно зависимое, управляемое поведение. Мальчикам более свойственна склонность принимать самостоятельные решения и, в силу этого они чаще нарушают ПДД.

В десятилетнем возрасте разница в реагировании на внезапную и предвиденную ситуацию имеет место, но она становится такой же, как у взрослых.

Кроме того, в 10-11 лет значительной степени зрелости достигает система анализа информации, зрение функционирует как у взрослого.

В заключении необходимо отметить, что за период от 8 до 10 лет значительно го развития достигают следующие функции организма: двигательные, зрительные, психические, формируется произвольное внимание, самоконтроль. Этот период выделяют иногда как стадию уравновешенности, становления тех регуляторных механизмов, которые были заложены в предыдущий период. Поэтому в этом возрасте очень эффективны тренировки, поскольку ребенок легче адаптируется как к умственным, так и к физическим нагрузкам.

Важно не упустить этот период и использовать его для целенаправленного развития у ребенка тех качеств, благодаря которым он будет в силах противостоять опасным ситуациям, возникающим на дорогах.

Кроме того, большая восприимчивость к разного рода информации школьников младшего возраста при значимости для них авторитета учителя свидетельствует о том, что возможности для воспитания навыков культурного поведения на дороге у младших школьников имеются.

Разработанная программа и методические рекомендации составлены с учетом перечисленных психофизиологических особенностей детей младшего школьного возраста, что поможет учителю добиться важного результата - сознательного выполнения правил безопасного поведения на дороге каждым учеником. С ребенка нельзя требовать больше, чем он может. Его нельзя учить тому, что он не может усвоить. **Младший школьный возраст - это оптимальный период усвоения ПДД в полном объеме.**

2. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ

1. Имитация проезжей части (баннерная ткань 7000x5000, с нанесенной на нее дорожной разметкой, включающей в себя перекресток, пешеходный переход «зебра», подземный пешеходный переход).

2. Светофор. Характеристика: обладает всеми функциями настоящего светофора; имеет два режима переключения – механический и автоматический; включает как пешеходный, так и транспортный - 4 шт.

3. Дорожные знаки:

3.1. «Пешеходный переход» - 2 шт.

3.2. «Надземный пешеходный переход» - 1 шт.

3.3. «Подземный пешеходный переход» - 2 шт.

3.4. «Остановка общественного транспорта» - 1 шт.

3.5. «Жилая зона» - 1 шт.

3.6. «Конец жилой зоны» - 1 шт.

3.7. «Пункт первой медицинской помощи» - 1 шт.

3.8. «Дети» - 1 шт.

3. СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНО-ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА

3.1. Занятие №1 Тема: «Что такое улица и дорога»

Согласно Словарю русского языка, «дорога — это полоса земли, предназначенная для передвижения, путь сообщения». Понятие «улица» несколько шире, чем «дорога». Улица включает в себя дорогу вместе с прилегающими к ней газонами и домами в черте города или населенного пункта.

Откуда же пришло к нам слово «дорога»? Было это в стародавние времена. Жили в ту пору наши предки-славяне среди непроходимых лесов. Занимались земледелием, скотоводством, ловили рыбу, собирали мед диких пчел. В поисках подходящих мест для посева пробивались сквозь дремучие леса, топорами вырубали заросли. Расчищенное место называлось дором. Там и селились: строили избы, распахивали землю. От места поселения в разные стороны, по мере необходимости прорубали проходы-тропинки. Их называли «путиками». А потом путиками соединили один дор с другим и назвали путь дорогой. Дорога — это путь от одного дора к другому, от одной деревни, к другой.

Происхождение слова «улица» объясняют по-разному. Вот одно из объяснений. Улица — это дорога, которая проходит у лицевой части домов, у их «лица», т. е. фасада с окнами и дверями. Но есть и другое объяснение. В древности слово «ула» означало «дыра», «отверстие», «дупло». Затем оно стало обозначать «вход», «ворота», потом — «проход», в том числе и между рядами домов. Люди забыли древнее слово «ула». Оно ушло из нашей речи, но породило слова «улитка», «улей» и «улица». Так что эти слова, оказывается, родственные.

Движение когда-то имело название «уличное», и документ, устанавливающий порядок движения, назывался «Правила уличного движения». Но словосочетание «уличное движение» не отражало того факта, что движение может происходить не только на улице, т. е. в городе и населенном пункте, но и на дороге за городом. Поэтому термин «дорожное движение» заменил прежний — «уличное движение» — по договоренности между европейскими странами, принявшими общий для всех документ — Конвенцию о дорожном движении. И Правила стали называться «Правила дорожного движения».

Знаешь ли ты?

Слова улица и дорога не «родственники», но имеют немало общего. Значения этих слов в современном русском языке являются смежными: улица — это пространство между двумя рядами домов в населенном пункте. Дорога — это пространство для проезда или перехода. В городах улицы широкие и дороги «исчезают» в проезжих частях (для транспорта) и тротуарах (для пешеходов). А в небольших деревнях (есть ведь и такие, где всего лишь одна улица!) улица, особенно если она узкая, может совпадать с дорогой. Поэтому эти слова нередко выступают как синонимы.

Такое их употребление мы видим в диалектах русского языка и в отдельных славянских языках. Так, слово «улица» обозначает в некоторых языках дорогу, а слово «дорога» — улицу. В верхнелужицком языке «groma» значит и «дорога», и «улица». В чешском языке «ulica» — это не только «улочка», «переулок», но и «проход». Французское слово «rue» — улица сходно по происхождению с латинским «ruga» — «дорога»; итальянское «strada» означает «дорога, улица», польское «alega» — это «аллея, улица».

Как же выглядят «метрики» наших слов?

Слово «улица» было создано с помощью суффикса — иц — на базе существительного «-ула-», родственного слову «улей». Слово «дорога» произошло от праславянского «dorga», означавшего очищенное в лесу, пустое пространство. Оно было образовано с помощью суффикса — г — и основы — дор-.

Как видим, слова «улица» и «дорога» хотя и не из одной семьи, но, тем не менее, близкие лексические товарищи, товарищи по одному значению и дальнейшей языковой судьбе.

Термин «Дорога» в ПДД звучит так: «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».

Практическое занятие

Педагог приводит детей на мобильный автогородок и предлагает им назвать элементы проезжей части, которые они видят перед собой. Поскольку городок вклю-

чает в себя практически все элементы, то дети предлагают, как правильный ответ: тротуар, полоса для движения транспортных средств, остановка общественного транспорта, дорожная разметка, полосы, разделяющие транспортные потоки, стоп-линия перед пешеходным переходом, пешеходный переход «Зебра». Во время практического занятия необходимо чтобы дети находились строго на тротуаре.

3.2. Занятие №2 Тема: «Участники дорожного движения»

К участникам дорожного движения причисляются все, кто пользуется дорогой для передвижения. Ежедневно каждый из ребят становится то пешеходом, то пассажиром, а летом — водителем велосипеда. Все мы участвуем в дорожном движении. Если мы идем пешком — мы пешеходы. Если едем в транспорте — пассажиры. Если управляем транспортом — водители. В Правилах дорожного движения так и сказано:

«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 дорожного движения, сигналов светофора, знаков, дорожной разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

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

Какое же определение Правила дорожного движения дают водителю и пешеходу?

«Пешеход» — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, водители велосипеда, мопеда, мотоцикла, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляски».

Таким образом, если ты едешь на велосипеде — ты водитель. А если ты идешь рядом с велосипедом, т. е. его ведешь — ты пешеход. И рабочие, которые производят ремонт дороги, не являются пешеходами. Они не участвуют в дорожном движении, поэтому и не являются участниками дорожного движения.

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

В городах такой картины, как стадо на дороге, конечно же, не встретишь, зато здесь гораздо больше транспортных средств, чем в сельской местности. Но кем бы мы ни были в данный момент — пешеходами, водителями или пассажирами — важно, чтобы каждый на своем месте четко соблюдал Правила дорожного движения. От дисциплины всех участников дорожного движения зависит порядок на дорогах и работа транспорта в целом.

Недисциплинированное поведение детей и подростков, особенно в городах с интенсивным движением, порой становится причиной дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями. Правила дорожного движения должны соблюдать не только водители и пешеходы, но и пассажиры. Правила дорожного движения — закон для всех. И этот закон надо строго выполнять.

Знаешь ли ты?

Шофер (ныне — водитель) — от французского «шоффер», машинист, правящий при езде автомобилем и присматривающий за его исправностью

(малый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона)

Практическое занятие

Педагог разбивает детей на группы и предлагает пешеходам занять место на тротуаре, водителям изображать транспортные средства, а пассажирам ожидать автобус на остановке общественного транспорта. При этом все участники дорожного движения должны выполнять Правила дорожного движения, «водители пропускать пешеходов», «пешеходы» дожидаться зеленого сигнала светофора, а «пассажиры» спокойно ожидать общественный транспорт. Затем дети меняются ролями.

3.3. Занятие №3 Тема: «Элементы дороги: Тротуар»

«Тротуар» — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Эта часть дороги безраздельно принадлежит людям. Первые мощеные дорожки для пешеходов появились всего двести лет назад в Париже. Это были обтесанные гранитные плиты, выложенные вдоль главных дорог города и отгороженные чугунными трубами с надписью

«Тротуар», что в переводе с французского означает «дорога для пешеходов». До этого пешеходам приходилось прижиматься к стенам домов и заборам, когда мимо проезжала карета или скакал всадник. С тех пор и появилось слово «тротуар».

По краям главных улиц Санкт-Петербурга и Москвы также стали класть каменные плиты для пешеходов и ограждать их от мостовой металлическими тумбами, поставленными через 2 сажени друг от друга (т. е. приблизительно через 4 метра с четвертью). Возницам предписывалось ездить посередине мостовой. Тумбы не давали лошадям сбиться с мостовой и не позволяли заезжать в толпу. Так дорогу разделили на две части — для транспорта и для пешеходов. Некоторые из тех чугунных тумб сохранились и сегодня.

Тротуары устраивают всегда немного выше, чем проезжую часть, главным образом, чтобы в дождь с них стекала вода к водосточным колодцам. А попутно для того, чтобы машина случайно не заехала колесами на тротуар и не задела бы прохожих. Для предупреждения наезда на тротуар транспортных средств он не только приподнят над проезжей частью, но зачастую и отделен от нее поребриком.

Поребрик — это бетонная или гранитная кромка тротуара, своего рода пограничная полоса между проезжей частью и тротуаром. Иногда поребрик называют бордюром. Бордюр по-французски — это «полоса, обрамляющая край чего-либо». Иногда дети любят ходить по поребрику, а ведь это очень опасно, т. к. автомобиль, если он едет близко к бордюру, может задеть идущего по нему. Так что лучше этого не делать, даже если ты совершенно уверен, что транспортных средств близко нет! Ты можешь пошатнуться, или тебя нечаянно толкнут, и ты мгновенно окажешься на проезжей части. А автомобиль, которого только что не было видно, внезапно может оказаться в опасной близости. И неизвестно, будет ли у водителя возможность остановиться, чтобы не наехать на тебя.

