

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

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение.....</b>	<b>3</b>
<b>Глава 1. Формирование навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего возраста.....</b>	<b>6</b>
1.1. Анализ состояния детского дорожно-транспортного травматизма.....	6
1.2. Психофизиологические и возрастные особенности поведения детей младшего и среднего школьного возраста на дороге.....	7
1.3. Правила дорожного движения и безопасное поведение на дороге.....	11
1.4. Историческая справка.....	14
1.5. Методика преподавания Правил дорожного движения.....	20
1.6. Нормативные и информационные документы.....	23
 <b>Глава 2. Разработка и внедрение методических рекомендаций по формированию навыков безопасного поведения на дороге у детей младшего и среднего школьного возраста .....</b>	 <b>24</b>
2.1. Цель и задачи создания отряда «Юные инспекторы движения»... 24	24
2.2. Положение об отряде «Юные инспекторы движения».....	25
2.3. Работа отряда «Юные инспекторы движения».....	36
2.4. Результаты работы отряда «Юные инспекторы движения».....	41
 <b>Заключение .....</b>	 <b>47</b>
<b>Список литературы.....</b>	<b>48</b>

## 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» приобретается 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 возраста во многом определяют их поведение на дороге.

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», «регулирующий», «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 убегали, 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. Положение об отряде «Юные инспекторы движения»**

**Назначение:**

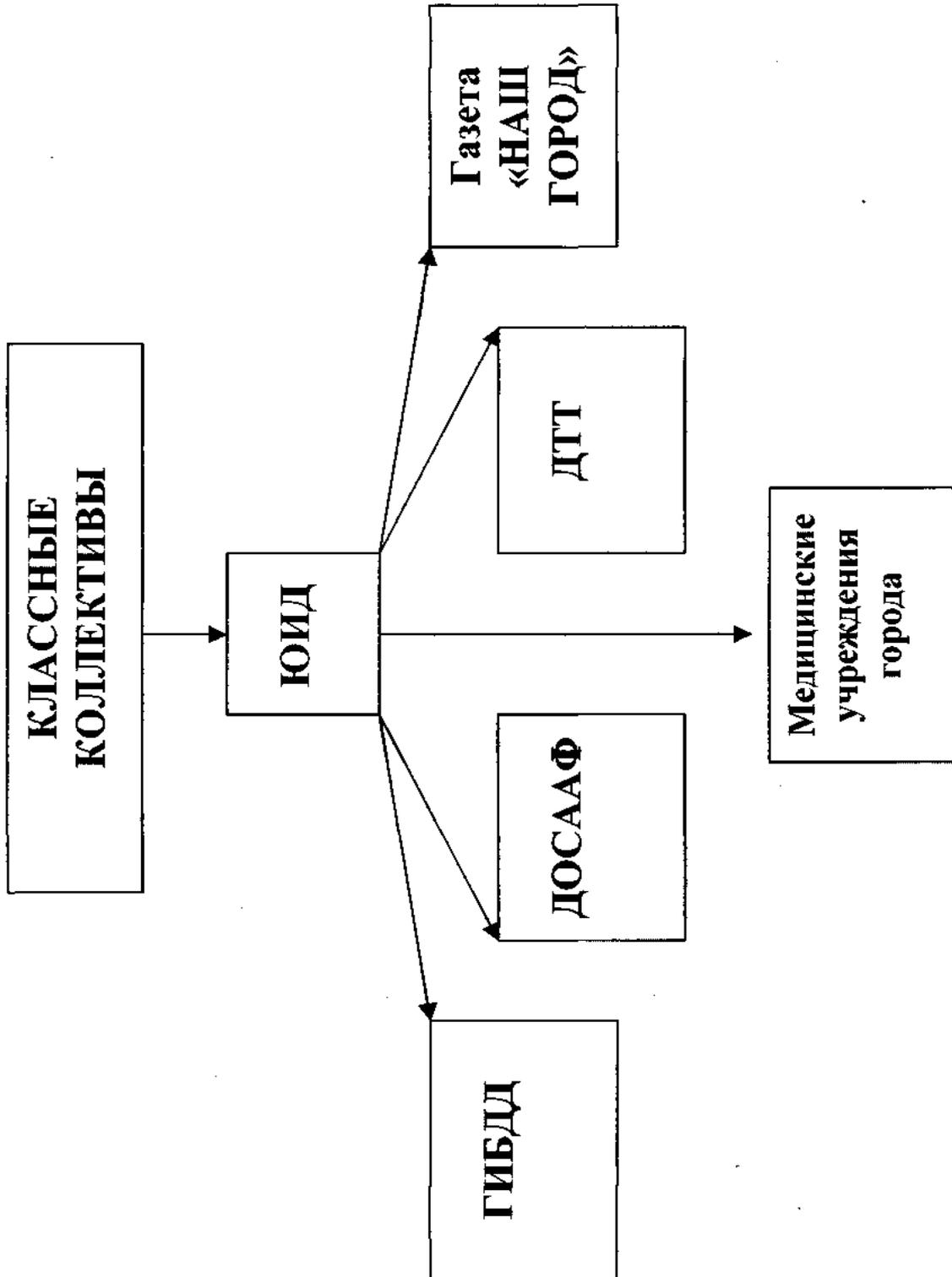
Отряд ЮИД предназначен для повышения интереса к изучению правил дорожного движения, приобретения теоретических и практических навыков оказания первой медицинской помощи, пропаганды ПДД.

