

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное учреждение высшего образования
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. АСТАФЬЕВА
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

Институт физической культуры, спорта и здоровья им. И.С. Ярыгина
Выпускающая кафедра теории и методики медико-биологических основ
и безопасности жизнедеятельности
Сизов Павел Михайлович

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: Организация факультативных занятий с обучающимися старших классов
по основам безопасности дорожного движения

Направление подготовки 44.03.01 Педагогическое образование

Программа бакалавриата Безопасность жизнедеятельности

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

и.о. зав.кафедрой к.п.н., доцент Казакевич Н.Н.

(ученая степень, ученое звание, фамилия, инициалы)

9.06.21 [подпись]
(дата, подпись)

Руководитель к.б.н., доцент Турыгина О.В.

(ученая степень, ученое звание, фамилия, инициалы)

Дата защиты 24.06.2021 [подпись]

Обучающийся Сизов П.М.

(фамилия, инициалы)

[подпись]
(дата, подпись)

Оценка отлично

(прописью)

Красноярск
2021

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Безопасность дорожного движения как направление современных педагогических знаний.....	9
1.1. Зарубежный и российский опыт безопасности дорожного движения.....	9
1.2. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования безопасности поведения на дорогах у учащихся старших классов.....	19
Выводы по 1 главе.....	29
Глава 2. Особенности проведения факультативных занятий с обучающимися старших классов по основам безопасного дорожного движения.....	31
2.1. Этапы формирования безопасного поведения старших школьников в учебной деятельности.....	31
2.2. Содержание и организация факультативных занятий с обучающимися старших классов.....	41
2.3. Критериальные измерения готовности учащихся старших классов к обеспечению безопасного поведения на дорогах на факультативных занятиях.....	51
Выводы по 2 главе.....	54
Заключение.....	56
Список используемой литературы.....	58
Приложение.....	62

Введение

В Российской Федерации проблема детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) по своим масштабам и последствиям: гибели и ранениям детей и тяжести полученных ими травм - имеет все признаки национальной катастрофы. По данным аналитических материалов Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД России, число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), в расчете на 100 тыс. населения в России почти в 3 раза больше, чем в Италии, и в 2 раза больше, чем во Франции и в Германии. В Российской Федерации детский дорожно-транспортный травматизм характеризуется высокой смертностью.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются дети и подростки школьного возраста. Согласно данным Госавтоинспекции, в 2019 году в дорожных авариях погибли 794 ребенка в возрасте до 18 лет, в то время как в позапрошлом году - 869 детей. При этом пострадавших детей в прошлом году стало больше на 343 ребенка, по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Так, в 2019 году ранены в дорожных авариях - 27 тыс. 468 человек, в 2018 году - 27 тыс. 125 человек.

Всего число аварий с детьми в России в минувшем году увеличилось и составило 24 тыс. 820 (24 тыс. 623 - в 2018 году). В результате дорожно-транспортных происшествий в мире ежегодно погибает около 1,35 миллиона человек. Иначе говоря, на дорогах планеты каждые 24 секунды обрывается чья-то жизнь. Половину всех погибших в результате ДТП составляют пешеходы, велосипедисты, а также водители моторизованных двухколесных транспортных средств и их пассажиры. Травмы в результате ДТП являются восьмой по значимости причиной смерти в мире и первой - среди детей в возрасте 5-14 лет и молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет.

«За пять последних лет на территории РФ благодаря комплексу мер, принимаемых как по правоохранительной направленности, дорожной отрасли, профилактике среди участников дорожного движения, мы

зафиксировали 26-процентное снижение погибших в результате ДТП»,— сказал господин Горовой в Саратове на церемонии вручения патрульных автомобилей сотрудникам ГИБДД в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Но не взирая на снижении количества погибших в ДТП нам есть еще куда стремиться и продолжать работу в области снижения детского и подросткового травматизма на дорогах.

Профилактика детского дорожно транспортного травматизма возможна не только при условии специальной подготовленности детей и подростков к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде, но и сформированности у них транспортной культуры. Это обусловлено, во-первых, требованиями к сохранению жизни и здоровья подрастающего поколения, во-вторых, потребностью общества в повышении уровня транспортной культуры населения и, в-третьих, заказом системе образования на подготовку детей к безопасной жизни и деятельности в условиях развивающейся транспортной среды.

Сохранение жизни и здоровья юных участников транспортных процессов имеет социальные, технико-экономические, экологические, психологические, культурологические, правовые, этические, эстетические и педагогические аспекты, что не всегда учитывалось ранее теоретиками и практиками в области безопасности на транспорте, психологии и педагогики, управления образованием. Не учитывалось и то, что большинство людей, среди которых немало учителей и родителей, привыкли руководствоваться личным опытом, а не специальными научными знаниями и умениями в области подготовки детей к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Создание в образовательном учреждении условий для формирования навыков безопасного поведения на дорогах - настоятельная потребность сегодняшнего дня.

В Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864

«О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» говорится о том, что целью является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом;

задачами являются:

создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Таким образом, обществом предъявляются повышенные требования к безопасности подрастающего поколения. Бесспорно, что за безопасность жизни ребенка отвечает прежде всего семья. Однако продолжительную часть времени обучающийся находится в школе, поэтому возрастает роль и ответственность системы образования за подготовку обучающихся по вопросам, относящимся к области безопасности жизнедеятельности.

Решение задачи по охране жизни и здоровья детей предполагает формирование устойчивых знаний и навыков безопасного поведения на дорогах с помощью изучения, практической отработки Правил дорожного движения в урочной и внеурочной деятельности.

С 1991 года, когда в практику общеобразовательных учреждений введен новый курс «Основы безопасности жизнедеятельности», развивается образовательная область «Безопасность жизнедеятельности», охватывающая теорию и практику защиты человека от опасных ситуаций и вредных факторов среды обитания во всех сферах человеческой деятельности. А.А. Желтиков, Н.А. Крючек, А.Г. Курьлев, К. Миронов, Б.И. Мишин, В.В. Поляков, О.Н. Пономарева, О.Н. Русак, А.Т. Смирнов и другие изучают условия организации и программно-методическое обеспечение новой

образовательной области. Диссертационные исследования В.В. Гафнера, Э.М. Киселевой, Л.А. Михайлова и других посвящены важной проблеме подготовки учителей, преподающих курс ОБЖ в общеобразовательных учреждениях. В публикациях О.Н. Пономаревой, О.Н. Русак и других подчеркивается, что главным, решающим и основополагающим моментом в решении проблем выживания является обучение подрастающего поколения; раскрывается суть этого обучения, которая, по мнению ученых, состоит в привитии человеку навыков распознавания опасностей и обучении методам защиты от них. Проблема безопасности трактуется с позиции создания условий для обеспечения безопасной жизнедеятельности людей и их обучения безопасному поведению.