Часто проезжую часть на оживленных дорогах отделяют от тротуара яркими *ограждениями*. В особо опасных местах они препятствуют выходу пешеходов на проезжую часть. Ограждения устанавливают чаще всего на дорогах с интенсивным движением транспорта, около школ и других мест скопления пешеходов, вдоль трамвайных путей и на остановках трамвая.

Но иногда мы наблюдаем нарушителей, которые перелезают через ограждение или подлезают под ним. Это очень грубое и очень опасное нарушение Правил. Там, где установлены пешеходные ограждения, водитель уверен в отсутствии пешеходов на проезжей части. Поэтому, когда перед ним оказывается пешеход, водитель попадает в очень трудное положение, и не всегда принятые им меры экстренного торможения спасают нарушителя.

Ходить необходимо по тротуарам с правой стороны, чтобы не мешать движению других пешеходов. Нельзя двигаться рядом с проезжей частью по бордюрному камню, ездить на самокатах, роликовых коньках, санках. Играть на тротуаре нельзя – это мешает движению пешеходов. Играть и кататься на велосипедах, самокатах, скейтбордах, роликовых коньках можно только во дворах, на детских или спортивных площадках, на стадионах. На велосипедах можно ездить по проезжей части дороги только с 14 лет.

В том случае, если вдоль дороги проложена пешеходная дорожка, нужно ходить по ней, придерживаясь правой стороны.

Если дорога не имеет тротуара или пешеходной дорожки, то можно ходить по обочине. При этом двигаться надо по левой стороне дороги навстречу транспорту, чтобы можно было его видеть и принять меры предосторожности, отступая в сторону от проезжей части.

Практическое занятие

На мобильном автогородке педагог предлагает ребятам игру «Кто самый внимательный». Цель игры – научить первоклассников быстро определять правую и левую стороны. Учащиеся строятся. Учитель подает команду: поднять левую руку; поднять правую руку. Затем учащиеся становятся парами, лицом к лицу. По команде учителя они должны показать правую или левую руку своего партнера. После того как дети перестают ошибаться с указанием стороны, их разбивают на две группы и предлагают пройти по тротуару навстречу друг другу. Задача каждой из групп дойти до конца тротуара не задев движущихся навстречу пешеходов. Дети должны идти, держась правой стороны, не толкаясь, не балуясь.

3.4. Занятие №4 Тема: «Проезжая часть – дорога для автомобилей»

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

Дорога может включать в себя одну или несколько проезжих частей. Проезжая часть поделена на полосы движения, которые имеют ширину, достаточную для движения транспорта в один ряд. Полосы движения могут быть разделены между собой разделительной полосой.

«Разделительная полоса» — элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки транспортных средств.

Разделительной полосой могут быть бетонные бордюры с газонами, кустарниками, ограждение. По одну сторону этой полосы транспорт движется в одном направлении, по другую — в обратном. Разделенное таким образом движение встречных потоков транспорта обеспечивает большую безопасность.

С тех пор, как в нашу жизнь вошли Правила дорожного движения, постепенно стал водворяться порядок на проезжей части и тротуарах. Их разделили для движения во встречных направлениях пополам, указав транспорту и пешеходам придерживаться правой стороны. Почему именно правой? Это правило возникло очень давно.

В старину на Руси, когда одно поселение от другого отделяли большие расстояния, а кругом расстилались степи или шумели дремучие леса, путники для защиты от зверья и разбойников всегда брали с собой оружие и щиты. Идет человек или едет верхом: в правой руке у него оружие, в левой — щит. Так было безопаснее: левую сторону тела защищал щит в левой руке, и ее было не так страшно подставлять незнакомцу, а в правой руке было оружие. Уступая друг другу дорогу, каждый берет чуть-чуть правее, чтобы неожиданный удар пришелся по щиту, а не по открытому боку. Вот так и появилась привычка расходиться и разъезжаться правой стороной. Появилась и во многих странах осталась навсегда.

Сохранилось это правило и в наши дни — на проезжей части транспорт должен придерживаться правой стороны. Кстати, это же правило существует и для пешеходов:

на тротуаре или пешеходной дорожке пешеход также должен держаться правой стороны.

Такое движение называется правостороннее. Оно принято в нашей стране и во многих других странах. Но не во всех. Например, в Англии, Ирландии, Японии, Индии, Кипре, Индонезии, Непале, Шри-Ланка, Пакистане, Малайзии, Таиланде, Ямайке, Тринидате, Уганде, Сомали, ЮАР, Австралии, Новой Зеландии, Бангладеше, Барбадосе, Намибии, Ботсване, Гонг-Конге, Гренаде, Зимбабве, Кении, Мальте, Мозамбике, Сингапуре, Танзании движение левостороннее. В этих странах примерно 10% автомобилей всего мира.

Считается, что левостороннее движение пришло из Англии. Англия — морская держава. В далекие старые времена, когда в устье реки Темзы, где расположена столица страны — Лондон, прибывало много судов, они часто сталкивались и тонули. Чтобы отрегулировать движение по Темзе, был издан закон, по которому суда при встрече должны были держаться левой стороны. Этот закон впоследствии лег в основу Правил дорожного движения в Англии и ее колониях. Во всех этих странах рулевое управление автомобилей находится с правой стороны. Это различие в конструкции автомобиля навсегда разделило мир на две части — с правосторонним и левосторонним движением.

Историки до сих пор спорят о том, как зарождалось левостороннее и правостороннее движение, и какое из них «древнее». Некоторые историки считают, что первоначально движение на дорогах Европы было именно левосторонним. Дело в том, что именно так старались ехать всадники со времен Римской империи — таким образом «боевая» правая рука находилась на ударной позиции по отношению к встречному всаднику. Кроме того, садиться на лошадь при левостороннем движении было удобнее, т. к. в этом случае меч меньше мешал.

Есть и другая версия появления изначально левостороннего движения. Некоторые историки предполагают, что с левой стороны было удобнее ехать во времена, когда появились конные упряжки, где кучера сидели наверху. Так вот, когда они погоняют коней, то кнут кучера-правши мог случайно попасть по прохожим, которые шли по тротуару. Именно поэтому конные экипажи чаще ехали слева.

После появления автомобилей в Европе творилась настоящая неразбериха. Большая часть стран ездил по правой стороне — этот обычай прочно утвердился со времен Наполеона. Однако в Англии, Швеции и даже одной части Австро-Венгрии царило левостороннее движение. А в Италии в разных городах вообще были разные правила! Проблема эта требовала решения, тем не менее левостороннее движение в некоторых странах просуществовало вплоть до середины XX столетия. Например, в Чехословакии оно было сохранено до 1938 года, а в Швеции — до 1967 г.

Как же происходила смена левостороннего движения на правостороннее? Посмотрим это на примере Швеции.

Многие водители, выезжая за границу, часто попадали в аварию, а иностранные автотуристы, прибывая в Швецию, тоже нарушали правила дорожного движения, установленные в стране. Вопрос о перестройке движения был поставлен на повестку дня еще в 1954 году. Вопрос долго обсуждался. Перед тем, как вынести окончательное решение, много спорили, и, наконец, в 1963 году правительство приняло решение об установлении с 1967 года правостороннего движения в пределах государства.

3 сентября 1967 г. шведы перешли на правостороннее движение. Только в столице Швеции, Стокгольме, на правую сторону улиц пришлось перенести более 20 тысяч дорожных знаков. Были перенесены остановки, по-новому произведена разметка, убраны трамвайные пути. В городе разработали совершенно новую схему движения. И все это — с часу ночи до 6 часов утра! В это время было запрещено движение всех транспортных средств, за исключением автобусов, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны и полиции, а также спецмашин, которые обслуживали перестройку движения.

Конечно, все заранее было тщательно спланировано. Введение правостороннего движения потребовало также и «переделки» сознания человека, приспособления его к новой обстановке. Надо было изменить привычки всех водителей и пешеходов. По всей стране, в том числе и во всех школах, проводились специальные курсы по изучению новых правил движения. Для предупреждения аварий и недоразумений, в первые три дня разрешалось движение со скоростью не более 50 км в час. Кроме того, все транспортные средства должны были даже днем передвигаться с включенными фара-

ми. Чтобы все шло благополучно, полиция получила в помощь 100000 солдат. Движение происходило намного медленнее, чем обычно, но без серьезных нарушений.

Так прошла самая крупная перестройка дорожного движения в Европе. Аналогичный переход 26 мая 1968 года провела Исландия. На этом острове намечалось осуществить такую перестройку в новогоднюю ночь 1941 года, но помешала начавшаяся вторая мировая война. Выполнение принятого решения пришлось отложить на целых 27 лет. В Европе только Великобритания не рассталась с левосторонним движением.

Практическое занятие

Попросить детей показать на проезжей части полосы движения, объяснить в какую сторону движется транспорт по каждой из полос. Предложить детям изобразить транспортные средства, и затем объяснить по какой стороне дороги дети будут совершать движение и почему.

3.5. Занятие №5 Тема: «Транспортный Светофор»

Еще во времена конных экипажей людям случалось подолгу стоять на тротуаре и ждать, когда же прервется их нескончаемая черед, чтобы можно было перейти дорогу без риска угодить под копыта лошади. Что же говорить о нашем времени! Сплошные потоки автомобилей и других транспортных средств движутся по дорогам порой в несколько рядов. С увеличением транспорта появилась необходимость «разорвать» транспортный поток и пропустить пешеходов, а заодно тот транспорт, который тоже не может двигаться в поперечном направлении.

Для регулирования движения светофор применяли задолго до рождения первого автомобиля. Сначала он появился на железной дороге. Это и понятно, ведь железнодорожное движение «старше» автомобильного. Устройство, которое открывало и закрывало путь поездам, называлось семафором, и на его основе был создан современный светофор.

Начало регулированию проездов перекрестков было положено в 1868 году, когда в центре Лондона перед зданием парламента на колонне в 6 метров установили первый светофор. Придумал его английский инженер П. Найт. Прототипом, по всей видимости, послужил железнодорожный семафор, который к тому времени уже достаточно давно применялся для регулирования железнодорожных перевозок. Преж-

де чем ввести светофор в действие, в газетах Лондона были опубликованы подробные правила, из которых люди впервые узнали, что означает зеленый сигнал, а что — красный.

Первый светофор был механическим: два его сигнала — красный и зеленый менялись в нем с помощью системы приводных ремней. Управлял им специально представленный к нему слуга в шикарной ливрее, который при помощи лебедки (системы ремней) поднимал и опускал стрелу с цветным диском. Но труд этот был нелегким, а «открытие» и «закрытие» дороги требовало много времени. Пешеходы и особенно извозчики стали проявлять недовольство. Скрежет цепи механизма, при помощи которого поднимался семафор, был настолько пронзителен, что лошади вставали на дыбы, и извозчикам с трудом удавалось их успокоить.

