

**УЧЕБНО- МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ
«МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО
СОЗДАНИЮ ОТРЯДА - ЮНЫЕ ИНСПЕКТОРЫ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**



Авторы-составители:

Ермаков А.А. – преподаватель-организатор ОБЖ МБОУ СОШ № 20 г.Химки
Судент 1 курса , магистратуры МГОУ

В сборнике содержатся рекомендации по созданию и организации работы отрядов юных инспекторов движения в образовательных учреждениях, раскрываются основные направления деятельности отрядов ЮИД.

Данный сборник может быть использован образовательными учреждениями области, в которых только создаются или уже существуют отряды ЮИД для более эффективной организации их деятельности.

2018 г.Мытищи

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
Глава 1. Формирование навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего возраста.....	7
1.1. Анализ состояния детского дорожно-транспортного травматизма.....	7
1.2. Психофизиологические и возрастные особенности поведения детей младшего и среднего школьного возраста на дороге.....	8
1.3. Правила дорожного движения и безопасное поведение на дороге.....	12
1.5. Методика преподавания Правил дорожного движения.....	21
1.6. Нормативные и информационные документы.....	24
Глава 2. Разработка и внедрение методических рекомендаций по формированию навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего школьного возраста	24
2.1. Цель и задачи создания отряда «Юные инспекторы движения»... 24	
2.2. Организация работы отряда ЮИД и его структура.....25	
2.3. Положение об отряде «Юные инспекторы движения»..... 29	
2.4. Работа отряда «Юные инспекторы движения».....37	
Заключение	54
Список литературы.....	55

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодно на дорогах России гибнет около 30 000 человек. Гибель детей по причине экстремальных ситуаций на дорогах значительно превосходит все другие источники опасности: на воде, на пожарах, в результате техногенных катастроф, природных стихийных бедствий.

Проблема обеспечения безопасности детей на дорогах не только важна, но и многообразна. В ряду первейших задач, ее составляющих, задача обучения детей Правилам дорожного движения и безопасному поведению на дороге. В свою очередь, задача обучения далеко не однозначна и не проста, она включает:

1. Знание собственно предмета «Правила дорожного движения» и понимание его нравственной сущности.
2. Педагогическое умение.
3. Знание методики преподавания Правил дорожного движения.
4. Знание психофизиологических и возрастных особенностей детей.

На пути решения проблемы безопасности на дорогах, включая задачу обучения детей, стоит немало трудностей. Обучение детей безопасному поведению на дорогах в рамках предмета ОБЖ явно недостаточно для решения названной проблемы, тем более, что в начальных классах на уроках «Окружающий мир» эти вопросы затрагиваются вскользь, в пятом классе на изучение Правил дорожного движения и безопасного поведения на дорогах отводится пять часов, а в последующих классах в планировании уроков вообще нет места этой проблеме. Статистика показывает, что чаще всего попадают в дорожно-транспортные происшествия дети младшего и среднего школьного возраста, как в качестве пешехода, так и в качестве водителя велосипеда, так как у них еще не сформированы навыки безопасного поведения на дорогах. Изучив программу по основам безопасности жизнедеятельности, я вижу, что часов для формирования навыков безопасного поведения на дорогах отведено очень мало, ребенок не может быть полностью подготовлен к суровым условиям дорожной среды.

Неграмотность в дорожной азбуке, неумение предвидеть опасность, детская беспечность приводят к трагедии на дорогах. Эта задача должна

решаться на государственном уровне. Никакая, даже самая совершенная система организации и регулирования движения, не решит проблему высокой аварийности на дорогах без радикального изменения отношения самого населения к вопросу безопасности движения, без активного участия каждого пешехода, каждого водителя, каждого пассажира в выполнении требований Правил дорожного движения.

Закон «О безопасности дорожного движения» не только устанавливает обязанности и права граждан по обеспечению безопасности дорожного движения, но и предусматривает процесс обязательного обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах. Обучение должно проводиться в детских садах, школах и других общеобразовательных учреждениях. Человек, не обученный ПДД, появившись он на дороге как пешеход или как водитель, опасен так же, как и любой нарушитель. Он не только рискует своей жизнью, но и создает угрозу для жизни других участников движения.

Я считаю, что большая работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма должна проводиться во внеурочное время и одной из форм этой работы является создание отрядов юных инспекторов движения.

Цель – разработать методические рекомендации по созданию отряда «Юные инспекторы движения», помочь учителю, преподавателю-организатору ОБЖ, классному руководителю, вожатым, всем, кто заинтересован в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, кому не безразличны вопросы безопасного поведения на дорогах, в проведении внеклассной работы по формированию навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.

Задачи:

1. Изучить проблемы формирования навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.
2. Выявить факторы, влияющие на формирование навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.
3. Разработать и проверить педагогические условия успешного, результативного формирования навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.

4. Дать методические рекомендации по формированию навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.

Глава 1. Формирование навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего школьного возраста

1.1. Анализ состояния детского дорожно-транспортного травматизма

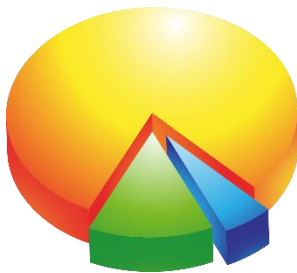
1. Основные причины нарушения Правил дорожного движения детьми.
2. Типичные ошибки детей на дороге, наиболее распространенные случаи нарушения Правил дорожного движения детьми.
3. Основные места и время дорожно-транспортных происшествий с детьми.
4. Особенности дорожной обстановки в зависимости от времен года и суток.

Некоторые данные статистического анализа дорожно-транспортных происшествий с участием детей по Кемеровской области

Анализ статистических данных о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма позволяет сделать некоторые немаловажные выводы о причинах возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием детей. Для предупреждения ДТП большое значение имеет наличие всесторонних знаний о причинах, приводящих к ДТП с участием детей. Эти знания позволяют разрабатывать и осуществлять профилактические мероприятия по снижению детского дорожно-транспортного травматизма. Учебно-воспитательный процесс здесь играет первостепенное значение, а учитель является главной фигурой в нем.

Статистические данные достаточно красноречивы сами по себе и могут быть успешно использованы учителями в работе со школьниками по изучению ПДД. При этом учитель должен знать, что система любых профилактических мер целенаправленна только в том случае, если она строится на основе вдумчивого анализа статистических данных. Сам по себе анализ несложен и позволяет учителю получить нужные данные о том, на что следует в первую очередь обращать внимание на занятиях с детьми.

Большую часть всех ДТП среди школьников составляют наезды на пешеходов, более 70%. На втором месте стоят ДТП с участие велосипедистов.



Наиболее опасное время суток – период с 15.00 до 21.00, при «пике» с 18.00 до 19.00. Для конкретных дней недели данный период, как правило, меньше, хотя находится в тех же пределах: для понедельника, вторника, среды и четверга это время с 17.00 до 19.00; для пятницы – с 16.00 до 20.00, а для субботы и воскресенья – с 19.00 до 20.00.

Наиболее аварийным днем недели стал понедельник, а самым спокойным – воскресенье.

1.2. Психофизиологические и возрастные особенности поведения детей младшего и среднего школьного возраста на дороге

1. Какие физиологические и психические качества имеют первостепенное значение для безопасного передвижения по дороге.
2. Факторы, влияющие на психофизиологическое состояние человека на дороге.
3. Наиболее распространенные ошибки пешеходов, связанные с незнанием собственных возможностей.
4. Понятие «риск».
5. Психофизиологические различия в поведении детей и взрослых на дороге.
6. Психофизиологические различия в поведении мальчиков и девочек на дороге.
7. Особенности поведения детей младшего и среднего школьного возраста во дворах, на дорогах, за городом.
8. Наиболее распространенные ошибки пешеходов, связанные с незнанием психологии водителей.

По данным статистики возрастной «пик» попадающих в ДТП приходится на 7-14 лет, т.е. на детей, обучающихся в начальных и средних классах школы. Большой процент пострадавших учащихся этого возраста объясняется с одной стороны, тем, что многие дети становятся самостоятельными пешеходами и водителями велосипедов и мопедов, а с другой – особенностями функционирования психики детей этого возраста.

Французский психолог Дюваль утверждает: «Дети – это не взрослые в миниатюре. Их реакция на опасность очень отличается от нашей». Ребенок до 8 лет еще плохо распознает источники звуков, и слышит он только те звуки, которые ему интересны. В то время как взрослые, оценивая ситуацию на дороге, слышат, откуда доносится шум приближающейся машины, детям значительно труднее определить это направление.

Поле зрения ребенка гораздо уже, чем у взрослого. Когда дети бегут, они смотрят только вперед, в направлении бега. Психологи считают, что сектор обзора ребенка на 15-20% меньше, чем у взрослого. Поэтому машины слева и справа остаются им не замеченными. Он видит только то, что находится напротив.

Реакция у ребенка по сравнению с нами более замедленная. Времени на то, чтобы отреагировать на опасность, ему нужно значительно больше. У взрослого пешехода на то, чтобы воспринять обстановку, обдумать ее, принять решение и действовать, уходит примерно 0,8–1 сек. Ребенку требуется для этого 3-4 сек., а такое промедление может оказаться опасным для жизни. Даже чтобы отличить движущуюся машину от стоящей, младшему школьнику требуется до 4 сек., а взрослому на это нужно лишь четверть секунды.

Кроме этого, надо иметь в виду маленький рост ребенка, «скрывающий» его от водителей. Шаг ребенка не такой длинный, как у взрослых, поэтому, пересекая проезжую часть, он дольше находится в зоне опасности. У детей маленького роста центр тяжести тела заметно выше, чем у взрослых, - во время быстрого бега и на неровной дороге, споткнувшись, скажем, о край тротуара, они неожиданно могут упасть, потеряв равновесие.