В настоящее время в проекте Концепции формирования культуры безопасности жизнедеятельности рассматриваются не просто вопросы формирования основ безопасности жизнедеятельности, а технология формирования культуры безопасности жизнедеятельности, которая представлена как совокупность культурно-информационных воздействий, направленных на развитие поведенческих мотивов и качеств личности безопасного типа, способной принять безопасные решения в быту и профессиональной деятельности.

Таким образом, организация факультативных занятий с обучающимися старших классов по основам безопасности дорожного движения является актуальной темой сегодняшнего дня. Этому будет посвящена данная работа.

Актуальность - в связи с увеличением количества авто, мото-транспортных средств на дорогах и улицах населенных пунктов России, а также появлением в магазинах и пунктах проката электросамокатов развивающих скорость до 50 км/ч возрастает необходимость более качественного обучения подростков правилам безопасного поведения на дорогах, транспорте и в пешеходных зонах.

Так как из обучающихся старших классов большая часть после окончания общеобразовательной организации пойдет обучаться в автошколы

для получения прав на управления транспортными средствами, то организация факультативных занятий по изучению ПДД является своевременной и необходимой.

Проблема исследования - поведение обучающихся старших классов на транспорте, дорогах и пешеходных зонах.

Объект исследования - факультативные занятия с обучающимися старших классов по основам безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – факультативные занятия как средство формирования безопасного поведения на транспорте, дорогах и тротуарах.

Цель исследования – организация факультативных занятий с обучающимися старших классов по основам безопасного поведения на транспорте и дорогах.

Гипотеза исследования: предполагается что применение факультативных занятий позволит наиболее эффективно усвоить материал по безопасному поведению на дорогах и транспорте .

Задачи исследования:

1. проанализировать зарубежный и российский опыт безопасности дорожного движения, путем изучения научно методической литературы и статистики.

2. Организовать и провести серию факультативных занятий по безопасному поведению на дорогах, транспорте и пешеходных зонах с обучающимися старших классов.

3. экспериментально проверить организацию факультативных занятий по безопасному поведению на дорогах, транспорте и пешеходных зонах с обучающимися старших классов.

Методологическую основу исследования составили важнейшие общеметодологические принципы и методы познания социальной действительности. Основными методологическими подходами явились подходы в образовании: системный (Ю.К. Бабанский, В.А. Беликов, К.Ю. Богачев, В.И. Загвязинский и др.), антропологический (Э.А. Орлова,

Ю.И.Салов, Г.А.Соколова, Д.К. Танатова и др.), культурологический (А.Ю. Белогуров, В.С. Библер, М.Р. Битянова, Г.И. Гайсина, И.Ф. Исаев, С.Е. Карпова и др.) и рефлексивный (Г.А.Голицын, Г.Г. Гранатов, Т.М. Давыденко, А.А. Найн, Н.Я. Сайгушев, И.Н. Семенов и др.)

Особое значение имели идеи ученых и специалистов: в области безопасности на транспорте - В.Ф. Бабков, Г.Я. Волошин, Г.И. Клинковштейн, И.К. Коршаков, В.И. Лукъянов и др. и культуры безопасности (Ю.Л. Воробьев, П.И. Костенок, В.Н. Мошкин, В.В. Сапронов и др.

Организация факультативных занятий с обучающимися старших классов, направленные на снижение уровня травматизма путем подготовки подростков к безопасной жизнедеятельности на дороге. Выявлен, обоснован комплекс организационно-педагогических условий, направленный на специальное обучение обучающихся безопасности на транспорте и их подготовку к осознанному и безопасному участию в транспортных процессах; формирование у них специальных качеств, определяющих их как транспортнобезопасных личностей, и развитие умений и навыков безопасной жизнедеятельности на дороге.

Теоретическая значимость исследования состоит в следующем: определены содержание и организация факультативных занятий с обучающимися старших классов, выявлены новые принципы, учет которых позволит повысить ответственность, снизить риск для них и объединить усилия субъектов рассматриваемого процесса в подготовке обучающихся к осознанному и безопасному участию в транспортных процессах.

Практическая значимость исследования. Материалы исследования могут быть широко использованы во всех общеобразовательных школах, а также в начальных и средних образовательных профессиональных учебных заведениях; в вузах и колледжах в процессе профессиональной подготовки учителей, при разработке программ, учебных курсов, спецкурсов и

семинаров в области формирования транспортной культуры школьников; в системе дополнительного профессионального образования учителей.

Структура работы. Работа состоит из введения, 2 глав, заключения и списка использованной литературы.

Глава 1. Безопасность дорожного движения как направление современных педагогических знаний

1.1. Зарубежный и российский опыт безопасности дорожного движения

Анализ существующих в России проблем в сфере безопасности дорожного движения показал, что не решены все принципиальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения и, как следствие, создавшаяся ситуация в условиях роста автомобилизации страны хоть и налаживается, но не теми темпами которые предусмотрены целевыми программами.

Ежегодно на автомобильных дорогах городов России погибают 15 - 20 тыс. человек и получают ранения более 200 тыс. человек. К 2024 году число погибших в ДТП планировалось снизить в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, или до четырех погибших на 100 тысяч человек населения. Задача амбициозная, если учесть, что в 2017 году в России в среднем гибло 13 человек на 100 тысяч. Но поставленная цель не лишена смысла. В развитых странах мира уже в 2017 году показатель смертности не превышал четырех человек на 100 тысяч. Например, в Германии погибших в ДТП было 3,8 на 100 тысяч населения, в Японии - 3,7, а в Норвегии - всего 2 человека. Разрыв с этими странами просто необходимо сокращать. К своему результату страны шли десятком, а то и два-три десятка лет. В России планируется сделать подобный рывок за 13 лет. По итогам расширенного заседания президиума Госсовета, прошедшего 28 сентября, президент Владимир Путин поручил правительству установить целевое значение не более четырех погибших в ДТП людей на 100 тысяч человек к 2030 году.