Вскоре это устройство усовершенствовали, оснастив его газовыми фонарями, которые поочередно «открывал» и «закрывал» полицейский. Сигнал стал виден и в темное время суток. В фонаре находились зеленые и красные стекла. Желтого сигнала тогда еще не было. Просуществовал такой светофор недолго: вскоре произошел взрыв газа, смертельно ранив полисмена, и семафор на многие годы был заменен специально обученными людьми, управляющими движением при помощи рук — регулировщиками. Регулировщики движения существуют во многих странах и поныне.

И только спустя почти полвека состоялось новое рождение автоматического регулятора дорожного движения. В 1914 году в США, в Кливленде, а несколько лет спустя — в Нью-Йорке и Чикаго появились первые электрические светофоры, которые подавали сигналы электрическими лампочками. Командовал сигналами тоже регулировщик. И так же, как и лондонский, этот светофор имел только два сигнала. Между зеленым и красным сигналами подавался предупредительный сигнал свистком (вместо нынешнего желтого сигнала светофора). Впоследствии регулировщик уже 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 1918 г. появился желтый сигнал, и светофор стал трехцветным.

В 1927 году два человека запатентовали «автоматического регулировщика». Один из светофоров, изобретенный Гарри Хау из Йельского университета, был установлен в Нью-Хейвене, штат Коннектикут, в апреле 1928 года. Этот механизм работал так: транспорт, подъезжая к такому указателю, давал сигнал в сигнальную будку, и оттуда исходила команда включить для подъехавшей автомашины разрешающий сигнал. Этот тип светофора, но только теперь уже с применением светового сигнала, существует и в наши дни.

Изобретатель другого «автоматического регулировщика» Чарльз Адлер в 1928 году использовал для подачи сигнала в сигнальную будку микрофон. Водитель, видя красный сигнал светофора, дул в рожок. Микрофон передавал звук в сигнальную будку, оттуда поступал ответный сигнал сменить сигнал светофора. В наши дни существуют разные виды дорожных регуляторов, которые тоже реагируют на звук для переключения светофора.

У нас в стране первые светофоры стали применяться в двадцатых годах прошлого столетия. Они напоминали железнодорожный семафор: милиционер вручную поворачивал семафор вокруг оси, запрещая или разрешая движение.

В Москве первый светофор подобного типа был установлен в 1924 г. на перекрестке улиц Петровка и Кузнечный мост, но просуществовал он недолго, и только в 1929 году на том же месте вновь 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, с постоянной скоростью 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 (1932) такой светофор заменили на электрический с автоматическим управлением (мачтовый), действующий и сегодня, хотя внешне он, конечно, изменился. Второй такой светофор был установлен на пересечении ул. Неглинной и Кузнечного моста.

Светофор регулирует движение при помощи цветowych сигналов. Применяются сигналы трех разных цветов, которые выбраны не случайно.

Красный сигнал, запрещающий движение, выбран потому, что это цвет опасности. И еще потому, что он хорошо виден днем и ночью, в тумане и во время дождя.

Зеленый сигнал, разрешающий движение, выбран потому, что он резко отличается от красного. Зеленый цвет невозможно спутать с красным, и виден он тоже хорошо.

Желтый сигнал — промежуточный между основными — запрещающим красным и разрешающим зеленым сигналами. Выбран он потому, что заметно отличается от них. Его не спутаешь с красным и зеленым, и он тоже хорошо виден.

Каждый сигнал светофора имеет свое строго определенное место. Красный сигнал расположен сверху, чтобы он был хорошо заметен. Иногда он даже больше по размеру, чем остальные сигналы. Желтый сигнал разделяет запрещающий и разрешающий сигналы. Зеленому сигналу досталось место внизу светофора. Но на первых светофорах зеленый сигнал находился сверху. И только в 1968 г. на Венской Конференции по дорожному движению принято решение о том, что во всех странах должна быть установлена единая система расположения сигналов в светофоре, а именно: самый верхний — красный, средний — желтый, нижний — зеленый.

Слово светофор составлено из двух частей: «свет» и «фор». «Свет» — это понятно, а «фор» произошло от греческого «форос», что означает «несущий» или «носитель». А вместе значит «носитель света» или «несущий свет».

Светофор — самое распространенное техническое средство регулирования дорожного движения. Теперь регулирование движения без светофоров невысказимо. Светофор устанавливается, если перекресток проезжает не менее 600 транспортных средств в час. Если же перекресток пересекают 1200–1300 транспортных средств в час, то светофор там просто необходим! Светофор не признает никаких различий — для него равны все транспортные средства.

Самый распространенный из транспортных светофоров — трехсекционный, в котором три сигнальные секции (красный, желтый и зеленый сигналы) расположены по вертикали, но изредка — и по горизонтали. Его сигналам подчиняются все транспортные средства и пешеходы. Кроме трехсекционного светофора, есть светофоры с

дополнительными секциями, специальные светофоры для велосипедистов, светофоры для регулирования движения через железнодорожные переезды и другие. Все это транспортные светофоры, и их сигналы на пешеходов не распространяются.

Как работает светофор? Рассмотрим работу обычного транспортного трехсекционного светофора на четырехстороннем перекрестке. Он устроен таким образом, что когда на одной стороне дороги загорается красный сигнал, на другой, ее пересекающей, в то же время появляется зеленый. Сигналы светофора подаются в следующей последовательности: зеленый — желтый — красный — желтый — зеленый и т. д.

На дороге, для которой горит зеленый сигнал светофора, транспортные средства движутся, на другой — стоят. Для них горит красный. Сигналы переключились — загорелся желтый сигнал. Теперь на обеих дорогах транспортные средства стоят. Находившиеся на перекрестке транспортные средства его освободили. Въезд на перекресток запрещен. Следующее переключение сигналов — и движение возобновилось. На дороге, где раньше было движение, горит красный сигнал — транспорт стоит. На дороге, где транспорт стоял, горит зеленый, и транспорт движется. Опять сигналы переключились — на дорогах все транспортные средства стоят, потому что вновь загорелся желтый сигнал. И все повторяется сначала.

Если зеленый сигнал мигает, это означает, что действие его истекает, вскоре будет включен запрещающий сигнал. Сочетание красного и желтого сигналов предупреждает о предстоящем включении зеленого сигнала. Если на перекрестке работает только один желтый мигающий сигнал, то он считается нерегулируемым и переходить его надо по правилам нерегулируемого перекрестка.

Самый важный результат развития светофорной техники — это уменьшение задержек, которые возникают у транспортных средств из-за работы светофоров. Сейчас известны и используются несколько способов уменьшения задержек транспортных средств на регулируемых перекрестках, прежде всего применение так называемого гибкого регулирования.

Когда на перекрестке стоял регулировщик, то он, исходя из интенсивности подходящих с разных сторон транспортных потоков, открывал для движения то направление, на котором в данный момент находилось больше автомобилей. Так же должна действовать и автоматическая светофорная сигнализация. Но что в ней может

заменить глаза и ум человека-регулирующего? Глаза заменяют датчики. Это — приборы, которые протянули свои провода-щупальца под проезжей частью на всю ширину дороги и подсчитывают проходящие над ними автомобили. А ум человека заменяют счетно-решающие устройства или электронно-вычислительные машины. Они обрабатывают поступающую от датчиков информацию, принимают наиболее подходящее для данного момента решение и дают команду на включение соответствующего сигнала на светофоре. Такие приборы уж не допустят, чтобы зеленый сигнал светофора зря горел на «пустой» улице, в то время как на пересекающейся улице перед красным сигналом скопилась очередь автомобилей.

Практическое занятие

На данном практическом занятии дети внимательно следят за работой транспортных светофоров, включенных в автоматическом режиме. Можно предложить ребятам посчитать, сколько времени горит зеленый сигнал для транспортных средств, а сколько красный. Ребята на практике усваивают процесс работы светофоров.

3.6. Занятие №6 Тема: «Пешеходный светофор»

Прежде всего, пешеходный светофор имеет не три сигнала, а два — красный и зеленый, и дополнительных сигналов никогда не бывает. Сигналы располагаются только по вертикали, друг под другом. Так же, как и в транспортном светофоре, верхняя секция излучает запрещающий сигнал, а нижняя — разрешающий. Но по внешнему виду сигналы отличаются от транспортных. Это уже не круглое светящееся пятно, а светящаяся фигура человечка-пешехода. Изображены они на сигналах светофора так: красный человечек стоит, зеленый — идет. Сразу все понятно: светится красный пешеход — стой, светится зеленый — иди. Иногда вместо человечков загораются слова: «стойте» — красным, «идите» — зеленым. Предупреждением для пешеходов об окончании горения зеленого сигнала служит его мигание в течение 3–5 секунд.

Устанавливаются пешеходные светофоры «лицом» к пешеходам на переходах, расположенных в местах наиболее напряженного дорожного движения, где много транспорта, много пешеходов и очень затруднен переход дороги. 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.

Часто пешеходные светофоры устанавливают отдельно, но есть и такие, которые монтируют в одном блоке с транспортными светофорами. В этом случае транспортный светофор регулирует движение транспорта, а пешеходный — пешеходов. Довольно часто пешеходы ошибаются: не замечают пешеходного светофора, а руководствуются транспортным, сигналы которого не всегда работают в одинаковом режиме с пешеходным. Таких ошибок делать нельзя. Везде, где установлены пешеходные светофоры, пешеходы должны подчиняться только их сигналам, даже если эти сигналы не совпадают с сигналами транспортного светофора.

Иногда пешеходный переход загружен не целый день, а эпизодически, т. е. в определенные часы, например в часы движения детей в школу и по окончании занятий. В таких местах, чтобы не задерживать транспорт во время, свободное от основной массы пешеходов, устанавливают пешеходный светофор с устройством вызывного действия. Пешеход нажимает кнопку и ждет, когда для него загорится зеленый сигнал, для транспорта же автоматически загорается красный на транспортном светофоре. Зеленый сигнал для пешеходов горит достаточно долго, чтобы люди могли спокойно пересечь проезжую часть. Существуют светофоры со звонком, они предназначены для слепых пешеходов. При загорании зеленого сигнала звенит звонок, и слепой переходит улицу.

Зеленый сигнал светофора говорит только об одном — переходить дорогу разрешено. А будет ли этот переход безопасным или нет, зависит от самого пешехода. Переход через дорогу на зеленый сигнал светофора не освобождает пешехода от необходимости наблюдать за обстановкой на проезжей части. Ведь транспорту разрешен поворот направо и налево, через зону движения пешеходов, конечно, пропуская их. Поэтому взаимное наблюдение водителей за пешеходами и пешеходов за транспортом — дополнительная гарантия безопасности.