**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 юидовского 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**

### **СЕНТЯБРЬ**

- 1.Общий сбор членов отряда ЮИД. Выборы штаба. Распределение обязанностей. Оформление уголка «Добрая дорога детства» и другой документации.
- 2.Праздник «Посвящение первоклассников в пешеходы».
- 3.Беседы по правилам дорожного движения в классах.

### **ОКТЯБРЬ**

- 1.Провести работу по выявлению велосипедистов в школе и провести с ними теоретические и практические занятия.
- 2.Подготовить и провести школьные соревнования «Юный велосипедист».
- 3.Провести в начальных классах конкурс рисунков «Правила дорожного движения – наши верные друзья». Из лучших рисунков оформить выставку и провести экскурсию для детей.

### **НОЯБРЬ**

- 1.Выпустить красочный плакат-напоминание ребятам о соблюдении Правил дорожного движения в дни осенних каникул.
- 2.Подготовить программу агитбригады «Магистраль» и выступить среди своих обучающихся.

## **ДЕКАБРЬ**

1. Провести во всех классах викторину по ПДД. Подвести итоги. Отметить лучших.
2. Провести среди 5-9 классов смотр плакатов по пропаганде Правил дорожного движения. Оформить выставку. Лучших ребят отметить.
3. На празднике «Прощание с букварем» выступить с программой по Правилам дорожного движения «Азбука безопасности».
4. Перед уходом ребят на зимние каникулы провести во всех классах линейки «безопасности».

## **ЯНВАРЬ**

1. В дни каникул провести рейды «Юный пешеход» в микрорайоне школы с целью предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.
2. Выступить с программой агитбригады «Магистраль» в детских садах.
3. Организовать смотр среди школьников на лучшую песню, стихотворение по Правилам дорожного движения.

## **ФЕВРАЛЬ**

1. Посетить ГИБДД.
2. Провести соревнования на лучшего знатока Правил дорожного движения среди учащихся 5-9 классов. Подвести итоги.
3. Провести встречу с работниками ГИБДД и водителями, шефствующего предприятия.
4. Организовать подготовку к городскому конкурсу рисунков и плакатов по безопасности дорожного движения.

## **МАРТ**

1. Организовать подготовку к городскому смотру агитбригад отрядов ЮИД.
2. Провести зачетные занятия по Правилам дорожного движения в 5-9 классах.

3. Провести проверку знаний по Правилам дорожного движения в 1-4 классах. Подвести итоги. Определить лучшие классы.
4. Организовать смотр поделок «Сделай сам» по Правилам дорожного движения (1-9 классы).
5. Перед каникулами выпустить листовку-обращение и поместить ее на видном месте.

### **АПРЕЛЬ**

1. Организовать подготовку и принять участие в городском соревновании агитбригад ЮИД.
2. Провести теоретические и практические занятия с велосипедистами. Организовать прием зачетов у тех ребят, которым исполнилось 14 лет.
3. Провести соревнования на лучшего «Юного велосипедиста».
4. Провести игру «Пешеходы и водители» в начальных классах.

### **МАЙ**

1. Подготовиться и принять участие в городских соревнованиях «Безопасное колесо».
2. Провести «Неделю безопасности», посвященную окончанию учебного года.
3. Организовать и провести рейды «Юный пешеход» и «Юный велосипедист».
4. Провести выступления агитбригады «Магистраль» во всех классах.
5. Принять участие в проведении зачетных уроков по ПДД во всех классах с практическими занятиями на спортивной площадке.