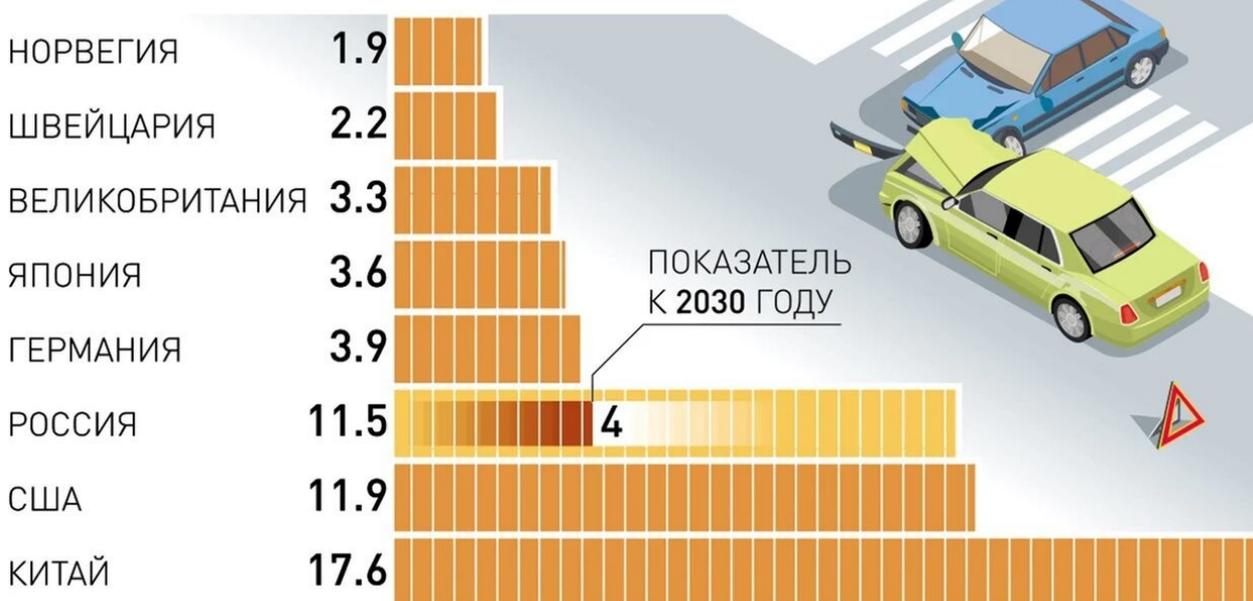
Как указано в "Стратегии безопасности дорожного движения", многократное отставание от показателей развитых стран обусловлено низкой дисциплиной водителей, низким качеством дорог и недостатками

организации движения. Меры, предусмотренные нацпроектом, будут направлены на самые болевые точки.

Уже в ближайшее время планируется подготовить поправки в законодательство, усиливающие ответственность за наиболее опасные нарушения правил дорожного движения. На 65 участках автодорог внедрят интеллектуальные системы. Контролировать безопасность автомобилей будут с помощью специальной техники. На федеральный проект "Безопасность дорожного движения" в составе нацпроекта до 2024 года заложено 55,9 млрд рублей.

СМЕРТНОСТЬ ОТ ДТП В СТРАНАХ МИРА И РОССИИ, 2019 ГОД, НА 100 ТЫС. НАСЕЛЕНИЯ

Источник: IRTAD, openbase.online, НИУ ВШЭ



Ситуация с аварийностью усугубляется такими тенденциями, как постоянно возрастающая мобильность населения, снижение объемов

перевозок общественным транспортом и рост числа личных транспортных средств, нарастающая диспропорция между увеличением числа транспортных средств и протяженностью дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Так, в России уровень автомобилизации в 1995 г. составлял примерно 135 ед. транспортных средств на 1 тыс. жителей, а к 2020 г. он уже превысил 313 ед. транспортных средств на 1 тыс. жителей, тогда как федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется почти 27 процентов протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства, реконструкции и ремонта дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов автомобильный парк вырос более чем в 1,7 раза. В России нет скоростных автомобильных дорог.

Следствием этого является постоянное увеличение стесненности дорожного движения, рост количества непосредственных контактов, взаимодействий участников дорожного движения, которые во многих случаях носят конфликтный характер и часто перерастают в ДТП.

Такая ситуация характерна для всех стран с рыночной экономикой на этапе роста автомобилизации, что не означает отсутствие возможности стабилизировать и последовательно снижать рост ДТП.

Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике России. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в России, следует отнести:

– массовое пренебрежение участниками дорожного движения требованиями безопасности дорожного движения, недостаточное понимание и поддержку мероприятий со стороны общества, недостаточный уровень подготовки водителей, приводящий к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительную дисциплину, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

– недостатки технического обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения, в первую очередь, несоответствие технического уровня дорожного хозяйства, транспортных средств, средств организации дорожного движения современным требованиям, отставание в системах связи, приводящее к позднему обнаружению ДТП и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим.

Зарубежный опыт работы по повышению безопасности дорожного движения показывает, что даже при уровне автомобилизации, в 2 - 4 раза превышающем существующий уровень в России, с помощью программно-целевого подхода можно снижать уровень аварийности на 3...5 % в год.

В течение последних десятилетий страны - лидеры в области безопасности дорожного движения (например, Скандинавские страны, Германия) успешно реализовали потенциал простых и недорогостоящих решений [21].

Прежде всего, речь идет о совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуску к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей).

В результате в этих странах - самые безопасные дорожные сети в мире. Несмотря на высокий уровень автомобилизации, эти страны и в настоящее

время продолжают добиваться значительных результатов по снижению аварийности.

В настоящее время во многих странах разрабатываются национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения со сроками выполнения конкретных мероприятий и распределением соответствующих ресурсов. Национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения действуют в Австралии, Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Канаде, Латвии, Литве, Малайзии, Мексике, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Португалии, Республике Корея, Саудовской Аравии, США, Турции, Финляндии, Швеции, Японии [18].

Национальные программы по снижению количества ДТП разрабатываются, как правило, либо в рамках межведомственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, либо ведущими в данной области деятельности государственными ведомствами.