Начинай переход на зеленый сигнал только когда убедишься, что тебя пропускают водители, и если он уже горит давно или мигает — подожди, когда он загорится в следующий раз. Мигание зеленого сигнала в течение 3–5 секунд предупреждает об окончании разрешенного времени перехода. Самая большая опасность на регулируе-

мом пешеходном переходе — самоуверенность ребят, бегущих на мигающий зеленый сигнал, который на середине пути переключился на желтый.

Вроде бы вы сделали все правильно: переходите через дорогу на зеленый сигнал светофора, транспорт выстроился в ряд у пешеходного перехода и пропускает вас. Но где-то вдали от пешеходного перехода приближается на большой скорости автомобиль, водитель которого видит, что вскоре произойдет смена сигналов, и, когда он подъедет к пешеходному переходу, ему уже будет гореть зеленый сигнал. Поэтому он не снижает скорости и увидит вас только когда выедет из-за стоящих автомобилей, но это будет слишком поздно, чтобы успеть вовремя остановиться. Для вас этот автомобиль тоже будет полной неожиданностью, ведь вы не видели его из-за стоящих автомобилей, не думали о нем, да еще на бегу. Так что лучше не начинать переходить дорогу, если не уверены, что хватит времени для перехода. Кстати, такая же опасная ситуация может быть не только на пешеходном переходе со светофором, но и в любом другом месте на проезжей части.

Желтый сигнал для пешехода также запрещающий, неслучайно же на пешеходном светофоре вообще нет желтого сигнала. Транспортные средства, застигнутые на перекрестке желтым сигналом, освобождают его. Они-то и опасны для пешехода.

Еще более рискуют пешеходы, перебегающие на красный сигнал светофора, соблазняясь мыслью, что транспорта нет, или бездумно поддаваясь толпе. Красный сигнал светофора горит меньше минуты! А желтый — еще меньше. Подсчитано, что человек, в среднем, ждет на светофоре 11 секунд. Всего 11 глупейших секунд «экономят» те, кто бежит на красный! Когда-нибудь эта привычка их подведет. За эти 11 секунд в год на дорогах России «набегает» на красный свет до 8,5 тысячи погибших!

В следующий раз, прежде чем побежать через дорогу на красный, подумай о них! Их тоже ждали дома... А пока будешь думать — загорится зеленый!

Спокойствие важнее глупых секунд! На красный сигнал — отдыхай. На зеленый сигнал — спокойно переходи, и ты обязательно будешь там, где тебя ждут!

3.7. Занятие №7 Тема: «Общие правила перехода дороги»

Правило №1

Выберите безопасное место для перехода.

Если вблизи нет подземного перехода или перехода со светофором, выберите место, откуда вам хорошо видно дорогу во всех направлениях. Не пытайтесь пробраться на дорогу между стоящими машинами. Важно, чтобы не только вы хорошо видели дорогу, но и что бы вас хорошо было видно любому водителю. Выбрав подходящее для перехода место, постойте, осмотритесь. Помехи обзору (стоящие машины, кусты, поворот дороги, стоящие люди и др.)- причина более 60% несчастных случаев с детьми и 40%- со взрослыми пешеходами.

Правило №2

Перед переходом обязательно остановитесь.

Необходимо приучить детей, идущих или бегущих по тротуару и склонам, не останавливаясь, перебежать через дорогу, остановись, прежде чем ступить на проезжую часть и внимательно осмотреть дорогу. Стоять нужно у края тротуара, немного отступив от бордюра- так, чтобы видеть приближение машин.

Правило №3

Осмотритесь и прислушайтесь.

Из каждых десяти пострадавших на дороге детей девять вовремя не заметили опасность. Надо научить ребенка смотреть на дорогу не «краешком глаза», а поворачивая голову вправо и влево. Натренируйте ребёнка учитывать, что машина темного цвета, велосипеды и мопеды иногда плохо различимы на темно асфальте, особенно в пасмурную погоду или сумерки, к тому же водители в России часто пренебрегают правилом, предписывающим включать ближний свет фар в условиях недостаточной видимости.

Машина может выехать неожиданно. Но если быть внимательным, «держать ушки на макушки», можно услышать приближение машины еще до того, как она станет видна.

Учите детей не только внимательно смотреть на дорогу, но и прислушиваться к шуму. Это дополнительная информация о приближающихся машинах. К тому же тот, кто прислушивается к дороге, более сосредоточен на наблюдение за ней.

Правило №4

Если приближается машина, пропустите ее, затем снова осмотритесь и прислушайтесь, нет ли поблизости других автомобилей.

Опасность подстерегает пешехода, решившего, что он успеет перейти дорогу, видя только самую близкую к себе машину и не замечая другую, скрытую за ней, которая может ехать быстрее. Эта ситуация «ловушка». Причина 8 % дорожно-транспортных происшествий с детьми.

Когда машина проедет, необходимо снова осмотреться. В первые секунды она может заслонить собой автомобиль, который едет ей на встречу. Не заметив его, можно попасть в еще одну «ловушку» (6% общего числа пострадавших на дороге детей).

Правило №5

Не выходите на проезжую часть, пока не убедитесь, что у вас достаточно времени для перехода. Только удостоверившись в полной безопасности, не спеша переходите улицу. Пересекайте ее только под прямым углом.

Важно, чтобы дети шли через дорогу размеренным шагом, а не перебежали ее. Только в этом случае у них будет возможность наблюдать за дорогой во время перехода.

Правило №6

Переходя улицу, продолжайте наблюдения за дорогой, чтобы вовремя заметить изменения обстановки.

Обстановка на дороге быстро меняется: стоявшие машины могут поехать, ехавшие прямо повернуть; из переулка, из двора или из-за поворота могут вынырнуть новые машины.

Правило №7

Если во время перехода возникло вдруг препятствие для обзора (например, остановилась из-за неисправности машина), осторожно выглянув из-за нее, осмотрите остаток пути. При необходимости отступите назад. Вести себя нужно так, чтобы вас хорошо видели проезжающие водители.

3.8. Занятие №8 Тема: «Переход проезжей части по регулируемому пешеходному переходу»

Сегодня мы поговорим обо всем известном и хорошо знакомом помощнике пешеходов на широких трассах и проспектах, о светофоре. О том, что переходить проезжую часть надо только на зеленый сигнал светофора, уверен, знает каждый из вас. Об этом рассказывают и в детском саду и дома, о сигналах светофора написано очень много стихов и загадок. Однако думаю, не многие догадываются, что и зеленый сигнал светофора не всегда гарантирует вашу безопасность. Расскажу вам один случай из жизни. Друзья стояли на пешеходном переходе и терпеливо ждали, когда загорится зеленый сигнал светофора, обсуждая в этот момент итоги контрольной по математике. И когда светофор загорелся разрешающим сигналом, один из ребят, не глядя по сторонам и продолжая разговаривать, ступил на пешеходный переход – зебру. Поскольку он не сосредоточился на переходе проезжей части, то и не обратил внимания, что по второй полосе с включенным световым сигналом на приличной скорости двигался автомобиль «Скорой помощи». Спас парня только профессионализм водителя специального автомобиля, который сумел вывернуть руль и предотвратить наезд на незадачливого пешехода. И это только один из вариантов, которые могут произойти на регулируемом пешеходном переходе. Также у водителя транспортного средства может случиться неисправность тормозной системы или рулевого управления, ухудшиться самочувствие самого водителя или, что тоже возможно, человек управляющий автомобилем просто может быть нарушителем. Но ведь пешеходы не могут предугадать такое развитие событий. А поскольку пешеходу гораздо легче остановиться или не начинать движение до тех пор, пока все автомобили не остановятся, то и не стоит рассчитывать на авось. Запомните, пожалуйста, основное правило: Прежде чем переходить проезжую часть даже на зеленый сигнал светофора, убедись, что все автомобили остановились и пропускают тебя, и только после этого начинай движение. И еще в нашем городе все больше и больше становится светофоров с циферблатом, дождись начала действия светофора, а не пытайся перебежать, когда остались для этого считанные секунды. Ничто не должно быть важнее собственной жизни.

Практическое занятие

Педагог с группой детей подходит к регулируемому пешеходному переходу, двигаясь при этом строго по тротуару. На светофоре горит красный сигнал. Педагог объясняет детям, что красный сигнал является запрещающим, и переходить проезжую часть на данный сигнал нельзя ни в коем случае. Далее загорается желтый сигнал, который также по правилам дорожного движения является запрещающим. Дождавшись зеленого разрешающего сигнала светофора, педагог объясняет детям, что сразу переходить проезжую часть нельзя, надо убедиться, что все транспортные средства остановились и пропускают пешеходов, только после этого можно начинать переход проезжей части.

3.9. Занятие №9 Тема: «Переход проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу»

Подойдя к проезжей части в месте нерегулируемого пешеходного перехода, необходимо прекратить все разговоры, сосредоточиться на дороге, т.е. дороге нужно не только видеть, но и слышать. Часто звук приближающегося автомобиля можно услышать раньше, чем увидеть сам автомобиль, поэтому, подойдя к проезжей части, посмотрите налево, затем направо, убедитесь, что в зоне видимости нет транспортных средств или они все остановились, чтобы пропустить пешеходов. Начинайте переход строго под прямым углом, чтобы обзор проезжей части был полным. Дойдя до середины дороги, еще раз посмотрите направо и закончите переход. Постарайтесь не переходить проезжую часть, если не уверены, что перейдете ее за один раз, не останавливаясь на разделительной полосе. Разделительная полоса одно из самых опасных мест на дороге. И если такое все же случилось, вам пришлось остановиться на разделительной полосе, стойте спокойно, не делайте неосторожных движений, чтобы водитель был уверен в твоих действиях.

Практическое занятие

Для данного занятия на пешеходном переходе используются дорожные знаки «Пешеходный переход». К сожалению, большинство небольших улиц во всех городах невозможно оборудовать объектами регулирования, т.е. светофорами, а наши дети чаще всего переходят проезжую часть именно по таким улицам, поэтому данная тема является одной из важных.

Педагог по тротуару подходит с группой детей к нерегулируемому пешеходному переходу и начинает беседу с вопроса, обращенного к детям: «Какие правила необ-

ходимо знать, чтобы перейти проезжую часть в данном месте?» Ребята отвечают, так как понимают ситуацию.

Можно продемонстрировать ребятам несколько различных вариантов перехода проезжей части, после чего попросить их объяснить, в каком из них пешеход сделал ошибки и какие?

1. Пешеход подходит к проезжей части, в ушах наушники от плеера, он посмотрел налево, затем направо и перешел проезжую часть (нужно перестать разговаривать по мобильному телефону, снять наушники, сосредоточить внимание на дороге. Дорогу надо не только видеть, но и слышать).

2. Две девочки подходят к проезжей части и разговаривая начинают переходить дорогу (нельзя переходить дорогу, разговаривая, в таком случае отвлечено внимание).