Малыши не в состоянии на бегу сразу же остановиться, поэтому на крик родителей или сигнал автомобиля они реагируют со значительным опозданием.

Мозг детей не в состоянии уловить одновременно более одного явления. Внимание ребенка сосредоточено на том, что он делает. Он может в одно мгновение перейти от плача к смеху и т.д. Заметив предмет или человека, который привлекает его внимание, ребенок может устремиться к ним, забыв обо всем на свете. Догнать приятеля, уже перешедшего на другую сторону дороги, или подобрать укатившийся мячик для ребенка гораздо важнее, чем надвигающаяся машина.

Восприятие дорожного движения у детей затрудняется чаще всего отсутствием одновременности восприятия изменений формы и положения объекта в пространстве. Оценка же движущихся транспортных средств подвержена влиянию контрастов. Чем больше размер машины, значительнее ее отличия от общего цветового фона и звуков окружающей обстановки, тем «быстрее» дети представляют движение.

Надежная ориентация «налево-направо» приобретает не ранее чем в 7-8 летнем возрасте, а во многих случаях и позже.

У школьников этого возраста технических знаний о видах поступательного движения транспортных средств практически еще нет, и они часто подменяются представлениями, основанными на аналогичных движениях из микромира игрушек, например, убеждением о том, что реальные транспортные средства могут в действительности сразу останавливаться на месте точно так же, как и игрушечные. Вообще разделение игровых и реальных условий происходит у детей постепенно. Особенно интенсивным и планомерным этот процесс становится во время обучения в школе.

Безопасность собственного поведения в условиях движения, особенно на пешеходных переходах, зачастую детьми недооценивается. Большинство детей на вопрос: «Какую опасность при переходе проезжей части представляет приближающийся автомобиль?» - отвечают одинаково: «Может наехать, если перебежать очень близко». При этом никто не говорит о том, что приближающийся автомобиль может скрывать за собой другой, который обгоняет его. Кроме того, нередко дети пропускают машины,

приближающиеся слева, и выскакивают на проезжую часть, не замечая транспортных средств, идущих в противоположном направлении. Необходимость переключать внимание на важные источники информации, детям менее присуща, чем взрослым.

В процессе обучения детей значительное место должно быть уделено умению «быть внимательным на дороге». Заниматься надо этим постоянно. Роль внимания в дорожном движении настолько несомненна и велика, что в большинстве стран требование «быть внимательным» предъявляется всем участникам движения в законодательном порядке. К сожалению, в наших Правилах дорожного движения это требование пока отсутствует, хотя практически быть внимательным надо постоянно.

Несколько слов о самом понятии «внимательность». Специалист в области транспортной психологии профессор Д.Клебельсберг считает, что «под внимательностью следует понимать высокий уровень активации различных психических функций, так что, строго говоря, было бы правильнее рассматривать не «внимательность», а внимательное «смотрение» и «слушание» и т.д.». А какое «смотрение» и «слушание» присуще детям, я уже говорила.

Психофизиологические и возрастные особенности детей младшего и среднего школьного

Учитывая их, учителя и родители могут многое сделать для предупреждения дорожно-транспортных происшествий с детьми.

Детская импульсивность и спонтанность, суженное восприятие, рассеянное внимание, почти полное отсутствие опыта и развитых способностей предвидения последствий своих действий и поведения окружающих обуславливают резкие изменения в поведении ребенка, которые с большим трудом могут быть предугаданы другими участниками движения. Все эти обстоятельства заставляют отнести детей младшего и среднего школьного возраста к категории пешеходов и водителей с повышенным риском. В этой связи особенно актуальной представляется необходимость преподавания Правил дорожного движения и проведения внеклассной работы по формированию безопасного поведения на дорогах детей младшего и среднего школьного возраста.

1.3. Правила дорожного движения и безопасное поведение пешеходов на дорогах

1. Что означают термины «пешеход», «водитель», «участник дорожного движения», «дорога», «проезжая часть», «тротуар», «перекресток», «Пешеходный переход», «регулировщик», «дорожно-транспортное происшествие».



2. Правила поведения пешеходов на тротуаре.
3. Тормозной и остановочный путь.
4. Типы светофоров и их сигналы.
5. Сигналы регулировщика, разрешающие и запрещающие переход проезжей части.
6. Правила перехода проезжей части при отсутствии в зоне видимости пешеходного перехода или перекрестка.
7. Правила перехода проезжей части при наличии подземного или наземного пешеходного перехода.
8. Поведение пешеходов при приближении транспортных средств с включенными специальными сигналами.
9. Обязанности и правила поведения пассажиров при посадке, проезде и высадке из транспорта общего пользования, легкового и грузового автомобилей.
10. Правила пересечения проезжей части после выхода из транспортных средств.
11. Поведение пешеходов на железнодорожном переезде.
12. Действия пассажиров при вынужденной остановке транспортного средства на железнодорожном переезде.
13. Дорожные знаки, их значение. Группы дорожных знаков.
14. Знаки, регламентирующие движение пешеходов.
15. Дорожная разметка и ее назначение.

16. Возраст, дающий право на получение удостоверения водителя велосипеда, мопеда, мотоцикла.
17. Правила движения пешеходов по загородной дороге.

Значение терминов в ПДД

Прежде чем приступить к изучению Правил дорожного движения, нужно познакомиться с терминами, которые необходимо знать и понимать. Чтобы исключить разноречивое толкование Правил дорожного движения и обеспечить их однозначное понимание и точное соблюдение всеми участниками движения, каждому термину в правилах дается конкретное и четкое определение.

Основные термины:

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

Пешеход - участник дорожного движения.

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

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



Безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

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

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

Учитель не только сам должен быть аккуратен и точен в использовании терминов, но и должен требовать того же от учеников. Небрежное применение понятий терминов приводит к небрежному толкованию требований Правил дорожного движения и использованию их по своему усмотрению. А всякое отступление от Правил может нарушить порядок и создать угрозу для его безопасности или других участников движения.

Акцентировать внимание детей на чем-то конкретном, как на «самом опасном» по сравнению с чем-то другим «менее опасным» нельзя!

1. В разных ситуациях одно и тоже нарушение ПДД (пересечение проезжей части по красному сигналу), представляющее опасность может повлечь в одном случае незначительную угрозу (испуг), другой раз – реальную опасность, а в третий - может привести к смерти.
2. При постановке вопроса заключена провокация: он отвлекает внимание от одновременно существующих других опасностей.

3. Именно другие опасности могут оказаться более опасные для пешехода, чем та, на которую обращено внимание как на самую опасную.

При изучении ПДД следует обязательно уделять особое внимание умению обучающихся ясно и четко выражать свои мысли, добиваться точных формулировок в ответах на вопросы объяснения своих действий, связанных с безопасным поведением на дороге. Это очень важно для дальнейшего уверенного поведения на дороге.

1.4. Историческая справка

Педагог, преподающий Правила дорожного движения, должен знать историю развития транспорта, историю появления Правил дорожного движения.

Из истории развития транспорта

Изобретение колеса открыло новую эпоху в истории человечества. Назвать точную дату этого открытия невозможно, но приблизительно – середина четвертого тысячелетия до нашей эры. Первым видом колесного транспорта стали повозки, приводимые в движение при помощи быков. Когда человек приручил лошадь и заменил ею быков, родилась колесница – первый пассажирский экипаж.

В Турции и Иране люди использовали для передвижения арбы. Внешне и внутренне арбы были очень красивы, но совершенно не пригодны для езды, так как люди сидели на полу и ощущали каждый толчок.

В Европе использовали колымаги, но из-за отсутствия дорог колымага так же была не пригодна, как и арба.

В пятнадцатом веке повозка преобразилась. К ней прикрепили ремни. Теперь кузов, как люльку, подвешивали к изогнутой раме повозки, раскачиваясь и покачивая кузовом, ремни-рессоры смягчали толчки колес. Так колымага превратилась в более удобный экипаж – карету.

В семнадцатом веке появилась застекленная карета, которая называлась Берлином. Когда же сиденья снабдили спинками и шарнирами, берлины превратились в доршезы. Постели в карете были совершенно необходимы, так как путешествия в те времена продолжались неделями, а то и месяцами. Но езда в тяжелых и высоких каретах была довольно опасна. На поворотах она кренилась, на крутых спусках била лошадей по ногам. Необходимо было устройство, при помощи которого можно было замедлить или остановить движение – так появились тормоза.

В конце семнадцатого века появились общественные экипажи. Впервые прокат экипажей установил владелец парижской гостиницы «Святой фиакр». Вскоре известный французский физик Паскаль предложил новый вид больших многоместных карет – омнибусы.

Шло время, мысль человеческая двигалась вперед. И вот уже в 1752 году построена повозка, передвигающаяся без использования силы лошади. Изобрел и изготовил «самобеглую коляску» наш соотечественник – крестьянин Леонтий Шамшуренков. Эта повозка имела педали и перемещалась за счет мускульной силы ног двух человек. Коляска была одобрена сенатом России, и Леонтия Шамшуренкова наградили по тому времени очень большими деньгами – 50 рублями. Так «самобеглая коляска» стала предшественником автомобиля.

Следующим шагом по пути к созданию автомобиля стала «самокатка», созданная замечательным русским механиком и изобретателем Иваном Петровичем Кулибиным. Приводилась в движение «самокатка» так же благодаря усилиям мускулов человека, стоявшего на задней части экипажа и нажимавшего на педали. Движение от педалей передавалось на маховик, который, вращаясь, обеспечивал плавность работы механизма.

«Самокатка» имела три колеса. Два задних колеса, как и теперь у большинства автомобилей, были ведущими.

Кулибин не только придумал «самокатку», но и изобрел устройство для передачи вращения от педали к колесам – трансмиссию, которая имеет много общего с трансмиссией современного автомобиля. Управление «самокаткой» осуществлялось поворотом переднего колеса при помощи рулевого механизма. Для уменьшения трения Кулибин впервые применил подшипники.