Единообразия в формах разрабатываемых программ нет. Во многих странах они представляют собой самостоятельный документ (в Республике Корея, Малайзии, Австралии, Турции, Австрии, Италии, Финляндии, Болгарии, Норвегии, Литве). В некоторых государствах программы обеспечения безопасности дорожного движения являются частью более глобальных программ. В Швеции программа по снижению количества ДТП и тяжести их последствий – часть Национального плана развития дорожно-транспортной системы на 2004-2015 гг. В Японии действующая в настоящее время программа безопасности дорожного движения входит в общую Программу мероприятий по обеспечению безопасности транспорта. В Великобритании принятая в 2000 г. программа «Дороги будущего безопаснее для всех» разрабатывалась как отдельный план действий, но с учетом положений Десятилетнего плана развития транспорта. В 2004 г. программа включена в Национальную стратегию развития транспорта на период до 2030 г. «Будущее транспорта».

В отдельных странах дополнительно к национальным программам обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются специальные программы. В Республике Корея, кроме общей программы снижения аварийности, действует программа создания «интеллектуальной транспортной системы» с применением современных высокотехнологичных навигационных средств [2].

Утверждаются программы обычно на высшем уровне государственной власти и управления. В Дании, Италии, Швеции программы принимаются парламентами. В Мексике после одобрения парламентом программу утверждает Президент страны. В Болгарии, Республике Корея, Финляндии, Японии национальные программы принимаются соответствующими постановлениями правительства, в Турции – решением премьер-министра. В некоторых странах (Австрия, Австралия, Бразилия, Великобритания) право утверждения программ предоставлено Министрам ведущих министерств, причем в Великобритании – после одобрения парламентом.

В качестве конкретных примеров национальных программ приведем примеры ряда государств.

В Швеции национальным планом развития дорожно-транспортной системы на 2004-2015 гг. предусмотрена программа обеспечения безопасности дорожного движения. В целях координации усилий участников данного плана и контроля за его исполнением действует так называемый «Национальный форум координации безопасности дорожного движения». Риксдагом установлена промежуточная цель – сокращение к 2007 г. численности погибших на дороге на 50% по сравнению с уровнем 1996 г. (погибло 537 чел.) и задача-максимум – «снижение до нуля» количества смертных случаев в результате ДТП.

Особое внимание планом уделяется проблеме обустройства, совершенствования и развития улично-дорожной сети. Те мероприятия, которые реализуются на национальных и региональных дорогах финансируются государством.

Совершенствование дорог местного значения финансируются из муниципальных бюджетов. Муниципалитеты могут запросить дополнительные средства у Государственного управления дорог для проведения мер по повышению безопасности дорожного движения. Местным органам власти поручено осуществлять работу по обеспечению безопасности дорожного движения посредством совершенствования его регулирования в крупных городах, а также своей деятельности в качестве работодателя и заказчика транспорта.

Программы обеспечения БДД на региональном уровне разрабатывают губернские правления. Они включают в себя меры по исполнению в рамках данной губернии целей и задач общенациональной программы. Источник финансирования – госбюджет.

В Малайзии в 2000 г. в стране была принята Национальная программа дорожной безопасности на период с 2001 по 2010 г. К ее разработке привлекались иностранные специалисты. Основной целью программы является снижение к 2010 г. смертности на дорогах на 40 %. Аналогичные планы или программы, которые входят составной частью в национальную программу, существуют во всех территориальных единицах. Исполнение национальной программы контролируется специальным Советом, в который входят представители центральной власти, регионов, полиции, различных групп и ассоциаций, занимающихся дорожным строительством, эксплуатацией дорог и т.п. Совет, в свою очередь, утверждает двухлетние планы действий по осуществлению указанной программы.

Из федерального бюджета финансируются такие общенациональные направления программы как, например: «Национальная магистраль», предусматривающая строительство и модернизацию основных дорог страны, а также направления, связанные с выработкой стандартов безопасности для новых автомобилей, сбор и анализ данных по аварийности, проведение образовательных и рекламных акций [36].

Территориальные органы управления в свою очередь, финансируют строительство и ремонт дорог местного значения, а также проведение мероприятий, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения (активизация работы местных подразделений дорожной полиции, установка и обслуживание фотокамер для регистрации нарушений на дорогах, проведение различного рода образовательных и пропагандистских мероприятий). Некоторые регионы создают специальные фонды за счет средств, получаемых от взимания штрафов с водителей, с помощью которых финансируют различные местные проекты по повышению уровня безопасности дорожного движения.

В Российской Федерации еще в 1995 году был принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Статья 29 Закона уточняет, что правилам дорожного движения должны обучаться не только водители транспортных средств, но и сами будущие пешеходы, школьники. Помощь в обучении правилам безопасного дорожного движения должны оказывать сотрудники ГИБДД, организуя мероприятия по обучению. Более детально правилам безопасности дорожного движения в школьных учреждениях обучают в рамках предмета «Основы безопасности жизнедеятельности» (ОБЖ).

Для обеспечения безопасности дорожного движения в 2006 году была создана специальная Правительственная комиссия, которая является координационным органом, образованным для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения. Решение комиссии, принятые в соответствии с ее компетенцией, являются обязательными для федеральных органов исполнительной власти, представленных в ней. Комиссия занимается оценкой ситуации в сфере безопасного дорожного движения, организует изучение причин возникновения ДТП, осуществляет взаимодействие со СМИ по вопросам своей компетенции, осуществляет иные функции.

В том же 2006 году была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». В ней отмечается, что сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению. Это определяется, помимо прочего, таким фактором, как высокий уровень аварийности и тяжести последствий ДТП, в том числе детский травматизм. Главная цель ФЦП – сокращение смертности на российских дорогах в 2012 году в полтора раза. На смену ей пришла Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

Условиями достижения целей Программам является решение задач, среди которых предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортного травматизма. В ФЦП отражены приоритетные мероприятия, направленные на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма [24].

Основные направления профилактики закреплены в «Наставлении по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения». Которые заключаются в: создании федеральных экспериментальных центров «Детский автогород»; строительстве детских автогородков и организации на их основе базовых учебно-методических центров; оснащении современными техническими средствами, оборудованием и учебным материалом общеобразовательных учреждений.