3. Пешеход подходит к дороге, останавливается, смотрит налево, затем направо, доходит до середины, опять смотрит направо и спокойным шагом переходит дорогу.

4. Пешеход подходит к проезжей части, видит на другой стороне дороги своих друзей, и не глядя на дорогу, наискосок, перебегает проезжую часть (во-первых, нельзя наискосок, во-вторых, не глядя, и наконец, бегом, все эти поступки недопустимы при переходе проезжей части).

5. Ребенок, переходя дорогу правильно, случайно роняет на проезжую часть предмет, останавливается, поднимает предмет и продолжает переход (так поступать нельзя, нужно закончить переход, попросить взрослых помочь, достать предмет с проезжей части дороги).

3.10. Занятие №10 Тема: «Поведение на остановке общественного транспорта»

Я рассказывал вам, как безопасно добраться до школы, если ты идешь пешком. Но ведь, наверное, среди вас есть и такие, кому приходится добираться до школы на общественном транспорте, на трамвае или автобусе. А знаете ли вы, что остановка общественного транспорта одно из наиболее опасных мест на проезжей части? Многие взрослые, ожидая автобуса, выходят на дорогу, чтобы увидеть номер маршрута приближающегося транспортного средства. Это очень опасно, никогда не повторяйте

ошибок взрослых. Водители автобусов и троллейбусов во время движения совершают за одну минуту более 45 различных операций, сосредотачивают внимание на проезжей части, на других транспортных средствах, поэтому следить еще и за неграмотными пассажирами им очень сложно, не создавайте дополнительных проблем ни себе ни водителю. Ожидая свой автобус, ведите себя на остановке спокойно, не подходите близко к краю проезжей части, ни в коем случае не играйте в зоне остановки. Совершайте посадку и высадку только после полной остановки, в том момент, когда внимание водителя сосредоточено именно на пассажирах.

3.11. Занятие №11 Тема: «Переход проезжей части после выхода из общественного транспорта»

О поведении в общественном транспорте мы поговорим в следующий раз, а вот о переходе проезжей части после выхода из автобуса сегодня.

У меня на глазах произошел такой случай. Девочка и мальчик вышли из задней двери автобуса. Девочка осталась на тротуаре, дожидаться, когда автобус отъедет, а мальчик решил сэкономить время, он думал, что может опоздать в школу и сразу шагнул на проезжую часть. Автобус это большое транспортное средство и за ним дорогу было не видно, но это полбеда, за автобусом и мальчика было не видно проезжающим по встречной полосе водителям. Неожиданно появившийся на встречной полосе мальчик попал под колеса проезжающего мимо автомобиля, водитель которого просто физически не мог предугадать, что на дороге окажется ребенок. В результате с переломами и сотрясением мозга мальчика доставили в больницу. Он к всеобщему сожалению опоздал в школу на целых два месяца.

Мораль рассказа такова: «Лучше опоздать на несколько минут в школу, чем оказаться на больничной койке» Запомни: «Выйдя из общественного транспорта, дождитесь, когда автобус или троллейбус отъедут от остановки, и не будут загромождать полный обзор дороги и только после этого, убедившись, что сможете безопасно перейти проезжую часть начинайте переход».

3.12 Занятие №12 Тема: «Переход проезжей части при отсутствии пешеходного перехода»

Сегодня мы обсудим с вами тему о переходе проезжей части вне пешеходного перехода. Это тема также достаточно важна, т.к. на небольших улицах, имеющих по

одной полосе движения в каждую сторону, не всегда бывают расположены даже нерегулируемые пешеходные переходы, а также такие улицы часто бывают с односторонним движением. Одностороннее движение – это движение транспортных средств в одном направлении. Переходя улицу с односторонним движением, у пешехода возникает ошибочное мнение, что транспортные средства могут ехать только в одном направлении либо слева на право, либо справа налево. Однако это не так, во-первых, автомобиль может двигаться задним ходом, и тем самым в противоположном направлении, во-вторых, подъезд к различным точкам торговли или другим социальным объектам может быть разрешен и при одностороннем движении, и наконец, автомобили со спецсигналами. Поэтому, при переходе проезжей части с односторонним движением соблюдаются все те же требования и правила, как и при переходе дороги с двусторонним движением. На дороге вне видимости пешеходного перехода необходимо быть особенно внимательным, т.к. это в основном дороги с малым количеством транспортных средств, и как следствие с большой скоростью передвижения автомобилей. Водитель не ожидает увидеть в доступной близости пешехода, а уж тем более ребенка, а это значит, что не готов к экстренному торможению. Остановить движущееся транспортное средство сразу невозможно и это должен понимать каждый, поэтому прежде, чем начать переход проезжей части необходимо быть уверенным, что перейдешь дорогу за один раз, не создавая аварийных ситуаций. Главное обратить внимание детей, что переход должен происходить только под прямым углом, чтобы наименьшее количество времени находиться на проезжей части и видеть ее.

3.13. Занятие № 13 Тема: «Перекресток»

Перекресток — это место пересечения дорог на одном уровне. Было бы лучше и безопаснее, если бы дороги пересекались не на одном уровне, а проходили бы одна над другой. Тогда бы транспортные средства не мешали друг другу, их пути не пересекались бы, они не теряли бы время, пропуская друг друга, не было бы опасности столкновений и наездов.

Такие пересечения существуют. Их называют транспортными развязками. Только строить их очень сложно и дорого. Поэтому их пока мало, и большинство дорог пересекаются на одном уровне.

Правила дорожного движения дают следующее определение перекрестку:

«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

Таким образом, границы перекрестка образуются линиями, соединяющими внешние линии тротуаров. Границы перекрестков автомобильных (загородных) дорог образуются пересечениями кромок их дорожного полотна.

Перекрестки бывают разные. Это зависит от того, как дороги пересекаются между собой.

Виды перекрестков:

Крестообразный четырехсторонний. Дороги пересекаются под прямым углом. Транспорт едет с четырех сторон.

- X-образный четырехсторонний. Дороги пересекаются под острым углом. Транспорт едет с четырех сторон.

- T-образный трехсторонний перекресток. Одна дорога примыкает к другой под прямым углом. Транспорт едет с трех сторон.

- Y-образный трехсторонний. Примыкание или разветвление дороги под острым углом. Транспорт едет с трех сторон.

- Многосторонний перекресток — пересечение более двух дорог. В зависимости от числа пересекающихся (примыкающих) дорог — пятисторонние, шестисторонние и т. д. Транспорт едет с многих направлений.

- Площадь — перекресток сложной формы — многостороннее пересечение дорог (более четырех) или места слияния нескольких дорог, имеющие значительную территорию.

Часть улицы между двумя перекрестками — это квартал. Перекресток — это не только место пересечения путей транспорта и пешеходов, здесь транспортные средства еще и поворачивают налево и направо, разворачиваются в обратном направлении. Пути их движения не только пересекаются между собой, но и пересекают пути движения пешеходов. Пешеходы также выбирают на перекрестке нужное направление движения: прямо, направо или налево. Сделать «разворот» для пешехода не проблема —

он поворачивает и возвращается обратно, придерживаясь правой стороны на тротуаре. А вот пересечение перекрестка требует определенных навыков.

Перекрестки — опасные участки улиц и дорог. В городах на них скапливается большое количество транспорта и пешеходов. Но это не должно никого пугать, для паники нет никаких оснований, ведь движение на перекрестке происходит в определенном порядке, каждый участник движения должен знать, что можно и чего нельзя. Человека. Знающего правила дорожного движения, не пугает количество транспорта на перекрестке. Страх — самый опасный спутник пешехода, а спешка и беготня на перекрестке неуместны.

Некоторые считают, что перейти дорогу пешеходу безопаснее вдали от перекрестка. Это неверно. Вне перекрестка, транспорт движется с большей скоростью, да и водители там не столь внимательны. Если пешеходы станут переходить дорогу там, где вздумается, то это помешает движению и создаст «пробки». Вернее всего перейти дорогу все же на перекрестке, где скорость автомашин меньше, да и водители более внимательны.

Чтобы пешеходы могли безопасно перейти дорогу на перекрестке, а транспорт безопасно проехать его, необходимо организовать регулирование движения. Для этого устанавливают очередность 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. Поэтому на перекрестках устанавливают светофоры и дорожные знаки, на проезжую часть наносят линии дорожной разметки, а транспортные средства оснащают специальными предупредительными сигналами.

Кроме вышеперечисленных видов, перекрестки бывают регулируемыми и нерегулируемыми. Перекресток, на котором движение не регулируется, называется нерегулируемым. Это значит, что на перекрестке нет ни светофора, ни регулировщика, которые определяли бы очередность движения пешеходов и транспорта. Значит, и пешеходный переход, расположенный на нерегулируемом перекрестке, тоже является нерегулируемым.

Если пешеходный переход на перекрестке не обозначен, то переходить дорогу нужно по линии продолжения тротуаров. Линии эти условные, никак не обозначен-

ные, их следует провести мысленно, и ширина перехода в этом случае равна расстоянию между условными линиями тротуаров. Иногда на перекрестке по краю тротуара установлены ограждения, препятствующие переходу. В таких местах переход дороги, разумеется, запрещен.

К перекрестку пешеход подходит по левостороннему или правостороннему тротуару. Это обстоятельство определяет поведение пешехода на перекрестке. Разберем сначала поведение пешехода при подходе к перекрестку по правостороннему тротуару. В этом случае труднее всего заметить ту автомашину, которая приближается к перекрестку в одном направлении с пешеходом, и будет сворачивать вправо. Она появляется как бы из-за спины, следить за ней не так просто, поэтому пешеход должен быть особенно внимательным. Вторая автомашина может подъехать к перекрестку со встречного направления и свернуть влево, т. е. опять-таки в сторону пешехода. Этот автомобиль распознать просто, потому что у него включен левый указатель поворота.

Совершая на перекрестке, правый и левый поворот, водитель обязан пропустить пешеходов, переходящих дорогу, на которую он сворачивает. И все же, на всякий случай, убедитесь, что водитель заметил вас, сбавил скорость и уступает вам дорогу! Если не уверены в этом — пропустите транспорт сами.

Третья автомашина может подъехать к перекрестку слева от нас и следовать прямо. Водитель этого автомобиля не обязан пропускать пешехода. Всем транспортным средствам, движущимся в прямом направлении, уступает дорогу пешеход. Все эти автомашины пешеход обязан заметить, пока стоит на тротуаре.

3.14. Занятие 14 Тема: «Виды пешеходных переходов»

Переходить дорогу можно только там, где это разрешено Правилами дорожного движения. А не там, где ты привык, потому что тебе твой путь кажется удобнее и ближе. Для перехода дороги пешеходам выделяются специальные участки на проезжей части, которые так и называются — «пешеходные переходы». Эти переходы наиболее безопасны для пешеходов. Правила дорожного движения дают следующее определение пешеходному переходу:

«Пешеходный переход» — это участок проезжей части, обозначенный знаками 5.19.1., 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов

через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

Чтобы пешеходу было легче найти пешеходные переходы, и они были заметны для водителей, обозначаются пешеходные переходы дорожными знаками и дорожной разметкой. Всего три дорожных знака указывают место перехода улиц и дорог:

- 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» — Квадрат синего цвета.