### **ИЮНЬ, ИЮЛЬ, АВГУСТ**

1. Организовать работу отряда ЮИД в лагере отдыха при школе «У светофора нет каникул».
2. Организовать работу и принять участие во Всероссийском рейде «Внимание, дети!».

## 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.

ЗАДАНИЕ: оборудовать уголок «Добрая дорога детства», 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: сделать подборку автомобилей различных марок в тетради. Провести с учащимися 1-4 классов беседы о развитии отечественного автомобилестроения. Предложить детям нарисовать различные автомобили, автобусы, мотоциклы.

### ЗАНЯТИЕ № 3(октябрь)

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

ЗАДАНИЕ: нарисовать схему остановочного пути автомобиля и с помощью этой схемы провести в младших классах беседы о недопустимости перехода проезжей части дороги перед близко идущим транспортом. Использовать примеры детского дорожно-транспортного травматизма по городу и области.

### ЗАНЯТИЕ № 4 (октябрь)

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

ЗАДАНИЕ: повторить общие обязанности участников движения. Изготовить макет дорожного знака «Пешеходный переход» и провести с детьми 1-4

классов беседу об этом знаке. Начертить с детьми перекресток и изучить правила перехода улицы.

#### ЗАНЯТИЕ № 5 (ноябрь)

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

ЗАДАНИЕ: изучить разметку проезжей части. Вывести детей на экскурсию на ближайший перекресток и объяснить на практике то, что изучили в теории.

#### ЗАНЯТИЕ № 6 (ноябрь)

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

ЗАДАНИЕ: провести беседу с младшими школьниками: «Какими были и стали улицы нашего города?».

#### ЗАНЯТИЕ № 7 (декабрь)

Правила дорожного движения. Светофорное регулирование движения. Значение сигналов светофора. Поведение пешеходов на регулируемом перекрестке. Спецмашины.

ЗАДАНИЕ: изучить фазы цикла светофора. Провести занятие с детьми «Трехцветный друг». Изготовить модель действующего светофора и продемонстрировать его работу.

#### ЗАНЯТИЕ № 8 (декабрь)

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

ЗАДАНИЕ: в рабочей тетради зарисовать дорожные знаки, написать их название. Выучить.

#### ЗАНЯТИЕ № 9 (январь)

Сигналы регулировщика. Тренировка в подаче сигналов регулировщика.

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

#### ЗАНЯТИЕ № 10 (январь)

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

ЗАДАНИЕ: провести игру «Мы – на перекрестке».

#### ЗАНЯТИЕ № 11 (февраль)

Права, обязанности и ответственность граждан за нарушение правил дорожного движения.

ЗАДАНИЕ: выпустить газету «Светофор».

#### ЗАНЯТИЕ № 12 (февраль)

История ГАИ-ГИБДД. «На страже безопасности движения». Роль отрядов ЮИД в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма.

ЗАДАНИЕ: посетить ГИБДД. 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 ПДД среди учащихся и дошкольников. Подготовка и проведение беседы. Проведение игр по безопасности движения. Наглядные пособия и техника их изготовления.

**ЗАДАНИЕ:** в тетради составить текст беседы по правилам дорожного движения. Придумать и записать игры.

#### ЗАНЯТИЕ № 15 (апрель)

Правила дорожного движения для велосипедистов.

**ЗАДАНИЕ:** взять на учет всех велосипедистов. Провести с ними теоретические и практические занятия с приемом зачетов у тех, кому исполнилось 14 лет.

#### ЗАНЯТИЕ № 16 (апрель)

Роль кабинета безопасности в пропаганде правил дорожного движения.

**ЗАДАНИЕ:** оформить «Уголки безопасности» в кабинетах младших классов.

#### ЗАНЯТИЕ № 17 (май)

Документы ЮИД. Документы отряда.

**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 детских 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;
- учебники и прочая литература по ПДД и медицинским знаниям.

Б) для проведения практических занятий по оказанию первой медицинской помощи:

- медицинская аптечка;
- подручные средства.