В рамках реализации Федеральных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 и 2013-2020 годах» среди общеобразовательных учреждений ежегодно проводится Всероссийский конкурс по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности».

Конкурс направлен на активизацию деятельности образовательных учреждений по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах, а также на развитие форм сотрудничества и взаимодействия педагогических коллективов образовательных учреждений с подразделениями ГИБДД по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Ежегодно на протяжении практически 30 лет проводится Всероссийский конкурс «Безопасное колесо». Каждый год конкурс принимают различные города России: Ярославль, Ростов-на-Дону, Пермь, Кемерово. Юные инспекторы могут продемонстрировать свои знания в области безопасности дорожного движения, навыки безопасного поведения на дороге, умение ориентироваться в сложных дорожных ситуациях.

Как отметил начальник отдела пропаганды Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России В.Шевченко: «Обучение детей и подростков основам безопасного поведения на дороге необходимо уделять особое внимание, поскольку число погибших в ДТП детей по-прежнему остается высоким. Отряды ЮИД, действующие сегодня по всей стране, безусловно, вносят значительный вклад в пропаганду дорожной безопасности среди школьников, а лучшие из них традиционно встретятся на «Безопасном колесе» [34].

В настоящее время реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая работает на качественно новой основе. Она не только учитывает определенные недочеты ранее действующей программы, но и включает анализ причин возникновения ДТП.

Как отметил заместитель Министра МВД Российской Федерации, курирующий в ведомстве вопросы транспортной безопасности, В. Кирьянов: «У нас появилась система управления безопасностью дорожного движения на государственном уровне. Эта система объединяет в единое целое всю цепочку управления, что позволяет в разы повысить эффективность работы. Сейчас ставка сделана именно на комплексный подход в борьбе с

аварийностью и это уже принесло результаты, позволило добиться поступательного сокращения числа аварий, снизить количество погибших и раненных в ДТП». Благодаря предпринимаемым мерам почти на треть сократилась детская смертность в результате ДТП.

В 2009 году Минобрнауки России утвердило и дало указание ввести в действие Требования к структуре основной общеобразовательной программы дошкольного образования. Документом устанавливается, что содержание психолого-педагогической работы по освоению детьми образовательной области «Безопасность» направлено на достижение целей формирования основ безопасности собственной жизнедеятельности и формирования предпосылок экологического сознания (безопасности окружающего мира) через решение задач, предусматривающих, в том числе, и передачу детям знаний о правилах безопасности дорожного движения в качестве пешехода и пассажира транспортного средства.

Необходимо также отметить, что в целях активизации работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних и обеспечения безопасности перевозок детей автомобильным транспортом, в России уже несколько лет проводится Всероссийская акция «Внимание - Дети!».

В регионах и муниципальных образованиях чиновники признают свою долю ответственности за состояние безопасности на транспорте, но причина многих недостатков банальна: в большинстве субъектов РФ нет средств на решение этой проблемы. Тем не менее, во многих регионах разработаны специальные областные целевые программы повышения безопасности дорожного движения, имеющие форму территориальных законов. И по мере появления финансов вопросы решаются.

1.2. Социальные и психолого-педагогические предпосылки формирования безопасности поведения на дорогах у учащихся старших классов

Опыт, приобретаемый людьми на протяжении всей жизни, бесценен, незаменим. Ссадины, разбитые коленки и носы, слезы и разочарования лишь малая толика платы за неумение избегать неприятностей. Увы, действительность бывает очень жестокой, и результатом беспечности или незнания элементарных правил может стать трагедия.

Задача педагогов и родителей – научить детей адекватно вести себя в нестандартных условиях, соблюдать правила безопасного поведения в среде обитания, привить навыки безопасной жизнедеятельности. Ребенок должен уметь самостоятельно принимать правильные решения и грамотно действовать в многообразии жизненных ситуаций [7].

В настоящий момент, направления формирования навыков безопасного поведения учащихся можно представить в виде структурной схемы:



Рис.3 Направления формирования навыков безопасного поведения учащихся

Данные направления, предполагают многократное соприкосновение различных аспектов безопасности жизнедеятельности с теоретическим и

практическим обучением. Подача материала происходит в различных ситуационных категориях с неоднократным повторением, что вырабатывает стойкие навыки и умение применять знания в реальных жизненных обстоятельствах.

Классно-урочная система.

1. Общеобразовательный курс ОБЖ

Одно из центральных мест в системе формирования навыков безопасного поведения у детей отведено классно-урочной системе.

Центральным компонентом классно-урочной системы являются уроки ОБЖ в рамках общеобразовательной системы. Главной целью курса ОБЖ, как подчеркнуто в приложении к письму Минобразования РФ от 14.07.1998 № 1133/14-12 «Об организации преподавания основ безопасности жизнедеятельности в общеобразовательных учреждениях России», является «формирование у обучающихся сознательного и ответственного отношения к личной безопасности и безопасности окружающих, приобретение способностей сохранять жизнь и здоровье в неблагоприятных, угрожающих жизни условиях и привитие навыков по оказанию помощи пострадавшим».

Значение общеобразовательного курса ОБЖ трудно переоценить. Профессионально подготовленная специализированная методика систематизирует базовые знания, структурирует сознательное отношение к проблеме самозащиты здоровья и жизни личности. Эффективность усвоения знаний резко повышается при практических занятиях, максимально приближенных к реальности [7].

2. Развитие навыков безопасного поведения у учащихся.

В школе основные вопросы обеспечения безопасности жизнедеятельности преподаются в рамках предмета «Основы безопасности жизнедеятельности». У школьников формируется понятийная база об опасных и чрезвычайных ситуациях и вырабатываются навыки противопожарной безопасности, личной гигиены, безопасного поведения дома и на улице. Важно для этой возрастной категории школьников то, что

материал дается педагогом, постоянно работающим с обучающимися. Он наилучшим образом может учесть психофизиологические особенности поведения школьников в среде потенциальной опасности. Существенным является элемент доверительного отношения детей к своему учителю.

3. Использование метода интеграции.

В рамках комплексной программы учителям-предметникам рекомендовано при подготовке к урокам использовать материалы, позволяющие формировать правила безопасного поведения.

Например, задачи по физике или математике могут основываться на реальных ситуациях, возникающих на дороге, в лесу, при неосторожном обращении со гнем и т.д. При решении такого рода задач обучающийся должен применить знания равно как из области основного предмета, так и безопасной жизнедеятельности [8].