Внутри него, в белом треугольнике, изображен пешеход. Обрати внимание, что фигурки на этих знаках идут в разных направлениях — они указывают нам, в каком направлении надо переходить через дорогу.

- 6.6 «Подземный пешеходный переход»

- 6.7 «Надземный пешеходный переход».

Кроме того, пешеходные переходы обозначают и дорожной разметкой, называемой в обиходе «зеброй». Белые полосы на проезжей части действительно напоминают расцветку настоящей зебры. Иногда разметка «зебры» имеет стрелы, которые указывают направление движения пешеходов и напоминают, что на переходе надо придерживаться правой стороны.

Обозначения пешеходного перехода служат и для определения его ширины. Если на переходе есть разметка «зебра», то она и определяет его ширину: какой ширины сама «зебра», такова и ширина перехода. Если переход обозначен только знаками, то ширина перехода равна расстоянию между знаками.

Проезжая часть предназначена для транспорта. Пешеходный переход — единственное место на проезжей части, где возможно появление пешеходов. В других местах водители не ожидают появления пешеходов на проезжей части. На пешеходных переходах водители обязаны ехать так, чтобы обеспечить безопасность пешеходов, при условии, что пешеходы соблюдают правила перехода дороги.

Запомни обязательно, если ты появился на проезжей части 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, пьяные; в третьих, реакция у водителей разная. А если неисправные тормоза? Большая часть пешеходов попадает под колеса транспорта, внезапно появляясь на проезжей части из-за стоящего предмета (транспорта, кустов).

При переходе через дорогу по пешеходному переходу ты можешь встретиться с различными опасными ситуациями.

Ситуация 1. Допустим, приближается автобус. Он достаточно далеко, чтобы вполне успеть перейти. Но не скрыт ли за ним другой автомобиль, который едет быстрее?

Ситуация 2. Пропуская приближающийся автомобиль, твое внимание приковано к нему, и легко упустить из наблюдения другую часть дороги. Пока проехавший автомобиль рядом, за ним можно не заметить встречный.

Пропустив транспорт, не следует выходить на проезжую часть сразу же еще и потому, что у машины может оказаться один или сразу два прицепа, которые можно было сразу и не заметить, особенно когда она поворачивает направо.

Если в зоне пешеходного перехода стоит транспорт (пропускает пешеходов, испортилась...), выходить из-за него можно, только предварительно приостановившись и выглянув, не скрывается ли за ним опасность. Когда поток транспорта остановился для того, чтобы пропустить пешеходов, нельзя отставать от основной группы. Водители могут не заметить отставшего пешехода и начать движение. Иногда дети, увидев приближающийся автомобиль, рассчитывают, что он своевременно затормозит. Скорее всего, это так, но водитель может не заметить ребенка, т. к. он наблюдает за другими пешеходами, транспортом или просматривает путь поворота или разворота. То, что фары автомобиля «смотрят» на тебя, еще не говорит о том, что на тебя смотрят глаза водителя. Это надо иметь в виду! Так что переход через дорогу даже по пешеходному переходу не так уж прост.

Во избежание несчастных случаев на дороге, согласно Правилам дорожного движения, пешеходы обязаны переходить улицу только по пешеходным переходам, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуара или обочины.

При отсутствии в зоне видимости и пешеходного перехода, и перекрестка, разрешается переходить дорогу под прямым углом от тротуара к тротуару на участках дороги без разделительной полосы, ограждений и газонов там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Все пешеходные переходы обозначаются дорожными знаками и разметкой, но если нет светофора, он считается нерегулируемым. Регулируемый пешеходный пере-

ход обязательно оборудован светофором. Регулируемый пешеходный переход отличается он нерегулируемого тем, что пешеходу не надо самому определять, когда можно переходить через дорогу. Зеленый сигнал светофора на регулируемом переходе указывает пешеходу, что переход разрешен. Но этот сигнал лишь дает разрешение переходить дорогу, а позаботиться о том, чтобы переход был безопасным, должен сам пешеход.

Но совсем безопасным переход может быть только тогда, когда пути движения пешеходов и автомобилей не пересекаются. Это возможно только в том случае, если пешеходов пропустить под дорогой или над ней. Для чего и существуют подземные и надземные пешеходные переходы. Они самые удобные и абсолютно безопасные. Но строить их сложно, дорого и не везде возможно.

Подземные переходы встречаются в городах довольно часто, а надземные делают в основном над железнодорожными путями, чтобы пешеходам не надо было подвергать себя опасности, перешагивая через рельсы. Переходить дорогу по проезжей части в местах, где есть подземный или надземный пешеходный переход, запрещено.

Знаешь ли ты?

Первый пешеходный переход появился в декабре 1926 года в г. Лондоне. Переход был обозначен квадратным знаком на металлической табличке с нарисованным крестом, стрелкой и надписью «Просьба переходить здесь». Новые шестнадцать переходов были введены в том же Лондоне в августе следующего года. Наиболее важные из них обозначались двумя параллельными белыми линиями поперек дороге. Через несколько лет этот рисунок был заменен белой «елочкой», а указатель стал большим круглым знаком с буквой «С» (первая буква от английского «cross» — «переходить»). Переход типа «зебра» появился, причем опять-таки в Великобритании, лишь в 1951 году.

3.15. Занятие №15 Тема: «Изучение дорожной разметки и дорожных знаков»

Чтоб по улицам шагать,
Надо очень много знать.
Как таблицу умноженья,
Помнить правила движенья.

Сегодня мы будем учиться интересному и очень важному языку – языку дорожных знаков. На этом дорожном языке с водителями и пешеходами разговаривают улицы всех стран мира. Когда человек учится читать, ему показывают буквы. Из букв складываются слова, из слов – предложения. У дорожного языка тоже есть буквы – знаки. Но их не нужно складывать в слова. Один знак, одна дорожная буква – это целая фраза, дорожный сигнал. Это сигналы-кружочки, треугольники, прямоугольники. Голубые, желтые, с красной каемочкой.

А сейчас узнайте, о каких дорожных знаках пойдет речь?

В голубом иду я круге,
И понятно всей округе,
Если вдуматься немножко –
Пешеходная дорожка.
Шли из школы мы домой,
Видим – знак на мостовой:
Круг, внутри велосипед,
Ничего другого нет.
Я хочу спросить про знак,
Нарисован знак вот так:
В треугольнике ребята
Со всех ног бегут куда-то.
Мой приятель говорит:
«Это значит – путь открыт.
Там спортсмены впереди
С номерами на груди.
На дороге – эстафета.
Надо ж детям бегать где-то».
Но боюсь, однако,
Смысл другой у знака...

Когда вы идете по улице и смотрите по сторонам, то всюду видите дорожные знаки. Они разного цвета и разной формы. Как вы думаете, случайно ли это?

Дорожные знаки не случайны на улицах. Они подсказывают нам, как поступить в той или иной ситуации.

В давние времена, когда не было машин, по улицам ездили и ходили кому захочется. А улицы современных больших городов заполнены легковыми и грузовыми автомобилями, автобусами, троллейбусами, трамваями. Беспорядок на улицах сделал бы жизнь трудной и опасной; машины создали бы заторы, наезжали на пешеходов,

сталкивались. Не доставлялись бы вовремя товары в магазины, письма и газеты в наши дома. Врачи не поспевали бы к больным. Пожарные – на пожар...

Чтобы беспорядка не было, составлены правила уличного движения – законы улиц и дорог. Водитель должен знать, что его ждет впереди на дороге. Об этом ему сообщают дорожные знаки. Они сделаны в виде простых рисунков, чтобы их можно было различить издали и чтобы они были понятны и русскому, и узбеку, и иностранному туристу. Пешеходу также надо знать дорожные знаки, и тогда опасность ему будет не страшна.

Знаки важные, дорожные –
Компас взрослых и ребят.
Дети! Будьте осторожны!
Знайте, что нельзя, что можно!
Выполняйте непреложно
Все, что знаки говорят!

Рассмотрите все дорожные знаки (на доске висит таблица со знаками).

Некоторые из них вам знакомы, о значении других вы можете догадаться. Проверим, правильны ли ваши догадки. Какие знаки нужны пешеходам, а какие – водителям? Давайте вместе в этом разберемся и научимся понимать язык улицы – язык знаков.

«Азбука города»

Город, в котором с тобой мы живем,
Можно по праву сравнить с букварем.
Азбукой улиц, проспектов, дорог,
Город дает нам все время урок.
Вот она, азбука – над головой:
Знаки развешены вдоль мостовой.
Азбуку города помни всегда,
Чтоб не случилась с тобою беда.
(Я. Пишумов)

Дорожные знаки нужны для поддержания порядка на дорогах. Одни знаки предупреждают об опасности, другие указывают направления движения, третьи вводят всякие запреты и ограничения и т.д.

Если знаки сообщают нам определенную информацию. Они синего цвета, квадратные или прямоугольные. Они называются информационно-указательными. Показ знаков.

«Пешеходный переход», «Подземный пешеходный переход», «Надземный пешеходный переход», «Место остановки автобуса (троллейбуса, трамвая, такси).

Я вам загадаю загадку, а вы скажите о каком знаке идет речь.

В городские наши дебри
Забежали чудо-зебры.
Зебра не лягнет копытом,
Зебра не мотнет хвостом,
Растянулась любопытным,
Через улицу мостом. (*Пешеходный переход*)

3.16. Занятие № 16 Тема: «Поведение в «Жилой зоне» (во дворе дома)

Говоря о безопасности детей на дорогах, необходимости соблюдать дорожные правила, мы часто забываем об этом у себя во дворе. Действительно, казалось бы — все привычное и знакомое, нет такого интенсивного движения автомобилей, как на дороге. Мы уверены, что находимся в безопасности, и даже не предполагаем ничего плохого. «Что может случиться с ребенком возле собственного подъезда?» — думаем мы. И ошибаемся.

Статистика показывает, что до 80-ти % детей-пешеходов, погибших или пострадавших в результате ДТП, попадают под колеса автомобилей, находясь в радиусе не более километра от своего дома — во дворе, на автомобильной парковке, по дороге в ближайший магазин или школу. Там, где машина обычно движется не очень быстро. Часто — там, где за рулем родственник. Ребенок в силу своих возрастных особенностей не осознает опасность и попадает в ловушку собственного любопытства. Ему всё кажется родным и абсолютно безобидным — он же знает, что папа и мама никогда не причинят ему вреда. И попадает — под машину своего родного отца.