Но для построения самоходных экипажей, которые обладали бы качеством более высоким, чем кареты на конной тяге, устройства, работающие за счет мускульной силы человека, оказались непригодными. Прогресс в этом деле зависел от создания какого-то нового устройства, обладающего лучшими качествами двигателя.

Таким механизмом стал изобретенный в 1764 году гениальным русским механиком Иваном Ивановичем Ползуновым паровой двигатель непрерывного действия.

В 1770 году французский военный инженер Никола Жозеф Кюньо установил подобный двигатель на трехколесной повозке для артиллерийских орудий, тем самым сделав первый паровой двигатель. Паровая машина была смонтирована на колесе, котел, как горшок на ухвате, висел впереди телеги. Эта машина имела мощность две лошадиных силы и развивала скорость 4 км/час. Для чего через каждые четверть часа машину приходилось останавливать и разжигать котел.

В одной из поездок машину Кюньо постигло несчастье. На повороте машина не устояла и опрокинулась, котел упал с ухвата и взорвался, как писали газеты, «с грохотом на весь Париж». Так произошла первая автокатастрофа.

После неудачи Кюньо не пал духом и построил еще одну паровую телегу. Вот эту вторую телегу в 1794 году устанавливают на главном месте в музее машин в Париже, а изобретателю благодарные потомки на родине в Лотарингии, установили памятник.

В девятнадцатом веке строилось много паровых автомобилей. Наибольшее распространение они получили в Англии для перевозки пассажиров. В России также создавали паровые машины. Так на Урале Амосом Черепановым был построен «паровой слон», этот автомобиль проработал надежно около 20 лет

на перевозке руды. Большого распространения эти машины не получили, так как паровые двигатели оставались тяжелыми и громоздкими.

Требовалось создать какой-то новый, более легкий, достаточной мощности и компактности двигатель.

В разных странах над этим работали многие изобретатели. В 1860 году французский механик Этьен Ленуар создал двигатель внутреннего сгорания, работающий на осветительном газе. А в 1876 году немецкие инженеры Николай Август Отто и Евгений Ланген создали четырехтактный газовый двигатель внутреннего сгорания.

В 1882-1884 гг. Костович построил в России на Окской судовой верфи восьмицилиндровый двигатель внутреннего сгорания, для которого в качестве топлива использовали бензин.

Изобретательность и усилия многих людей позволили приблизить время создания «бензинового дорожного экипажа».

Немецкий изобретатель Готлиб Даймлер поставил бензиновый двигатель на двухколесный самокат (мотоцикл). Его соотечественник Карл Фридрих Бенц в 1885 году сконструировал первый двухместный движущийся экипаж, работающий на бензине, прародитель современного автомобиля.

Бенцу и Даймлеру выпала честь быть основоположниками современного автомобилестроения.

Чтобы доказать превосходство изобретения своего мужа, фрау Берта Бенц вместе с сыновьями 17 и 19 лет, тайком от Карла. Совершила в 1888 году дальнюю поездку. Во время этого пути длиной в 180 километров путешественники претерпели различные трудности. Им приходилось заново обшивать кожей тормоз у деревенского сапожника, укорачивать с помощью кузнеца вытянувшуюся приводную цепь. Электрический привод приходилось изолировать чулочной резиновой подвязкой, а трубку подачи топлива прочищать шляпной булавкой. Заправлялись путешественники в аптеках, где бензин продавался как лекарство от кожных болезней.

Машина Бенца успешно претерпела испытания, а фрау Берта Бенц вошла в историю как первая женщина, отважившаяся править самодвижущейся повозкой.

Но все-таки в Германии эти изобретения не были приняты, так как немцы очень боялись пожаров от бензина. И потому патенты на машины были проданы более смелым французам. А машины получили французское название «вуатюр-отомобиль», что в дословном переводе означает «повозка самодвижущаяся». Вскоре для краткости слово «повозка» отбросили. Осталось звучное «отомобиль» - «аутомобиль» - «автомобиль». Франция стала ведущей автомобильной державой. В конце девятнадцатого века автомобили выпускали также в Англии и Америке.

Первый автомобиль в России появился в 1891 году в Одессе. Он мог ехать со скоростью до 21 км/час. Было это настоящим происшествием (светопрествлением). Столько толков, смятения, даже ужаса вызвал он – так мало похожий на современный. Лошади шарахались в сторону при его приближении, собаки с лаем убежали, а люди, крестясь, как при виде «нечистой силы», прятались по домам.

В начале 1895 года подобная машина появилась на улицах Петербурга.

Вскоре в России стали выпускаться отечественные автомобили на рижском

Русско-Балтийском вагоностроительном заводе.

Россия вступила в эпоху автомобиля.

История появления Правил дорожного движения в нашей стране

Попытки ввести правила езды по улицам и дорогам делались еще тогда, когда там безраздельно господствовали конные экипажи. В 1683 году в России был издан именной указ, «сказанный разных чинов людям» царей Иоанна и Петра Алексеевичей. «Великим государям ведомо учинилось, - писалось в нем, - что многие учили ездить в санях на вожжах с бичами большими и, едучи по улице, небрежно людей побивают». Указ категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей. Тогда считали, что, для того, чтобы кучер лучше видел дорогу, он должен управлять лошадью, сидя на ней верхом.

В 1730 году был издан новый указ: «Извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей взнузданными, со всяким опасением и осторожностью, смирно». «За ослушание, - говорилось в указе, - виновные за

первую вину будут биты кошками, за вторую – кнутом, а за третью сосланы будут на каторгу».

В 1742 году появился новый указ, в котором говорилось: «Ежели кто на лошадях резво ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей отсылать на конюшню государыни».

В 1812 году были введены правила, которые устанавливали правостороннее движение, ограничение скорости, требования к техническому состоянию экипажей. Это были попытки организовать движение экипажей, систематических правил движения по улицам тогда не было. Пешеходное движение было беспорядочным и неорганизованным.

Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки как в России, так и за рубежом обеспечить безопасность движения.

Некоторые из них у нас сейчас могут вызвать лишь улыбку. Так, например, в Англии впереди парового экипажа должен был идти человек с красным флагом и предупреждать встречных о приближении паровика. А заодно умирять перепуганных извозчичьих лошадей. Во Франции скорость движения бензиновых автомобилей в населенных пунктах не должна была превышать скорости пешехода. В Германии владелец машины должен был накануне заявить полиции, по какой дороге поедет «бензиновая тележка». В ночное время езда на автомобиле вообще запрещалась. Если водителя в пути заставала ночь, он должен был остановиться и ждать утра.

В те времена в России автомобилей было очень мало, поэтому вопросы безопасности еще стояли не очень остро. Но шли годы, увеличивалось количество автомобилей, мотоциклов, велосипедов, трамваев и других транспортных средств. Вопросы создания условий безопасности движения властно просились на повестку дня.

10 июля 1920 года Совет Народных Комиссаров принял декрет «Об автодвижении в городе Москве и ее окрестностях». Это были первые систематизированные правила движения. Они устанавливали предельные скорости движения: для легковых автомобилей – 25 верст в час, для грузовых – 15 верст в час. Не ограничивалась скорость для пожарных машин.

Запрещалась езда по левой стороне дорог и улиц, обгон на узких местах, срезание углов. Этот декрет положил начало организации автомобильного движения в стране.

В 1961 году были введены для всей территории Советского Союза «Правила движения по улицам и дорогам СССР».

В связи с бурным развитием автомобилизации в международном масштабе в Организации Объединенных Наций были разработаны международные документы по организации дорожного движения во всем мире. На международной конференции ООН по дорожному движению в Вене в 1968 году были приняты «Конвенция о дорожном движении» и «Конвенция о дорожных знаках и сигналах».

Исходя из этих документов и с учетом передового отечественного опыта организации дорожного движения, в нашей стране вводились новые правила в 1973 и 1980 году.

В октябре 1993 года постановлением правительства РФ утверждены «Правила дорожного движения», устанавливающие единый порядок дорожного движения по всей территории Российской Федерации.

Настоящие Правила введены в действие с 1 июля 1994 года. До настоящего времени эти Правила еще не раз пересматривались и дополнялись.

1.5.Методика преподавания правил дорожного движения

1. Методы работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.
2. Факторы, влияющие на результативность работы по изучению ПДД
3. Методические приемы, используемые при работе по изучению ПДД.
4. Учебные и наглядные пособия, используемые при работе по изучению ПДД .
5. Ситуационные методы обучения.

Период младшего школьного возраста характеризуется, прежде всего, устремлением к внешнему миру, приспособлением к нему. Поэтому так важно именно в этом возрасте формировать у ребенка безопасные способы поведения на дороге.

Правила дорожного движения как школьная дисциплина занимают особое место. Здесь необходимо решать две задачи:

- 1) подача материала в адекватной для этого возраста форме, т.е. с учетом психофизиологических особенностей, и на основе принципов развивающего обучения;
- 2) формирование у детей психологической установки на соблюдение Правил дорожного движения, т.е. на использование знаний, полученных на уроках, в повседневной жизни.

Сложность решения второй задачи заключается в том, что ее выполнение выходит за рамки учебных занятий. Дело в том, что любая информация может быть усвоена человеком в разных формах, которые в то же время являются и этапами этого усвоения. Перечислим эти этапы:

- 1) знания, т.е. собственно теоретическая информация;
- 2) умения – система закрепленных действий, которые осуществляются осознанно, при активном включении внимания;
- 3) навыки – система закрепленных автоматизированных действий, подчиненных основной цели в решении конкретной задачи. В данном случае действия выполняются без специального обдумывания, как бы сами собой, только под контролем внимания. Но если появляются какие-либо трудности, то внимание сразу мобилизуется, становится активным.