Широкий простор для работы в этом направлении на уроках русского языка и литературы. Подборка текстов для закрепления правил орфографии, сочинения, разбор произведений, внеклассное чтение – все это может быть использовано для формирования навыков или получения знаний в области личной безопасности.

Классно-урочная система обеспечивает формирование необходимых знаний и умений обучающегося в области безопасности жизнедеятельности только в системной связке с другими компонентами комплексной программы, которые необходимы для расширения, детализации и закрепления навыков безопасного поведения ребенка.

Система внеклассных мероприятий. Система внеклассных мероприятий включает в себя комплекс воспитательно-обучающих мероприятий, которые учитывают региональную специфику проживания в мегаполисе, локальные событийные особенности, временную необходимость акцентирования на рискованные зоны среды обитания.

1. Классные часы

Классный час может быть посвящен узконаправленной теме какого-либо аспекта безопасности жизни ребенка. Динамичность и гибкость классного часа позволяет сосредоточиться на локальной проблеме, представляющей потенциальную угрозу жизни обучающегося, и подготовить ребенка к безопасным действиям в конкретной ситуации. Рамки классного часа дают возможность общаться одновременно со всеми обучающимися класса, слышать их мнение по проблеме разговора, наблюдать за их реакцией [24].

Например, перед наступлением летних каникул в школе проводится цикл классных часов, посвященных особенностям этого этапа в жизни школьника. Именно в этот период резко возрастает количество случаев детского травматизма, пожаров по вине детей, отмечается рост ДТП с их участием и т.д.

У ребенка появляется больше свободного времени при бесконтрольности со стороны взрослых. Детская энергия, фантазия и неумеренность желаний требуют выхода. Вместе с тем ограничение самостоятельности мешает формированию волевых качеств и целостности личности, поэтому задача педагогов и родителей заключается в том, чтобы наделить ребенка знанием, позволяющим избежать негативных последствий для жизни и здоровья.

Классные часы, ориентированные на этот период времени, могут быть посвящены:

- безопасному поведению на улице, в лесу, на воде;
- противопожарной безопасности;
- мерам безопасности при террористических актах;
- общим правилам безопасности (меры предосторожности на солнце, правила гигиены, правила поведения с животными, безопасное поведение в быту, безопасное поведение при посещении аттракционов, правила электробезопасности, меры предосторожности при катании на велосипеде и роликовых коньках) [10].

Аналогично выстроенные классные часы в обязательном порядке проводятся перед всеми каникулярными периодами учебного года с учетом специфики времени года, погодных условий, предстоящих праздничных дней и т. д.

Могут быть проведены классные часы на следующие темы: «Терроризм – угроза обществу», «Правила поведения в школе», «Трагедия Беслана», цикл классных часов по пожарной безопасности, правилам дорожного движения и др.

Акцент во внеклассной работе следует сделать на формировании навыков безопасного поведения при террористических актах. В дополнение к классным часам в рамках общегородских антитеррористических мероприятий можно провести групповые и индивидуальные собеседования с участием родителей и при поддержке школьной психологической службы. Для закрепления эффекта детям можно вручить памятки антитеррористической направленности.

Для того чтобы подаваемый материал ярко отражал тему, вызывал интерес, а значит и лучше усваивался детьми, широко используются средства ИКТ, видеоматериалы, специализированные стенды. Хороший эффект дает проведение конкурсов, игровых тестов, презентаций.

2. Инструктажи.

Инструктаж позволяет детализировать необходимость соблюдения мер безопасности при определенных видах деятельности. Проводится, как правило, непосредственно перед осуществлением какого-либо процесса. Короткий временной интервал между теорией и практическим применением полученных знаний дает возможность выработки у обучающихся устойчивых навыков безопасного поведения. Полученные таким образом знания в дальнейшем проявляются в подобных ситуациях на рефлексорном уровне.

Классные руководители и учителя-предметники постоянно должны проводить инструктажи обучаемых по следующим направлениям:

- пожарная безопасность;
- электробезопасность;
- правила безопасного поведения на дорогах, на транспорте, соблюдение ПДД;
- соблюдение мер безопасности при проведении спортивных и культурно-массовых мероприятий, туристических походов, экскурсий;
- безопасное поведение на воде, у водоемов, в бассейне, на льду;
- правила обращения со взрывоопасными предметами и химическими веществами.

Теоретические и практические знания, преподаваемые в процессе инструктажей, неоднократно повторяются, что в комплексе с другими направлениями единой программы обеспечивает стойкое закрепление навыков безопасного поведения. Исполнение правил становится составляющей частью жизни и характера ребенка.

3. Другие виды внеклассной работы

В структуре внеклассных мероприятий на тему обеспечения безопасности жизнедеятельности широко используются такие формы работы с детьми, как: КВН, соревнования, викторины, проекты, видеопросмотры, театрализованные представления, туристические слеты.

Обучающийся принимают участие в районных, окружных и городских соревнованиях по пожарной безопасности, безопасности дорожного движения. Участие в состязаниях такого уровня повышает самооценку, стимулирует желание образовательных приобретений, укрепляет уверенность в собственных силах и увеличивает значимость полученных знаний в сфере безопасности жизни.

Из вышесказанного следует, что классный руководитель выполняет роль организатора и координатора педагогической работы с обучающимися с целью обеспечить результативность проводимых мероприятий в области безопасности, развить успешность каждого ребенка, обеспечить его реализацию на уроках и во внеучебное время. Тесное взаимодействие с

членами педагогического коллектива школы позволяет расширить границы вовлечения каждого ребенка в воспитательный процесс, его кругозор и умение грамотно обезопасить свою жизнь.

4. Проектная деятельность

Работа над проектами в предметной области ОБЖ позволяет систематизировать и углубить полученные знания, самостоятельно получить новые, интересные данные из области обеспечения собственной безопасности. Защищая проект, воспитанник делится полученным материалом с одноклассниками, отстаивает свою точку зрения, что, безусловно, интересно ребятам. Обмен информацией в процессе разработки проекта, его оформления и защиты происходит на уровне «сверстник – сверстнику», а это дает мощный положительный эффект в усвоении тематического материала.