Особенно это касается самых маленьких — детей до 5-ти лет. Ужасающе в своей нелепости ситуации, когда водитель (а зачастую это кто-то из самых близких людей, отец, мать, родственник или просто хороший знакомый), выезжая из гаража или с места стоянки задним ходом, попросту не заметил малыша на дороге, не подумал, не предвидел, что ребенок может находиться за машиной. Даже при минимальной

скорости автомобиля исход чаще всего бывает смертельным, и такие случаи, к сожалению, не редкость.

Дело в том, что позади автомобиля, особенно при движении задним ходом, существует так называемая «мертвая зона», и большинство водителей об этом знает. При этом заметить малыша, находящегося в непосредственной близости или за машиной, практически невозможно. Более того — в такой ситуации маленького ребенка, скорее всего, не «увидят» ни специальные датчики («парктроники»), ни видеокамеры. А виновниками таких ДТП, прежде всего, являются те взрослые люди, что по невниманию или из-за собственной беспечности, безответственности оставили ребенка без присмотра.

Наши дворы давно перестали быть безопасными. Большое количество припаркованных автомобилей, деревья и кустарники, гаражи и «ракушки», а где-то между ними резвятся дети. Знакомая картина, не так ли?

А между тем все эти дворовые «нагромождения» часто создают «слепые» зоны — места с ограниченной видимостью. Даже гуляя вместе со своим ребенком и внимательно наблюдая за ним, иногда бывает трудно своевременно среагировать на то, как ребенок бросится на улицу или дорогу, пытаясь догнать ускокавший мячик или заигравшись в догонялки. А если там — машина?

Да, пешеходы во дворах пользуются преимущественным правом, а для водителей существуют специальные правила поведения во дворах. И пусть даже скорость движения автомобилей здесь, как правило, небольшая (хотя и тех, мягко говоря, безголовых лихачей, что и во дворах умудряются гонять со стрит-рейсерской скоростью, тоже не стоит сбрасывать со счетов), надеяться только на то, что водитель успеет дать по тормозам, по меньшей мере неразумно.

Необходимо, чтобы ребенок очень четко усвоил, что нельзя без оглядки выбегать из подъезда, арки, из-за гаража или стоящей машины, прятаться за автомобили, цепляться за них. Конечно, дети с трудом воспринимают «лекции» о том, как надо вести себя в той или иной дорожной ситуации и как избежать опасности. Поэтому пси-

хологи советуют объяснять ребенку эти правила с привязкой к конкретной местности и конкретным обстоятельствам. Например, во время прогулки показать ребенку опасные места, где и как можно попасть под машину. Заранее выбрать маршрут, по которому ребенок будет ходить в школу, объяснить и показать ему на конкретных примерах, как он должен вести себя в пути. Если у подъезда стоят автомобили или растут деревья, кусты, обратить на это внимание ребенка, остановиться, научить осматриваться по сторонам и определять: нет ли опасности приближающегося транспорта.

Одним словом, навыки безопасного поведения, и не только на дороге, но и во дворе — это насущная необходимость. Начинать прививать их надо с самого раннего детства, и чем раньше — тем лучше.

ВОПРОСЫ К КРОССВОРДУ №1

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Дорожный знак, предупреждающий о возможности появления детей на проезжей части
2. Я глазищами моргаю
Неустанно день и ночь.
И машинам помогаю,
И тебе хочу помочь.
3. Человек, управляющий каким-либо транспортным средством
4. Здесь не катиться автобус.
Здесь трамваи не пройдут.
Здесь спокойно пешеходы
Вдоль по улице идут.
Для машин и для трамвая
Путь-дорога есть другая.
5. Место, предназначенное для парковки машин

ПО ВЕРТИКАЛИ:

6. По тротуару идет – называется ...
7. Место, где пересекаются две или несколько дорог
8. Включает в себя проезжую часть, тротуар, обочину, трамвайные пути.
9. Место, где пассажиры ожидают автобус, троллейбус или трамвай.

ВОПРОСЫ К КРОССВОРДУ № 2

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут, если это не связано с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.
2. Место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне.
3. Лицо, управляющее каким-либо транспортным средством.
4. Лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не выполняющее на ней работу.
5. Преднамеренное прекращение движения транспортного средства, если это необходимо для высадки пассажиров.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

6. Самые маленькие пешеходы.
7. Часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, примыкающая к проезжей части.
8. Любая используемая для движения улица, проспект, переулок.
9. Прибор, который является световым указателем регулировки движения.

ВОПРОСЫ К КРОССВОРДУ № 3

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Любая используемая для движения: улица, проспект, переулок.
2. Место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне.
3. Прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут, если это не связано с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или выгрузкой грузов.
4. Часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, примыкающая к проезжей части.
5. Самые маленькие пешеходы.

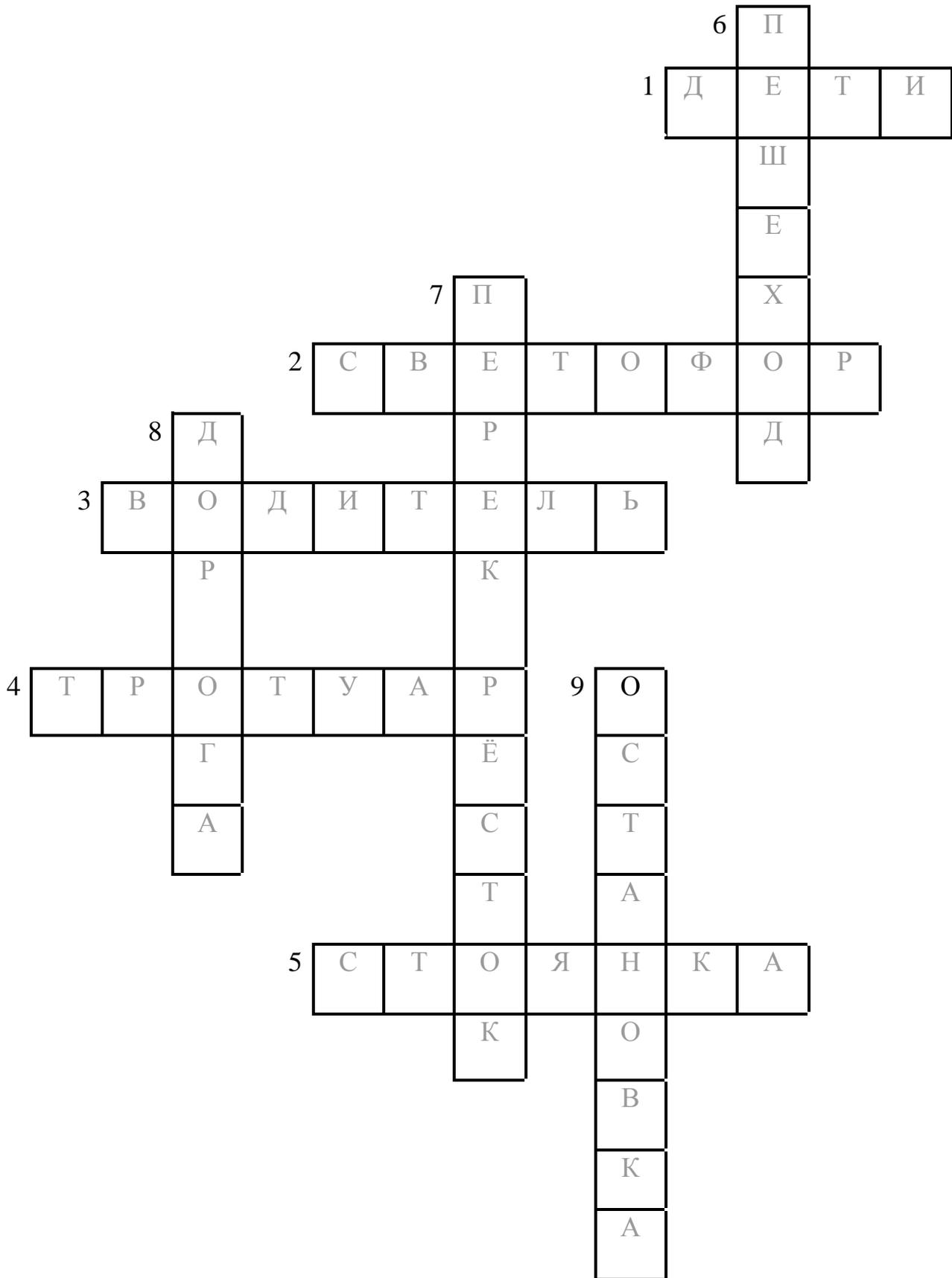
ПО ВЕРТИКАЛИ:

6. Лицо, управляющее каким-либо транспортным средством.
7. Лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не выполняющее на ней работу.
8. Прибор, который является световым указателем регулировки движения.
9. Преднамеренное прекращение движения транспортного средства, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров.

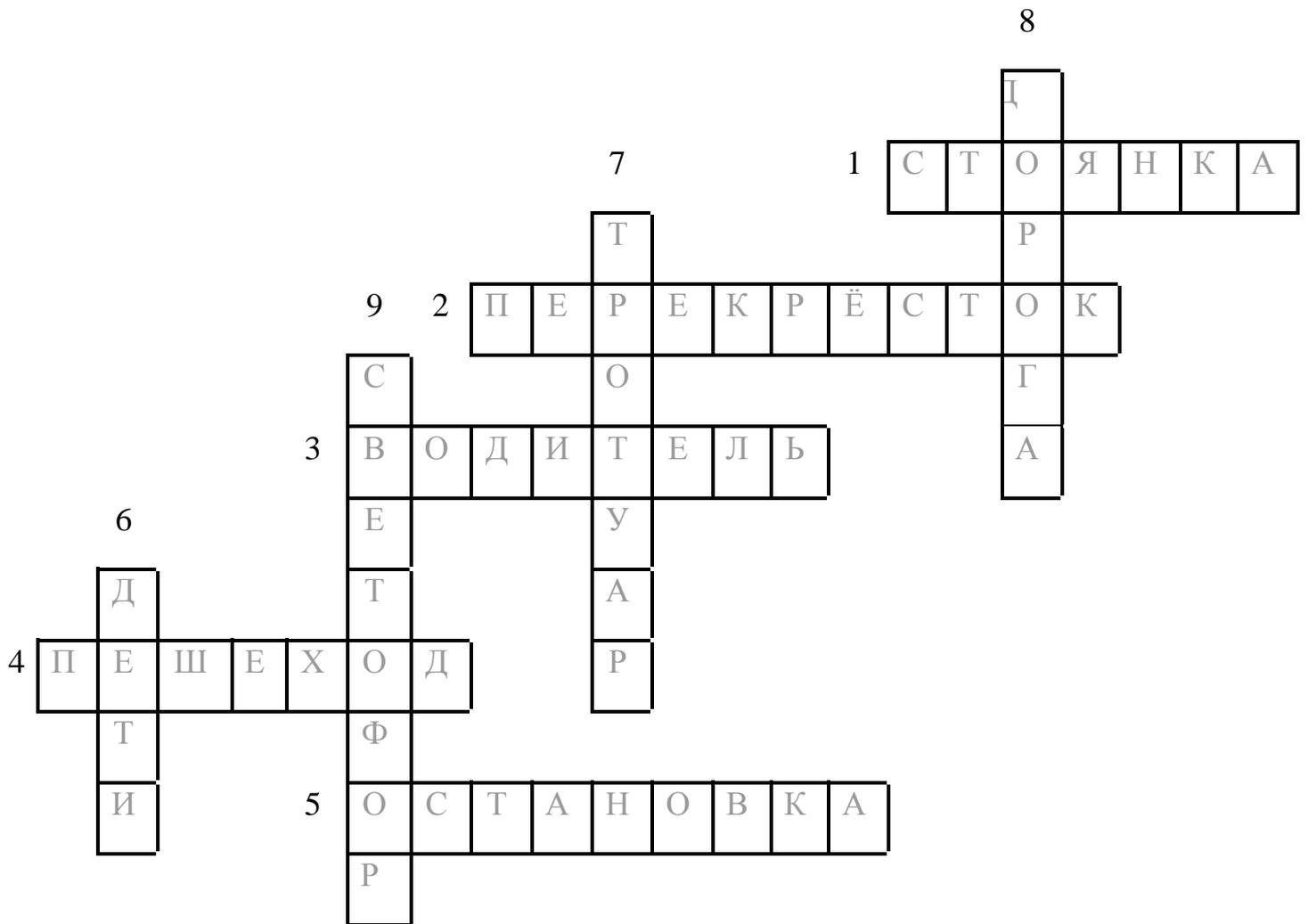
ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ КРОССВОРДОВ.