Знания, т.е. собственно свод Правил дорожного движения, ребенок усваивает как на уроках, так и на дополнительных занятиях. И чтобы это усвоение действительно состоялось, могут быть полезны следующие практические рекомендации.

1. Необходимо использовать хорошо продуманные наглядные пособия.

Поэтому

Организация занятий должна основываться на соблюдении принципа наглядности обучения, который обеспечивает накопление более полных и ярких представлений об изучаемых предметах и явлениях, обогащает жизненный опыт учащихся и способствует формированию осмысленного восприятия. При этом очень важно поставить задачу на восприятие. Очень важно подводить итоги наблюдения, этим должно завершаться всякое

организованное восприятие. Во время такой работы нередко обнаруживаются какие-то пробелы: дети что-то пропустили, не заметили. Это побуждает их вернуться к объекту наблюдения и снова внимательно рассмотреть его, что способствует развитию навыков самоконтроля.

2. Следует чередовать задания, выполняемые устно, с составлением схем, рисунков.

3. Целесообразно формулировать правила в утвердительной форме.

Например, вариант «Если ты идешь по тротуару и тебе надо обойти препятствие – лужу, яму или еще что-либо,- то обходить это препятствие надо только по тротуару» предпочтительнее, чем «Не следует, обходя препятствие на тротуаре, выходить на проезжую часть».

4. Необходимо, чтобы дети не просто заучивали правила дорожного движения, а понимали их смысл и необходимость.

Ребенок должен уметь объяснить, например, почему, прежде чем переходить проезжую часть, нужно сначала остановиться, потом посмотреть налево, а затем направо и снова налево. Если возникают затруднения в усвоении правил, полезно организовать совместное обсуждение их детьми: предоставить им возможность задавать друг другу вопросы, поправлять ответы друг друга, рассуждать.

Все формы работы должны преследовать одну цель – осознание детьми важности соблюдения Правил дорожного движения.

5. Важно, чтобы каждое правило сопровождалось иллюстрацией или словесным описанием конкретной ситуации, в которой ребенок должен выбрать оптимальный вариант поведения и обязательно обосновать свой выбор!

Игра – важнейшая форма обучения детей Правилам дорожного движения. Обучение, проверка и закрепление знаний по правилам безопасного поведения школьников на дороге эффективно осуществляется в игровой форме. Для этих целей могут быть использованы различные типы игр, как интеллектуальные (настольные, тренажерные, электронные, компьютерные), так и сюжетно-ролевые (подвижные игры, комнатные, уличные, на транспортной площадке, в автогородке) .

1.6. Нормативные и информационные документы

1. Конституция Российской Федерации.
2. Закон Российской Федерации «Об образовании».
3. Конвенция «О правах ребенка».
4. Федеральный Закон «О безопасности дорожного движения»
5. Правила дорожного движения Российской Федерации.
6. Программа обеспечения безопасности дорожного движения по Кемеровской области.
7. Учебные программы.
8. Устав образовательного учреждения.
9. Учебный план образовательного учреждения.
10. Положение об отряде юных инспекторов движения.

Глава 2. Разработка и внедрение рекомендаций по формированию навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего школьного возраста.

2.1. Цель и задачи создания отряда «Юные инспекторы движения»

Цель создания отряда юных инспекторов движения – снижение уровня детского травматизма на улицах и дорогах города.

Задачи:

- повышать эффективность обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
- проводить профилактическую работу по снижению и предотвращению детско-юношеского травматизма на улицах и дорогах;
- формировать у воспитанников и обучающихся культуру безопасной жизнедеятельности как участников дорожного движения;
- углублять знания у воспитанников и обучающихся по правилам дорожного движения, умения оказывать первую медицинскую помощь;
- развивать творческие способности;

- пропагандировать правильное поведение на улицах и дорогах города среди школьников и детей микрорайона;
- воспитывать уважительное отношение к профессии инспектора ГИБДД.

2.2 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ОТРЯДА ЮИД И ЕГО СТРУКТУРА

Деятельность отрядов юных инспекторов движения направлена на:

9. профессиональную ориентацию обучающихся на службу в органах ГИБДД;
10. организацию активного досуга детей и подростков;
11. создание условий для правового и гражданского воспитания школьников.

Общая характеристика юного инспектора движения

Юный инспектор движения – активный помощник педагогов, Государственной инспекции безопасности дорожного движения в деле пропаганды безопасности дорожного движения и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Юный инспектор личным примером, активной общественной деятельностью формирует у школьников устойчивые навыки соблюдения Правил дорожного движения.

Юный инспектор должен знать:

Положение об отрядах юных инспекторов движения;

- историю развития Правил дорожного движения, службы ГИБДД и движения ЮИД;

В требования ПДД в объеме программы подготовки водителей категории «А», «В»;

В формы и методы пропагандистской работы по безопасности дорожного движения;

Вустройство и приемы безопасной эксплуатации велосипеда;

Восновы оказания первой доврачебной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и при неотложных ситуациях;

Восновы страхования жизни.

Юный инспектор должен уметь:

- оценивать дорожную ситуацию, определять уровень опасности для пешеходов и велосипедистов;

9. использовать в практической деятельности знание ПДД, в том числе при организации агитационной работы и пропаганды безопасности дорожного движения;

10. проводить воспитательную беседу по ПДД с детьми младшего возраста;

11. составлять тексты выступлений, статей по проблеме безопасности дорожного движения для стенной газеты;

12. оказывать первую доврачебную помощь;

13. хорошо ездить на велосипеде и устранять возникающие неисправности.

Основные задачи юного инспектора движения:

14. овладение прочными знаниями, умениями и навыками безопасного поведения на улицах и дорогах;

15. активная помощь учителям школ, сотрудникам ГИБДД в пропаганде Правил дорожного движения;

16. борьба с правонарушениями в сфере дорожного движения среди детей и подростков;

17. волонтерская работа по пропаганде Правил дорожного движения в школах, детских садах, учреждениях дополнительного образования детей;

18. организация работы с юными велосипедистами;

19. овладение методами предупреждения дорожно-транспортного травматизма и навыками оказания первой доврачебной помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях;

20. овладение техническими знаниями и навыками мастерства в управлении велосипедом;

21. сотрудничество со средствами массовой информации – освещение работы отрядов ЮИД в местной печати, на радио, телевидении;

22. содействие в популяризации деятельности ЮИД в школе, по месту жительства, в городе.

Организационно-правовые основы деятельности отрядов ЮИД

Отряд ЮИД в образовательном учреждении создается на основании приказа директора, в котором определяется лицо, на которое возлагаются обязанности организатора работы с отрядом и основные направления его деятельности.

Членами отряда ЮИД могут быть учащиеся в возрасте от 10 до 15 лет, изъявившие желание активно участвовать в работе отряда по пропаганде ПДД и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Прием в члены отряда ЮИД проводится на основе письменного заявления обучающегося. Со всеми вновь принятыми членами руководитель отряда ЮИД проводит занятия в соответствии с календарным планом.

Высшим органом управления ЮИД является собрание его членов. Общим голосованием юных инспекторов движения решаются наиболее ответственные вопросы в работе отряда. В начале учебного года на общем собрании отряда ЮИД заслушивается отчет командира о проделанной работе за год, и проводятся выборы на новый срок.

Причинами для переизбрания командира являются:

18. достижение возраста, превышающего 15-ти лет;
19. неудовлетворительная работа за отчетный год;
20. самоустранение от управления отрядом;
21. постановка на учет в инспекцию по делам несовершеннолетних;
22. нарушение правил поведения на улице, зарегистрированное сотрудником-ми ГИБДД.

В структуру отряда входит: штаб отряда ЮИД и отделения (группы) по направлениям работы. Количество ребят в группах произвольное.

Руководство работой отряда ЮИД осуществляет штаб, в который входят: командир отряда, заместитель командира отряда, командиры отделений. Штаб избирается на общем собрании отряда.

Командир отряда юных инспекторов движения:

2. возглавляет работу отряда;
3. составляет план работы отряда на год, месяц;
4. организует и контролирует работу групп отряда и их командиров;
5. составляет график патрулирования членов ЮИД и осуществляет контроль за его выполнением;
6. инструктирует членов отряда ЮИД;
7. ведет документацию (список отряда, протоколы заседаний штаба и т.д.) и дневник отряда о проделанной работе;
8. проводит заседания штаба отряда ЮИД.

Командир отделения (группы):

4. составляет план работы группы на год, месяц;
5. ведет учет проводимой работы в соответствии со своим направлением.

6. вовлекает всех желающих школьников в ряды юных инспекторов движения.
7. руководит работой и осуществляет контроль за деятельностью каждого члена группы.

Работа отделения (группы) организуется по следующим направлениям деятельности:

Отделение учебной работы:

- проводит занятия по изучению Правил дорожного движения в дошкольных учреждениях и младших классах общеобразовательных школ;
- проводит беседы и практические занятия по безопасности дорожного движения на территории школьных автоплощадок;
- проводит индивидуальную работу с нарушителями Правил дорожного движения, ведет работу по фактам дорожно-транспортных происшествий с участием учащихся своей школы.

Отделение информационной работы (пресс-центр отряда ЮИД): - оформляет уголок “Отряд ЮИД в действии!”; - выпускает стенные газеты и информационные листки;

- готовит информационные сообщения о деятельности отряда ЮИД для СМИ.

Отделение шефской помощи:

- помощь дошкольным образовательным учреждениям в создании простейших автоплощадок (дорожных разметок) на территории и уголков безопасности дорожного движения;
- изготовление наглядных пособий для дошкольников (знаки, жезл и т.д.); - помощь воспитателям в проведении экскурсий.

Отделение патрульно-рейдовой работы:

- участие в сопровождении взрослых в патрулировании и рейдах по соблюдению детьми и подростками Правил дорожного движения;
- несение дежурства на дорогах перед школой до занятий и после занятий.