Система информационных ресурсов школы. К информационным ресурсам школы относятся медиатека и библиотечный комплекс, которые обеспечивают информационную и методическую поддержку всех структурных элементов.

Наполненность медиатеки тематическими материалами является хорошим подспорьем педагогам при выстраивании образовательного мероприятия. Использование медиаресурсов, инновационных технологий в разы повышает эффективность усваивания материала, позволяя моделировать прогнозируемые последствия несоблюдения правил безопасности.

Библиотека включена в систему комплексной программы с целью создания подборок литературных произведений, методических и инструктивных материалов, а также проведения фоновых выставок, соответствующих общей тематике мероприятий по безопасности жизни школьника. Такие выставки закрепляют навыки, получение обучающимися в процессе других форм воспитательно-учебного воздействия.

Школьные средства массовой информации. К средствам массовой агитации в школе относится радиовещание, а также настенные плакаты и стенды.

1. Средства наглядной агитации.

Настенные плакаты и стенды отражают основные направления обеспечения безопасности жизни учащихся: пожарная безопасность. ПДД. электробезопасность, правила поведения при терактах и т.д. Как правило, стендовая информация подается в виде ярких, броских картин с короткими, запоминающимися надписями. Размещенные в школьных коридорах, эти информационные средства постоянно, изо дня в день находятся на виду у школьников. Задействуя зрительную память, влияя на подсознание и многократно повторяясь, наглядная агитация ускоряет запоминание норм безопасного поведения [7].

2. Радиовещание.

Определенную информацию очень удобно доводить до широкого круга обучающихся с помощью школьного радио. Поэтому радиовещание включено в комплексную программу в качестве элемента, воздействующего на сознание через слух. Дети хорошо воспринимают и запоминают небольшую аудиоинформацию, которая связана с предстоящим действием через короткий временной интервал.

Например, при трансляции какого-либо объявления в конце школьных занятий диктор произносит фразу: «Ребята, отправляясь домой, не забудьте, что переходить дорогу нужно по пешеходному переходу на зеленый сигнал светофора». Через определенный период времени произносимое правило заменяется на другое.

Повторяясь неоднократно, правило безопасного поведения устойчиво запоминается.

Детские общественные организации и система дополнительного образования. Система детских общественных организаций и система

дополнительного образования формируются из различных форм внешкольной работы с детьми.

Занятия дают возможность воспитанникам углубленно изучать детализированные аспекты безопасного поведения, получать практические знания по использованию профессионального оборудования специальных служб безопасности и спасения [21].

Взаимодействие со специализированными организациями. Приглашение на мероприятия профессиональных спасателей и сотрудников ГИБДД повышает у детей интерес к вопросам безопасности, позволяет понять реальность и важность проблем обеспечения безопасности жизни.

Система эвакуационно-тренировочных мероприятий. Эвакуационно-тренировочные мероприятия проводятся для того, чтобы научить, как предотвратить панику в случае ЧП и обеспечить безопасную, организованную и эффективную эвакуацию всех присутствующих в школе через имеющиеся выходы, а также чтобы настроить сознание на рациональное реагирование при столкновении с пожаром или иной аварийной ситуацией как в школе, так и в других местах. Систематичность проведения учебных тревог вырабатывает у обучающихся устойчивую поведенческую реакцию при возникновении ситуаций такого типа. Ребенок учится вести себя организованно, спокойно, не поддаваться панике, двигаться к выходу в определенном режиме. Выработка и закрепление этого навыка является важным компонентом системы безопасного поведения школьников.

Социально-психологическая поддержка. Система социально-психологической поддержки и предполагает необходимость проведения различных специализированных мероприятий по выработке у обучаемых психологической устойчивости, способности к саморегуляции поведения в стрессовых и связанных с угрозой для жизни ситуациях. Социально-психологическая служба проводит работу по выявлению психологически

неустойчивых, легко возбудимых, неуравновешенных детей и приводит с ними индивидуальные и групповые коррекционные мероприятия.

Взаимодействие с родителями. Семья является одним из важнейших социальных институтов воспитания, поэтому тесное взаимодействие школы и родителей необходимо. Лектории в рамках родительских собраний, специализированные мастер-классы по ОБЖ на Дне открытых дверей, индивидуальные беседы с родителями, дети которых входят в зону риска в силу своих психологических особенностей, – все это позволяет сделать родителей союзниками в развитии у детей навыков безопасного поведения.

Таким образом, комплексная программа по формированию навыков безопасного поведения состоит из ряда учебно-воспитательных мероприятий, гармонично интегрированных в процесс общего образования детей. Все компоненты программы выстроены в единую цепочку комплексного воздействия на обучаемых.

Выводы по 1 главе

Выживание и здоровье ребенка возможны лишь при условии сформированности у него правильных навыков безопасности жизнедеятельности. Эффективное же воспитание безопасности возможно лишь при организации соответствующего учебно-воспитательного процесса, предполагающего целенаправленную подготовку школьников к профилактике и преодолению воздействия вредных и опасных факторов жизнедеятельности.

В научной, учебной и методической литературе понятие «безопасность» нередко раскрывается посредством противопоставления данной категории понятию «опасность» (в самом общем виде безопасность – это отсутствие опасности), содержание которого, в свою очередь, обычно проясняется при рассмотрении опасных и вредных факторов жизнедеятельности, опасной ситуации, экстремальных условий и т.д. К

вредным факторам обычно относятся явления и события, которые могут привести к снижению работоспособности человека, к возникновению заболевания.

В процессе жизнедеятельности учащиеся попадают в ситуации различного вида и типа. Готовность к активным, адекватным действиям в реальной опасной ситуации (при пожаре, наводнении, нападении хулигана и т.д.) не всегда означает готовность к правильным действиям в потенциально опасной ситуации.

В педагогической практике реализуются два основных варианта включения БЖ в содержание образования: в виде специального учебного предмета и в форме интегрированного обучения основам безопасности.

В процессе воспитания безопасности имеются связи и тенденции, являющиеся методическими закономерностями. Такие закономерности отражают специфические механизмы и тенденции подготовки учащихся к конкретным типам опасных ситуаций и вредных факторов.

Сформулируем признаки воспитания безопасности жизнедеятельности:

- процесс специально организованного творческого межличностного общения учащихся с педагогом, а также с родителем;
- создание благоприятных условий освоения знаний, умений и навыков, обычаев, норм, ценностей, смыслов, совершенствования мировоззренческой, интеллектуальной, нравственной и психологической готовности учащихся к безопасной жизнедеятельности.