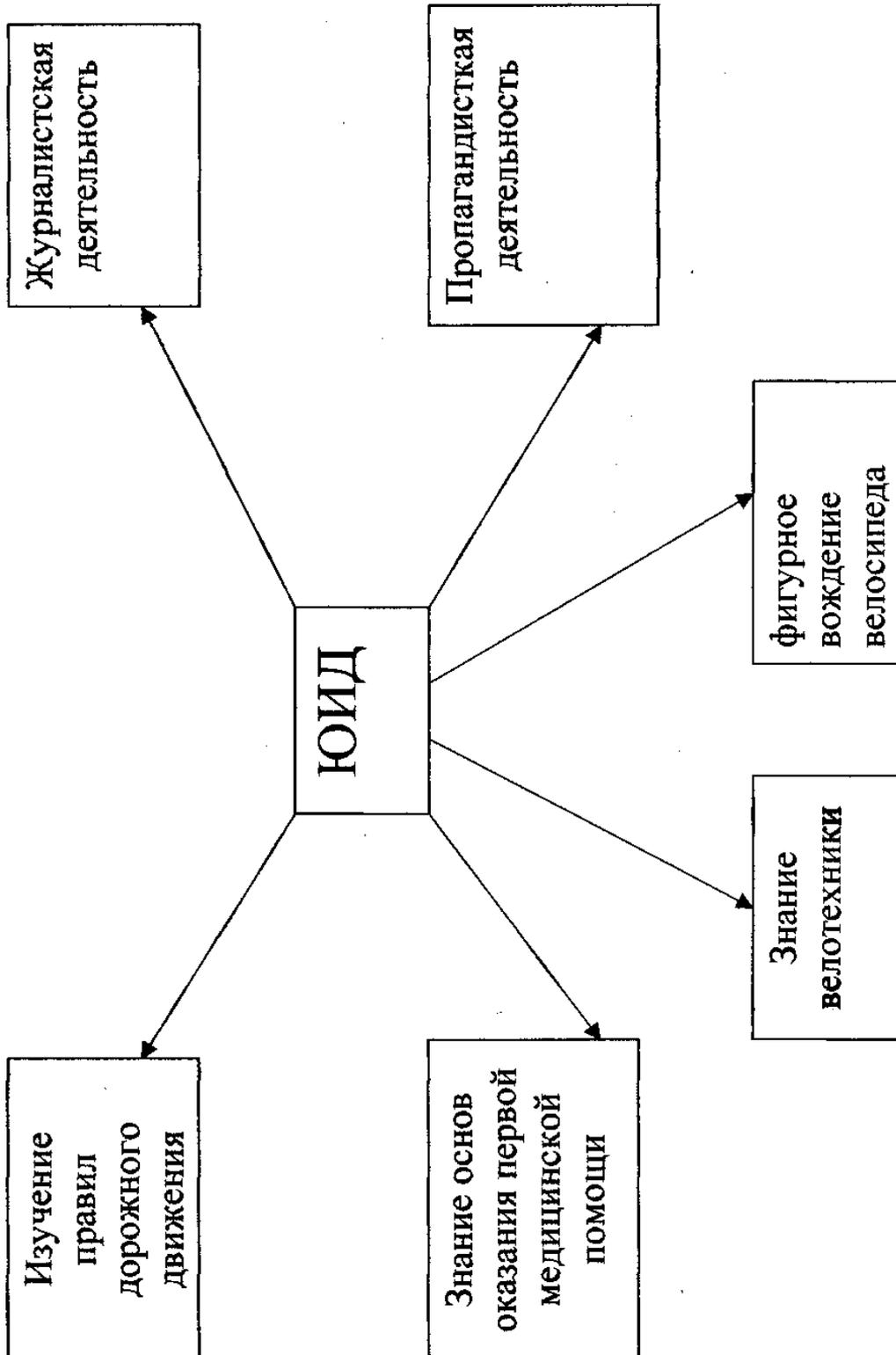
В) инвентарь для проведения практических занятий на школьной площадке:

- 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.

### 2.3. 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.

#### **2.4. Результаты работы отряда «Юные инспекторы движения»**

- За годы существования в школе отряда «Юные инспекторы движения» (с 2002г.) наши дети не были участниками дорожно-транспортных происшествий.
- В течение девяти лет члены отряда юных инспекторов движения ежегодно становятся призерами городских соревнований «Безопасное колесо» .
- Неоднократно являлись призерами областных соревнований «Безопасное колесо».
- Многие из выпускников получили документы на право вождения личного автотранспорта.
- 12 человек выбрали профессию водителя.
- 3 человека работают в ДПС.
- 1 человек работает в МЧС.

## **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.

