Отделение культурно-досуговой работы: - организует работу агитбригады;

- проводит викторины, экскурсии, соревнования, конкурсы, КВНы, тематические утренники, спектакли и др. для школы и жителей микрорайона.

Для работы штаба ЮИД и патрульной службы необходимо выделить помещение, где будут храниться документация отряда (паспорт отряда ЮИД, планы, альбомы, журналы), форма, принадлежности, оборудование для массовых мероприятий, игр.

Отряд юных инспекторов движения (ЮИД) должен иметь отдельный **ин-формационный стенд (уголок)**, который отражает деятельность отряда ЮИД.

Примерный план расположения информации на стенде отряда ЮИД: заставка или эмблема отряда; девиз отряда; список штаба отряда; план работы на месяц; вести из отряда (*информация о работе отряда*); окно безопасности (*сменная информация о правилах безопасного поведения на дороге*)

2.3. Положение об отряде «Юные инспекторы движения»

Назначение:

Отряд ЮИД предназначен для повышения интереса к изучению правил дорожного движения, приобретения теоретических и практических навыков оказания первой медицинской помощи, пропаганды ПДД.

Цель – объединить детей разного возраста с целью формирования разносторонней личности и реализации творческих интересов и способностей обучающихся.

Задачи:

- содействовать в воспитании информационной культуры;
- повышать интерес к изучению ПДД;
- развивать интеллект, творческие и коммуникативные способности;
- знакомить с историей создания юиловского движения, ГАИ, МВД.

Схема взаимодействия отряда ЮИД
««Магистраль»».



Форма членов отряда «Юные инспекторы движения»

Юный инспектор движения носит специальную форму (куртку, брюки и пилотку зеленого или синего цвета, юбку белого цвета, белые перчатки и аксельбант) .

Определяется **название** отряда, например, «МАГИСТРАЛЬ».

Путем выбора определяется **командир**.

В отряд юных инспекторов движения входят **обучающиеся 4-9 классов**.

Вступая в ряды юных инспекторов движения, **ребята дают клятву**.

КЛЯТВА

юных инспекторов движения

- Я, вступая в члены юных инспекторов движения, клянусь:
- быть достойным членом отряда юных инспекторов движения и примером для всех;
 - хорошо знать и выполнять правила дорожного движения, пропагандировать их среди ребят;
 - непримиримо относиться к нарушителям правил дорожного движения;
 - постоянно совершенствовать свои знания;
 - принимать активное участие в работе отряда юных инспекторов движения;
 - помогать тем, кто нуждается в помощи;
 - изучать героическую историю Государственной инспекции безопасности дорожного движения;
 - помогать работникам ГИБДД;
 - с честью и достоинством носить звание члена отряда юных инспекторов движения.

ПЛАН РАБОТЫ ОТРЯДА ЮИД

ПЛАН работы отряда «Юные инспектора движения» на 2018-2019 уч. год.

№ п/п	Мероприятия	Сроки проведения	Ответственные
1.	Обзор методической литературы по ПДД	В течение года	Руководитель отряда ЮИД
2.	Проведение минуток безопасности для 1-11 классов	В течение года	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
3.	Анкетирование учащихся «Правила дорожного движения» 2-9 классы		Руководитель отряда ЮИД
4.	Общий сбор членов отряда ЮИД. Выборы штаба отряда ЮИД. Распределение обязанностей. Оформление уголка и другой документации. Составление плана работы на год	СЕНТЯБРЬ	Руководитель отряда ЮИД
5.	Показательные выступления отряда ЮИД на площадке для первых классов «Как переходить дорогу».	В течение года	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
6.	Показательные выступления отряда ЮИД на площадке «Движение на двух колесах»	В течение года	Руководитель отряда ЮИД
7.	Конкурс рисунков для учащихся начальных классов «Правила дорожного движения – наши друзья».	ОКТАБРЬ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
8.	Обзор газеты «Добрая дорога детства»	В течение года	Руководитель отряда ЮИД
9.	Проведение бесед с нарушителями ПДД	По мере необходимости	Руководитель отряда ЮИД
10.	Индивидуальная работа с нарушителями ПДД и их родителями	По мере необходимости	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
11.	Выпуск плакатов – напоминаний о соблюдении правил дорожного движения в дни осенних каникул. Инструктажи по ПДД.	НОЯБРЬ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
12.	Просмотр видеофильмов по ПДД Для учащихся начальных классов 1-4 классы		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
13.	Провести во всех классах викторину по ПДД. Подвести итоги. Отметить лучших.	ДЕКАБРЬ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
14.	Перед уходом ребят на зимние каникулы провести во всех классах линейки безопасности. Инструктажи по ПДД.	По мере необходимости	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
15.	Обзор газеты «Добрая дорога детства»		Руководитель отряда ЮИД
16.	Выставка рисунков «Зимние каникулы без аварии».	ЯНВАРЬ	Руководитель отряда ЮИД

17.	Проведение бесед с нарушителями ПДД	По мере необходимости	Руководитель отряда ЮИД
18.	Обзор газеты «Добрая дорога детства»		Руководитель отряда ЮИД
19.	В дни каникул провести рейды «Юный пешеход» в микрорайонах школ с целью предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.	По мере необходимости	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
20.	Старая сказка на новый лад «Репка» (Театрализованное представление по ПДД)		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
21.	Провести соревнования на лучшего знатока Правил дорожного движения среди учащихся 5–8 классов. Подвести итоги.	ФЕВРАЛЬ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
22.	Проведение бесед с нарушителями ПДД		Руководитель отряда ЮИД
23.	Викторина в нач. классах «Мы-пешеходы».		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
24.	Обзор газеты «Добрая дорога детства»	МАРТ	Руководитель отряда ЮИД
25.	Провести зачетные занятия по Правилам дорожного движения в 5–8 классах.		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
26.	Провести проверку знаний по Правилам дорожного движения в 1–3 классах. Подвести итоги. Определить лучшие классы		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
27.	Организовать подготовку и принять участие в областном слете отрядов ЮИД.	АПРЕЛЬ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
28.	Провести теоретические и практические занятия с велосипедистами. Провести соревнования на лучшего «Юного велосипедиста».		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
29.	Провести «Неделю безопасности», посвященную окончанию учебного года.	МАЙ	Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
30.	Провести выступления агитбригады «Светофор» во всех классах		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД
31.	Занятия по оказанию первой медицинской помощи	В течение года	Мед.сестра Руководитель отряда ЮИД
32.	Конкурс рисунков на асфальте «Я и дорога» 4-6 классы		Руководитель отряда ЮИД. Штаб отряда ЮИД

Руководитель отряда

ПЛАН ЗАНЯТИЙ С ОТРЯДОМ

ЮИД Занятия отряда проводятся 2 раза в месяц.

Занятие № 1 (сентябрь).

Положение об отрядах юных инспекторов движения. Определение структуры отряда. Выборы командира отряда, его заместителя, командиров групп. Выбор девиза, речевки. Разучивание песни «Марш юных инспекторов движения».

Задание: оборудовать уголок «ЮИД в действии»; заполнить рабочие тетради-дневники. Подобрать форму ЮИД.

Занятие № 2 (сентябрь).

История развития автотранспорта.

Проблемы безопасности движения.

Отечественные автомобили, мотоциклы, велосипеды.

Правила дорожного движения в нашей стране. Задание: прочитать книги А. С. Исаева «От самобеглой коляски до ЗИЛ-111» и И. М. Серякова «Знакомьтесь, автомобиль». Сделать подборку автомобилей различных марок в тетради. Провести с учащимися 1-3 классов беседы о развитии отечественного автомобилестроения. Предложить детям нарисовать различные автомобили, автобусы, мотоциклы.

Занятие № 3 (октябрь).

Элементарные вопросы теории движения автомобиля - разгон, *торможение*, занос. Влияние погодных условий на движение автомобиля. Время реакции водителя.

Задание: нарисовать схему остановочного пути автомобиля и с помощью этой схемы провести в младших классах беседы о недопустимости перехода проезжей части дороги перед приближающимся транспортом.

Занятие № 4 (октябрь).

Правила дорожного движения. Общие положения. Обязанности водителей и пешеходов.

Задание: изучить общие обязанности участников движения. Изготовить макет дорожного знака «Пешеходный переход» и провести с детьми 1-3 классов беседу об этом знаке.

Начертить с детьми перекресток (или воспользоваться транспортной площадкой) и изучить с детьми правила перехода улицы.

Занятие № 5 (ноябрь).

Правила дорожного движения. Разметка части дороги. Места перехода улицы. Перекрестки и их виды. Острова безопасности.

Задание: изучить разметку проезжей части. Вывести детей на экскурсию на ближайший перекресток и объяснить наглядно.

Занятие № 6 (ноябрь).

Организация дорожного движения в районе, городе. Планирование дорожной сети в городе. Развитие технических средств регулирования.

Задание: прочитать книгу Г. Юрмина «Светофор».

Провести беседу с младшими школьниками «Какими станут улицы нашего района, города?». Провести встречу с работником отделения организации движения.

Занятие № 7 (декабрь).

Правила дорожного движения. Светофорное регулирование движения. Значение сигналов светофора. Выход на перекресток и ознакомление с работой светофора. Поведение пешеходов на регулируемых перекрестках. Спецмашины.

Задание: изучить фазы цикла светофора.

Провести занятие с детьми «Трехцветный друг». Изготовить модель действующего светофора и продемонстрировать ее работу в подшефных детских садах и в начальных классах.

Занятие № 8 (декабрь).

Правила дорожного движения, дорожные знаки, их группы. Значение отдельных знаков. Установка дорожных знаков.

Задание: в рабочей тетради зарисовать дорожные знаки, написать и выучить их название.

Занятие № 9 (январь).

Сигналы регулировщика, тренировка в подаче сигналов регулировщика. Наблюдение за работой регулировщика на перекрестке.