Кроссворд №1	Кроссворд №2	Кроссворд №3
1. Дети	1. Стоянка	1. Дорога
2. Светофор	2. Перекресток	2. Перекресток
3. Водитель	3. Водитель	3. Стоянка
4. Тротуар	4. Пешеход	4. Тротуар
5. Стоянка	5. Остановка	5. Дети
6. Пешеход	6. Дети	6. Водитель
7. Перекресток	7. Тротуар	7. Пешеход
8. Дорога	8. Дорога	8. Светофор

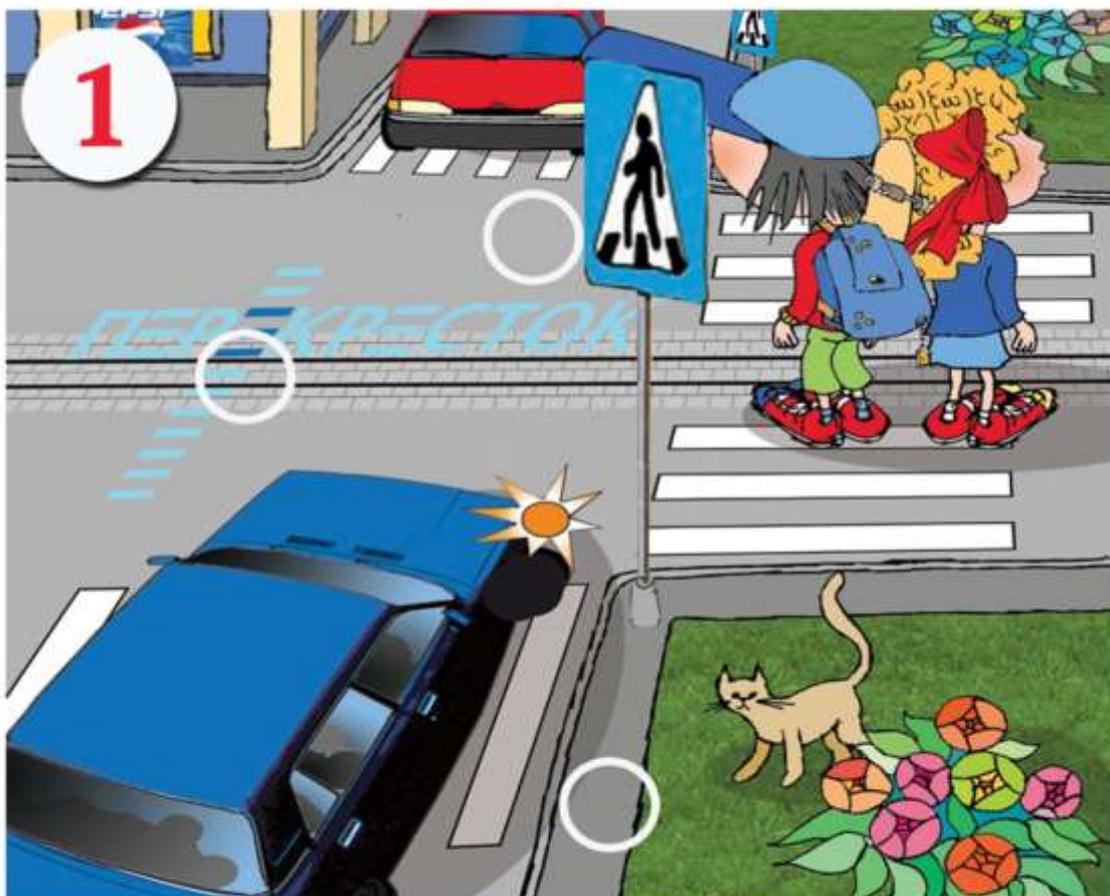
КРОССВОРД № 1



КРОССВОРД № 2.



Тестовые задания для закрепления теоретического материала



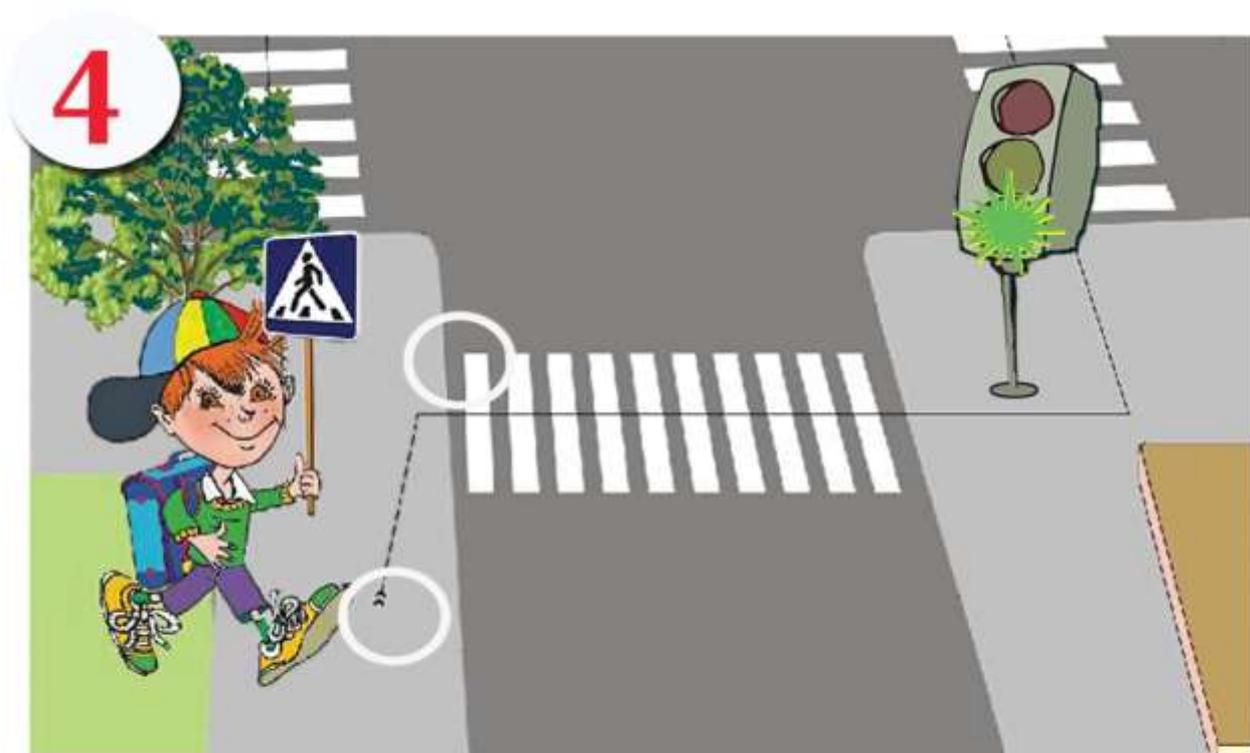
Как называется место, где пересекаются дороги?

- 1. Тротуар.
- 2. Перекресток.
- 3. Проезжая часть.



Где можно играть в различные игры?

- 1. На проезжей части.
- 2. На тротуаре.
- 3. Только на специально оборудованной площадке.



При включении зеленого сигнала светофора можно ли сразу начать переход?

- 1. Можно.
- 2. Нельзя.



Как называют людей,
идущих по дороге?

- 1. Пешеходы.
- 2. Водители.
- 3. Пассажиры.



Могут ли так вести себя пассажиры?

- 1. Да.
- 2. Нет.

Содержание:

Введение.....	1 стр.
1. Психофизические особенности детей	4 стр.
2. Оборудование для обучения.....	16 стр.
3. Содержание учебно-воспитательного процесса.....	17 стр.
3.1. Занятие №1 Тема: «Что такое улица и дорога».....	17 стр.
3.2. Занятие №2 Тема: «Участники дорожного движения»...19 стр.	
3.3. Занятие №3 Тема: «Элементы дороги: Тротуар».....	21 стр.
3.4. Занятие №4 Тема: «Проезжая часть – дорога для автомобилей»	24 стр.
3.5. Занятие №5 Тема: «Транспортный Светофор».....	27 стр.
3.6. Занятие №6 Тема: «Пешеходный светофор».....	33стр.
3.7. Занятие №7 Тема: «Общие правила перехода дороги».....	37 стр.
3.8. Занятие №8 Тема: «Переход проезжей части по регулируемому пешеходному переходу».....	38 стр.
3.9. Занятие №9 Тема: «Переход проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу».....	39 стр.
3.10. Занятие №10 Тема: «Поведение на остановке общественного транспорта».....	41 стр.
3.11. Занятие №11 Тема: «Переход проезжей части после выхода из общественного транспорта».....	42 стр.
3.12. Занятие № 12 Тема: «Переход проезжей части при отсутствии пешеходного перехода».....	42 стр.
3.13 Занятие № 13 Тема: «Перекресток»	43 стр.
3.14. Занятие № 14 Тема: «Виды пешеходных переходов».....	47 стр.
3.15. Занятие № 15 Тема: «Дорожные знаки».....	50 стр.
3.16. Занятие № 16 Тема: «Поведение в Жилой зоне».....	53 стр.
4. Приложения к занятиям.....	56 стр.