Задание: отработать все сигналы регулировщика. Изготовить жезлы на весь отряд. Провести в младших классах занятие «Регулировщик - постовой».

Занятие № 10 (январь).

Общие вопросы порядка движения, остановки, стоянки транспортных средств. Отдельные вопросы проезда перекрестков, пешеходных переходов и железнодорожных переездов.

Задание: с помощью макета усвоить принципы проезда перекрестка. Провести в подшефных детских садах игру «Мы на перекрестке».

Занятие № 11 (февраль).

Права, обязанности и ответственность граждан за нарушение правил движения.

Задание: выпустить газету «Светофор», провести радиопередачу «На зеленой волне».

Занятие № 12 (февраль).

История ГИБДД. ГИБДД на страже безопасности движения. Роль отрядов ЮИД в решении вопросов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Задание: провести встречу с работниками ГИБДД.

Занятие № 13 (март).

Номерные, опознавательные и предупредительные знаки, надписи и обозначения.

Задание: нарисовать в тетради номерные, опознавательные и предупредительные знаки, надписи и обозначения.

Провести в младших классах утренник «Светофор - твой друг».

Занятие № 14 (март).

Устная пропаганда правил дорожного движения среди учащихся и дошкольников. Подготовка и проведение бесед. Проведение игр по безопасности движения. Наглядные пособия, техника их изготовления.

Задание: в тетради придумать и записать текст беседы, игры по правилам движения; изготовить проекты наглядных пособий по БДД.

Занятие № 15 (апрель).

Правила движения для велосипедистов.

Задание: прочитать книгу А- В. Седова «Твой друг - велосипед». Взять на учет всех велосипедистов, провести с ними теоретические и практические занятия, зачеты (кому исполнилось 14 лет) с выдачей «Удостоверения велосипедиста».

Занятие № 16 (апрель).

Оформление уголка безопасности движения. Роль кабинета безопасности в пропаганде правил движения.

Задание: оформить «уголки безопасности» в младших классах и подшефных детских садах.

Занятие № 17 (май).

Документация отряда юных инспекторов движения. График патрулирования, контроль.

Задание: провести рейды «Юный пешеход» и «Юный велосипедист». Профилактическая работа с нарушителями.

Занятие № 18 (май).

Зачет по программе ЮИД. Оформление дневника отряда ЮИД о проделанной работе.

Задание: провести беседы, игры, соревнования, зачетные занятия в младших классах и подшефных садах.

Ресурсное обеспечение

Имеется в наличии:

- А) для проведения теоретических занятий:
- кабинет «Основы безопасности жизнедеятельности»;
 - экзаменационные билеты категории «А-В»;
 - тесты по Правилам дорожного движения, медицинским знаниям;
 - плакаты по Правилам дорожного движения;
 - видеокассеты по оказанию первой медицинской помощи;
- Б) для проведения практических занятий по оказанию первой медицинской помощи:
- медицинская аптечка;
 - подручные средства.
- В) инвентарь для проведения практических занятий на школьной площадке:
- кегли;
 - «стиральная доска»;
 - «качели»;
 - «желоб»;
 - «коридор» из узких досок;
 - тумбы.

Финансирование

Все расходы, связанные с выпуском газет, плакатов, рисунков берутся из фонда добровольных пожертвований юридических и физических лиц. На поощрения выделяются средства Управления образования и администрация школы.

2.4.Работа отряда ЮИД по направлениям



Изучение Правил дорожного движения

Члены отряда ЮИД:

- работают с книгой «Правила дорожного движения» .
- решают экзаменационные билеты категории «А-В»;
- выполняют тестовые задания .

Знание основ оказания первой медицинской помощи

Члены отряда ЮИД:

- изучают теоретические вопросы, решают тесты;
- практикуются в оказании первой медицинской помощи при кровотечениях и переломах, ожогах и обморожениях, вывихах и растяжениях, ушибах, в выполнении искусственного дыхания и сердечно-легочной реанимации, обработке ран и наложении повязок и т.д. .

Знание велотехники

Члены отряда ЮИД:

- изучают техническое состояние велосипеда;
- практикуются в разборке и сборке велосипеда .

Фигурное вождение велосипеда

Члены отряда ЮИД:

в осенне-весенний период на площадке школы проводят занятия по прохождению на велосипедах дистанции с различными препятствиями: «желоб», «коридор из длинных досок», «змейка», «восьмерка», «качели», «стиральная доска», тумбы.

Пропагандистская деятельность

Члены отряда ЮИД:

- выступают перед младшими школьниками, сверстниками, на родительских собраниях и конференциях, в детских садах города;
- выпускают плакаты, газеты, листовки, коллажи ;
- организуют конкурсы, викторины, игры, КВН ;
- участвуют в городских и областных конкурсах и фестивалях по безопасности дорожного движения ;
 - проводят рейды на дорогах с целью выявления нарушителей ПДД среди детей и взрослых;
 - выступают с агитбригадой в школах, в детских садах, на родительских собраниях ;
 - в каникулярное время проводят большую работу среди сверстников по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Особое внимание уделяется каникулам. Каникулы – это время, когда наибольшее число детей имеет наименьший контроль. В первую очередь, имеются ввиду каникулы осенние, зимние и весенние. После длительного периода систематического посещения школы наступает период свободного времени. Совершенно естественно, что значительная часть этого времени проводится детьми на улице. Родители не всегда могут осуществлять контроль за детьми, а школьные мероприятия проводятся не ежедневно и не занимают все каникулы. В связи с этим, в целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, восстановлению навыков, связанных с безопасным поведением на улицах и дорогах, в каникулярное время отрядом Юных инспекторов движения проводятся следующие операции:

- единый «день безопасности дорожного движения» (1.09.);
- «Внимание – дети!» - сроки операции с сентября по май;
- «Каникулы» проводится в ноябре, декабре, марте, т.е. операция совпадает с днями школьных каникул.

Каждый каникулярный период совпадает с периодом изменений в природе. При планировании операций необходимо учитывать климатические особенности сезона, дорожную обстановку, связанную с изменением в природе, возможные транспортные ситуации, отрицательные факторы, влияющие на детей, возможные опасные ситуации с детьми. Например, зимой, дорожное движение осложняется гололедом, заносами, увеличивается тормозной путь автомобиля, рано темнеет.

В школе отработана целая система работы по организации и проведению операций.

1. Ежедневно проводятся «минутки безопасности», на которых ребятам предлагается обсудить определенную дорожную ситуацию и возможные пути выхода из нее .
2. Непосредственно перед каникулами обязателен инструктаж по правилам безопасного поведения на дороге в каникулярное время. Инструктаж обязательно фиксируется в журнале инструктажей учащихся при проведении общественно-полезных и внеклассных мероприятий. Во время проведения

инструктажа внимание детей обращается к факторам и опасным ситуациям на дорогах, связанных с изменениями в природе, оговаривается стратегия поведения в сложившейся ситуации.

3. В дни каникул преподаватели занимают свободное время учащихся различными мероприятиями, направленными на систематизацию и улучшение знаний детей в области Правил дорожного движения.

Если на каникулах запланирован выезд, то проводятся практические занятия, целью которых является отработка знаний учащихся, полученных на занятиях, на практике.

4. После каникул проводятся инструктажи или дополнительные занятия. В данном случае инструктаж не фиксируется в журнале инструктажей учащихся при проведении общественно-полезных и внеклассных мероприятий. На занятиях обсуждаются итоги проведенных мероприятий, проговариваются ситуации, в которых были допущены ошибки.

Журналистская деятельность

Статьи, заметки, видеоролики:

- в средствах массовой информации ;
- в школьной газете;
- на городском телевидении.

ПАСПОРТ ОТРЯДА ЮИД

Паспорт отряда ЮИД представляет собой журнал (тетрадь), содержащий основные сведения о деятельности отряда ЮИД. Паспорт отряда ЮИД заполняется командиром отряда, а все указанные сведения заверяются руководителем отряда ЮИД.

Паспорт отряда содержит следующие разделы:

- Общие сведения об отряде ЮИД (*заполняются ежегодно в начале учебного года*).

В Отчет о работе отряда юных инспекторов движения (*составляется в конце каждого полугодия*).

Копия отчета о работе отряда юных инспекторов движения за полугодие по запросу может быть предоставлена в муниципальные органы управления образованием или в городские (районные) управления (отделы) внутренних дел (ГРУ-ОВД), лицам отвечающим за данное направление работы.

Общие сведения об отряде ЮИД

Город (район) _____

Полное название образовательного учреждения _____

Отряд создан _____

(дата создания отряда)

Руководитель отряда _____

фамилия, имя, отчество, должность, номер и дата приказа о назначении руководителем отряда

Командир отряда _____ учащийся(ая) _____ класса.

фамилия, имя, отчество

Имеется форма юных инспекторов движения _____

да, нет

Наличие кабинета безопасности дорожного движения _____

да, нет

Оборудована автоплощадка на территории школы _____

да, нет

Список членов отряда:

<i>№</i>	<i>Ф.И.О. учащегося</i>	<i>Класс</i>	<i>Дата и год рождения</i>	<i>Примечание</i>

ОТЧЕТ О РАБОТЕ ОТРЯДА ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ

за ___ полугодие _____ года

В В отряде состоит (указать количество) _____

В Членами отряда проведено _____ дежурств на постах у школы и рейдов

В Выявлено нарушений правил движения учащимися _____

В Направлено сигналов в школы _____
указать количество и название учреждений

В Проведено _____ бесед с детьми.

В Выпущено стенгазет _____

В Проведено соревнований, игр, выставок и др. мероприятий _____

указать общее количество, дату, место проведения и название каждого мероприятия

и Для обучения сверстников и младших школьников Правилам дорожного движения и для усовершенствования материальной базы отрядом ЮИД создано наглядных пособий (указать что конкретно) _____

и Выступления агитбригады _____
указать количество, дату и место проведения

В Шефство над дошкольными учреждениями _____

указать название учреждений и что сделано

В Работа проводимая с учащимися, имеющими вело- мототехнику:

в Другая работа по безопасности движения (указать какая) _____

в Участие отряда ЮИД в муниципальных и областных мероприятиях по безопасности дорожного движения _____

дата, место проведения, название мероприятия с указанием достигнутых результатов

Командир отряда _____

фамилия, имя, отчество

Подпись

Все указанные сведения заверяю.

Руководитель отряда _____

фамилия, имя, отчество

Подпись

Дата « _____ » _____ 20 ____ год

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по подготовке и проведению практических занятий

Обучение ПДД преследует реализацию практических, воспитательных, образовательных и развивающих задач. Задачи, поставленные на практических занятиях нацелены на формирование у детей знаний о правилах поведения на дорогах и умения применять полученные знания на практике. Немалая роль отводится воспитательным задачам. Воспитательное значение ПДД состоит в воспитании культуры поведения и положительных качеств личности ребёнка. Развивающие задачи намечают пути формирования и развития мотивационно - поведенческой культуры и эмоциональной сферы личности детей, ценностных ориентиров, готовности к дальнейшему самообразованию в изучении ПДД.

Тщательная подготовка к практическим занятиям - это другая возможность повысить его действенность. Овладение понятиями и терминами осуществляется, прежде всего, на теоретической части занятия и закрепляется в практической части. Подготовка и проведение его требуют от преподавателя большой затраты творческих сил.

Во-первых, на таких занятиях решаются многоплановые задачи. На каждом занятии дети непременно должны получить «прибавку» к практическому владению ПДД. Материал занятия и средства для его активизации следует использовать в воспитательных целях. Преподаватель решает, что конкретно следует воспитывать у детей на данном занятии, используя приемы и методы для их интеллектуального развития.

Во-вторых, на занятии используются различные организационные формы работы: групповые, парные, индивидуальные. Чтобы привлечь всех и каждого нужно развивать и совершенствовать свои организаторские способности для подготовки своего рода сценария занятия.

В-третьих, занятие должно быть обеспечено средствами обучения, соответствующими решаемым задачам.

В-четвертых, важным фактором является создание положительной мотивации в изучении ПДД, знании преподавателем психофизиологических особенностей и личности каждого ребенка. Это достигается использованием приемов, которые вызывают личную заинтересованность у детей в выполнении заданий. К ним относятся: речевые, проблемные задания.

Таким образом, практическое занятие, проводимое на специальных площадках и мини-автогородках, играет решающую роль в овладении детьми ПДД. На данных учебных пространствах формируются и закрепляются практические навыки и умения. Такие занятия дают возможность детям решать разнообразными, экономными и рациональными способами те или иные умственные и практические задачи. В этом их решающая роль.

Глубокое понимание преподавателем того, что от него ожидают дети, следует рассматривать как ещё одну возможность повышения действенности практического занятия. Следовательно, первое, что от преподавателя ожидают дети, - это хорошее практическое владение ПДД и умение доступно и грамотно объяснить данную тему.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ по использованию проблемного метода обучения в процессе преподавания основ безопасного поведения на дороге

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

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

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

После постановки проблемы, обозначьте основные исследовательские этапы:

1. Наблюдение. Не бойтесь выходить с детьми на улицу с ручкой и блок-нотом.

Пусть они посмотрят, действительно ли люди нарушают здесь ПДД, как часто это происходит.

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

2. Выдвижение гипотез. Гипотез должно быть несколько.

3. Доказательная база. Поиск доказательств под каждую гипотезу.

4. Формулировка решения. Выдвижение главной версии.

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

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

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по технологии прохождения трассы фигурного вождения велосипеда

Границами элементов фигурного вождения (далее – фигуры) являются их габаритные границы, линии разметки, вертикальные и горизонтальные ограничители, оборудованные в соответствии с описаниями и требованиями к ним.

Выезд двумя колесами за границу фигуры является завершением прохождения фигуры.

Началом и окончанием фигуры являются воображаемая линия, соединяющая начальные и конечные ограничители или стойки (иногда они совпадают).

Прохождением фигуры является пересечение начала фигуры передним колесом велосипеда.

Техника выполнения элементов фигурного вождения велосипеда

Название фигуры: «Старт»

Краткое описание фигуры: на площадке для фигурного вождения велосипеда, в том месте, откуда участники начинают прохождение трассы, белой краской нанесена горизонтальная линия, над которой надпись - «СТАРТ».

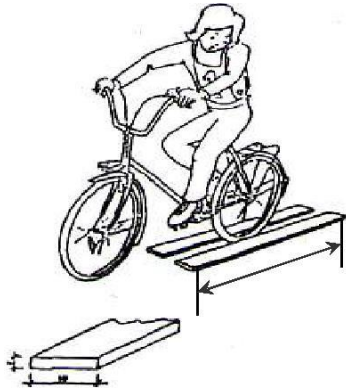
Техника прохождения фигуры:

Необходимо расположить переднее колесо велосипеда перед белой линией, подать знак выпрямленной рукой, отведенной влево о начале движения и тронуться с места для прохождения трассы.

Во время подачи сигнала рукой судья включает секундомер для определения времени прохождения трассы.

Название фигуры: «Коридор из «длинных досок»»

Краткое описание фигуры:



На площадке параллельно друг другу располагаются две доски.

Размер каждой доски: длина 1 м, ширина 0,1 м, высота 0,02 м.

Расстояние между досками 0,08 м.

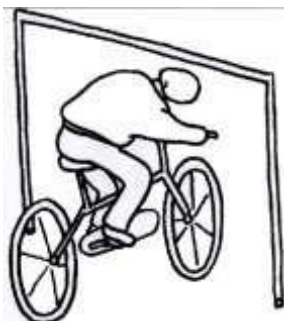
Задание: необходимо проехать по коридору между досками, не задев их колесами и не потеряв равновесия.

Техника прохождения фигуры:

Коридор из длинных досок преодолевается благодаря инерции качения велосипеда. Для этого при подъезде к коридору из длинных досок необходимо сделать 1-1,5 оборота педалями и расположить их параллельно поверхности земли, в таком положении въехать в коридор и больше не вращать педали.

Выезжаем из фигуры «задним» колесом и только тогда подаем сигнал поворота «налево» согнутой в локте правой рукой (можно вытянутой в сторону левой рукой, кому как удобнее) и направляем руль велосипеда к «габаритным воротам».

Название фигуры: «Габаритные ворота».



Краткое описание фигуры:

Фигура образована двумя вертикальными стойками, установленными на расстоянии 0,9 м друг от друга, и поперечной перекладиной на высоте 1,2 м. Перекладина не закреплена и свободно лежит на стойках.

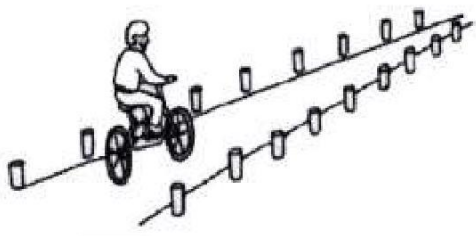
Задание: участнику необходимо проехать под перекладиной, не задев и не сбив ее.

Техника прохождения фигуры:

Подъезжая к воротам, необходимо направить руль велосипеда примерно к середине «габаритных ворот». Перед планкой сделать «нырок» головой вперед и

5. таком положении не вращая педали проехать «габаритные ворота». Преодолев эту фигуру, выезжаем на «сужающуюся дорожку».

Название фигуры: «Сужающаяся дорожка»



Краткое описание фигуры:

Дорожка ограничена двумя рядами столбиков высотой 0,1 м. Длина дорожки - 2,5-3 м.

Ширина дорожки: в начале – 0,4 м; в конце – 0,1 м.

Задание: участнику необходимо не задев, не сместив столбики и не потеряв равновесия проехать по дорожке, ширина которой сужается к концу.

Техника прохождения фигуры такая же, как и при преодолении «коридора из длинных досок», подбираем такое положение педалей велосипеда, чтобы они были при проезде по дорожке параллельны поверхности земли и по инерции качения проезжаем дорожку.

На выходе из этой фигуры выезжаем на фигуру «восьмерка».

Название фигуры: «Восьмерка»



Краткое описание фигуры:

На площадке белой краской (мелом) наносятся две параллельные друг другу линии.

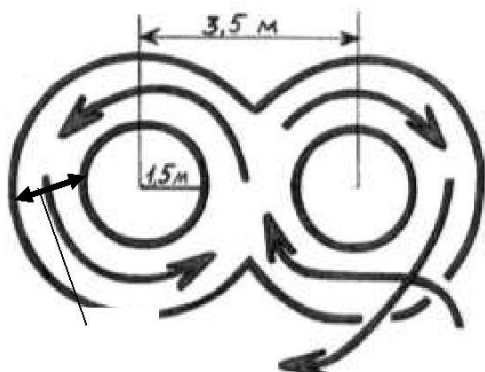
Ширина каждой линии – 0,04-0,06 м.

Расстояние между линиями большой и малой окружности – 0,5 м.

Расстояние между центрами малых окружностей – 3,5 м.

Радиус малой окружности – 1,5 м.

Задание: участнику необходимо проехать трас-



су в виде восьмерки между размеченными линиями, не задев их колесами и не потеряв равновесия. Начало движения в левую сторону.

50 см

Техника прохождения фигуры:

Участник въезжает через один из разрывов, разворачивается сначала внутри одной окружности, замыкая круг, затем внутри другой, но в противоположном направлении, и выезжает через второй разрыв, образуя траекторией движения восьмерку. Для успешного прохождения фигуры, необходимо учесть следующие моменты:

6. въехав в фигуру, необходимо придерживаться при движении передним колесом как можно ближе к обозначенному белой краской внутреннему правому краю фигуры (тогда и «заднее» колесо велосипеда не будет выезжать за обозначенные габариты «восьмерки»);

7. на середине фигуры необходимо «переложить» руль велосипеда, т.е. изменить направление движения велосипеда по часовой стрелке;

8. далее также необходимо удерживать движение переднего колеса как можно ближе к внутреннему, обозначенному диаметру фигуры;

9. на выезде из «восьмерки» необходимо сделать 1-1,5 оборота педалями для придания скорости велосипеду.

Название фигуры:

«Качели» Краткое описание фигуры:



На колодке диаметром 0,2 м располагается доска длиной 3 м, шириной – 0,2 м.

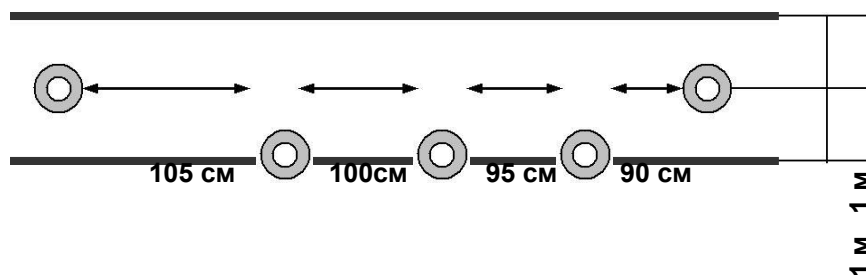
Задание: участник должен проехать по «качелям», не съехав с них колесами в сторону и не потеряв равновесия.

Техника прохождения фигуры:

Визуально выбираем середину доски и, набрав скорость (два оборота педалями), располагаем педали параллельно поверхности земли для большей устойчивости, заезжаем на середину доски. После середины доски педали удерживаем в том же положении плавно спускаемся с доски, следя за тем, чтобы и передним и задним колесами оставаться на доске.

После завершения выполнения этой фигуры, подруливаем велосипедом вправо и выезжаем на дистанцию выполнения фигуры «Змейка».

Название фигуры: «Змейка»



начало

Краткое описание фигуры:

На площадке в одну линию расположены 5 кеглей высотой 0,12 м.

Расстояния между кеглями различное.

На расстоянии 1 м влево и вправо от стоек нанесена ограничительная раз-метка, образующая своеобразный коридор.

Задание: участнику необходимо проехать зигзагом между кеглями, установленными на одной линии, с различным интервалом не задев и не сместив их, не выезжая за пределы коридора.

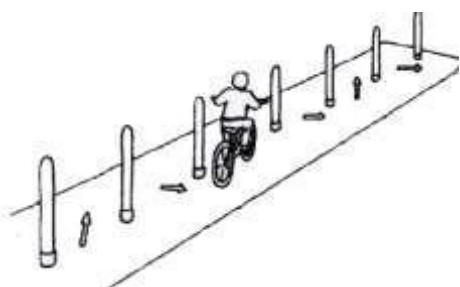
Техника прохождения фигуры:

Проезд фигуры «змейка» начинается с большего пролета (105 см). Техника проезда произвольная, как кому удобно. При заезде в первый

пролет необходимо учесть с какой стороны заезжаешь - слева или справа от кегли,

- зависимости от этого педаль левая или правая будет располагаться сверху или внизу. Первый пролет проезжается до середины по инерции, затем притормаживаем и немного доворачивая рулем как бы возвращаемся «назад», затем поворачиваем руль вперед и заезжаем во второй пролет. Аналогичным образом преодолеваются еще два пролета. Четвертый пролет преодолевают с учетом педали находящейся сверху, соответственно, если левая педаль сверху, то с левой стороны от кегли и наоборот, если правая педаль сверху, то с правой стороны от кегли.

Название фигуры: «Слалом»



Краткое описание фигуры:

Фигуру образуют 6 стоек высотой 1,2 м, установленных через 1,5 м на одной линии. Ограничительная разметка фигуры проводится параллельно линии стоек на расстоянии 1,5 м, с двух сторон от нее, на одном уровне.

Название фигуры: «Перенос предмета»

Краткое описание фигуры:



На площадке на двух стойках высотой 1,5 м, располагаются чаши диаметром 0,2 м и глубиной 0,01 м. Расстояние между стоками 5 м.



В чаше первой стойки находится теннисный шарик.

Задание: участнику необходимо, не останавливаясь, перевести предмет с одной стойки на другую. За проезд мимо предмета, падение предмета с конечной стойки, не установку предмет на стойку начисляются штрафные очки.

Техника прохождения фигуры:

Участник подъезжает к первой стойке с предметом, одной рукой управляя велосипедом, в процессе движения берет предмет в руку и перевозит его в руке (не касаясь руля) ко второй стойке. Проезжая мимо нее кладет предмет в чашу.

Название фигуры: «Прицельное торможение»

Краткое описание фигуры:



Фигура представляет собой квадрат, размеченный на площадке, сторона которого 1 м. На стороне параллельной стороне въезда на низких стойках высотой 0,4 м, располагается перекладина, которая не имеет жесткого крепления со стойками, а свободно лежит на них. Расстояние между стойками с перекладиной 1 м.

Задание: Участнику необходимо произвести торможение с таким расчетом, чтобы остановив велосипед, переднее колесо имело контакт с планкой, но не сбило ее и не выехало за пределы ограждения.

Допускается касание земли ногой в пределах фигуры, после остановки велосипеда. Штрафуется пересечение разметки, до и после выполнения упражнения. Планка является финишной линией.

Техника прохождения фигуры:

Визуально определившись, подрулить велосипедом так, чтобы заехать в «квадрат» и передним колесом остановиться в этом квадрате (переднее колесо не должно «заехать» за стоп-линию, но и не должно «не доехать» до планки). Удерживая руль велосипеда одной рукой и убрав одну ногу с педали, наступив на поверхность площадки, другую руку поднимаем вверх, показывая остановку. Это свидетельствует об окончании прохождения дистанции фигурного вождения велосипеда. В этот момент судья останавливает секундомер и фиксирует время прохождения трассы.

Заключение

Главными результатами своей работы считаю, что методические рекомендации по созданию отряда «Юные инспекторы движения» разработаны и могут быть использованы в работе школ, других образовательных учреждений.

Цель – помочь учителю, преподавателю-организатору основ безопасности жизнедеятельности, классному руководителю, вожатым и всем, кто заинтересован в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, кому не безразличны вопросы безопасного поведения на дорогах, в проведении внеклассной работы по формированию навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте – достигнута.

В ходе моей работы основными достигнутыми результатами являются:

- изучены проблемы формирования навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте;
- выявлены факторы, влияющие на формирование навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте;
- разработаны и проверены педагогические условия успешного результативного формирования навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте;
- даны методические рекомендации по формированию навыков безопасного поведения на дорогах в младшем и среднем школьном возрасте.

Я считаю, что материал, представленный в методической разработке актуален, интересен, разнообразен, доступен.

Создание отряда «Юные инспекторы движения» помогает привлечь внимание детей к изучению и соблюдению Правил дорожного движения, воспитывает у детей интерес и уважение к профессиям водителя, инспектора ГИБДД. Развивает творческие и коммуникативные способности ребят, расширяет кругозор.

Литература

1. Авдеева Н.Н , Князева О.Л., Стеркина Р.Б. Безопасность на улицах и дорогах, 1997г.
2. Атлас медицинских знаний
- 3.Бабина Р.П. О чем говорит дорожный алфавит. Мет. Пособие. М: Издательство АСТ-ЛТД, 1997г.
4. Бабина Р.П. Безопасность на улицах и дорогах. Мет. пособие 1-4 кл. М: ООО «Издательство АСТ-ЛТД», 1997г.
5. Бабина Р.П. Увлекательное дорожное путешествие. Учебное пособие для учащихся начальной школы, 1997.
6. Бабина Р.П. Советы Дяди Степы, 4 кл.,1997.
7. Бабина Р.П. Уроки Светофорика, 2 кл.,1997.
8. Газета «Добрая дорога детства» 2005,2006,2008г.
9. Извекова Н.А. Правила дорожного движения. Учебное пособие для 3 кл., М: Просвещение, 1975г.
10. Инструкции лицам, работающим с детьми и обеспечивающим безопасность на дороге.2004г.
- 11 Косой Ю.М. Про дороги и про улицы, 1986г.
12. Кузьмина Т.А., Шумилова В.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, Волгоград, Издательство «Учитель», 2007.
13. Методические рекомендации по организации работы по безопасности дорожного движения в школе, 2004.
- 14.Программа по изучению ПДД «Правила дорожного движения 1-9 классы»
- 15.Правила дорожного движения Российской Федерации, М: Эксмо, 2007.
16. Рублях В.Э., Овчаренко Л.Н. Изучение правил дорожного движения в школе. Пособие для учителей М.: Просвещение, 1981.
17. Смушкевич Е.С., Якупов А.М. Мы идем по улице. Сборник материалов и мет. Рекомендаций к изучению правил безопасного движения в 1кл., 1997.
18. Смушкевич Е.С., Якупов А.М. Мы идем по улице. Сборник материалов и мет. Рекомендаций к изучению правил безопасного движения во 2кл., 1997.
19. Смушкевич Е.С., Якупов А.М. Мы идем по улице. Сборник материалов и мет. Рекомендаций к изучению правил безопасного движения в 3 кл., 1997.
20. Терехова Е.А. Образовательная программа «Дети - дорога – дети», Ставрополь, 1995г.
- 21.Фролов М.П., Спиридонов В.Ф. Безопасность на улицах и дорогах. Учебное пособие для 7-8 кл., 1997г.
22. Фролов М.П., Спиридонов В.Ф. Безопасность на улицах и дорогах. Учебное пособие для 9-11 кл., 1997г.