Опасные факторы, как основа безопасности человека и общества непрерывно развиваются, поэтому в процессе воспитания и социализации невозможно подготовить школьников ко всем конкретным ситуациям риска. В связи с этим в учебном процессе реализуется следующая задача – подготовить учащихся к самосовершенствованию безопасной жизнедеятельности. Данная задача включает следующие составные части:

- 1) Совершенствование системы знаний о способах безопасности.

2) Совершенствование системы умений и навыков готовности к безопасности жизнедеятельности.

3) Развитие творческого опыта, самостоятельного осмысления и решения проблем безопасности человека.

Сформулированные результатные цели воспитания основаны на выделении компонентов деятельности (мотивы, знания, умения, творчество, самоконтроль). Совершенствование деятельности влечет за собой формирование способностей и развитие личности. В качестве самостоятельных результатных целей безопасности в педагогическом процессе выступают задачи совершенствования нравственной, психологической, интеллектуальной, коммуникативной, правовой, эстетической, экологической, физической, трудовой, информационной готовности к безопасной жизнедеятельности.

Глава 2. Особенности проведения факультативных занятий с обучающимися старших классов по основам безопасного дорожного движения

2.1. Этапы формирования безопасного поведения старших школьников в учебной деятельности

Итак, в постановлении Правительства РФ от 03 октября 2013 г. №864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» и говорится о том, что необходимо формировать основы и приоритетные направления профилактики дорожно-транспортных происшествий, реализовывать комплекс мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием детей.

Рассмотрим этапы и модель формирования безопасного поведения школьников в учебной деятельности.

Стоит отметить, что обучение школьников безопасному поведению на улице может быть эффективным, если педагог целенаправленно проводит занятия с обучающимися по основам безопасности дорожного движения в рамках предмета «Основы безопасности жизнедеятельности», а также во внеурочное время и на факультативных занятиях.

Решение этой задачи возможно при построении образовательного процесса по трем основным видам деятельности:

- обучению детей на основе современных педагогических технологий теоретическим знаниям: правилам дорожного движения (далее – ПДД) и безопасного поведения на улице;

- самостоятельной творческой работе учащихся (изучение тематических иллюстраций, плакатов, слайдов и выполнение креативных заданий, развивающих их познавательные способности, необходимые им для правильной и безопасной ориентации в дорожной среде);

– практической отработке координации движений, двигательных умений и навыков безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте с использованием для этого комплекса игр (сюжетные, ролевые, игры по правилам и др.) и специальных упражнений (вводные, групповые, индивидуальные) [21].

Обучение основам безопасности дорожного движения имеет целью не механическое заучивание ПДД, а формирование и развитие познавательной деятельности, ориентированной на понимание опасности и безопасности.

Чтобы осознать логику безопасных действий, необходимы, с одной стороны, знание обязанностей пешеходов и пассажиров, изложенных в ПДД, а с другой – творческий поиск педагога вместе с обучающимися выходов из сложных дорожных ситуаций.

Образовательный процесс должен быть непрерывным, систематическим (по тематическим планам), регулярным (без пропусков или замен), построенным на учете уровня психического и физического развития учащихся.

Дидактические занятия должны быть направлены на развитие у детей целостности восприятия дорожной среды, внимания, воображения, памяти, логического мышления, связной образной речи.

Развитие познавательных процессов необходимо школьникам для того, чтобы они могли ориентироваться в дорожной среде: вовремя замечали опасные места, приближающийся транспорт, умели различать его величину (большой – маленький), расстояние до приближающегося транспорта (далеко – близко), могли зрительно (визуально) запомнить образы светофоров, различать символы на дорожных знаках [21].

Дети должны понять и осознать, что означают сигналы светофора и дорожные знаки. Им следует объяснить, что, управляя движущимся транспортом, водитель не может мгновенно остановить его, увидев на своем

пути пешехода (ребенка). Обучающийся должны знать, что транспорт опасен, а на дорогах могут быть аварии с гибелью и ранениями людей.

При обучении основам безопасности дорожного движения важно не только акцентировать внимание детей на том, что нельзя делать на дорогах, но и объяснять им, как можно и должно поступить в той или иной ситуации. Если педагог говорит, например, что играть на проезжей части дороги нельзя, то нужно показать и рассказать детям, где можно играть: во дворе, на детской площадке, в парке и т. д.

Образовательный процесс должен быть направлен на формирование у детей умений, навыков и положительных привычек безопасного поведения на улице [31].

К дидактическим принципам, которые должны быть реализованы в образовательном процессе, относятся следующие.

Преемственность. Каждая новая ступень обучения школьников должна опираться на уже усвоенные ими знания, умения и навыки, полученные в дошкольных учреждениях и от родителей.

Последовательность и постепенность. Знания по основам безопасности дорожного движения следует давать постепенно, определенными дозами, без перегрузки, с нарастающим объемом информации.

Принцип развивающего обучения. Организация обучающих воздействий на личность и поведение ребенка позволяет управлять темпами и содержанием его развития. Задачей является достижение понимания, осмысления и осознания обучающимися смысла конкретных безопасных действий на улицах и дорогах. Успешность обучения определяется способностью ребенка самостоятельно объяснить, почему он должен поступить именно так, а не иначе. И как результат - осознанно вести себя в реальных дорожных условиях [33].

Доступность. Учебный материал должен быть изложен в доступной форме. Дети не воспринимают сложную дорожную информацию с детализацией общепринятых определений Правил дорожного движения.

Наглядность. Этот принцип традиционно используется в работе с обучающимися, когда они должны сами все увидеть, услышать, потрогать и тем самым реализовать стремление к познанию. При обучении основам дорожной безопасности необходимы наглядные средства: учебные книжки-тетради с иллюстрированным материалом, плакаты, макеты дорожных знаков, специальное оборудование для проведения игровых занятий, видеофильмы, компьютерные игры и т.д.

Принцип единства воспитания и обучения. На всех этапах обучения необходимо воспитывать у детей культуру поведения на улицах и дорогах, в общественных местах и транспорте.

При обучении школьников наиболее целесообразны следующие устные методы изложения знаний по основам безопасности дорожного движения: рассказ, рассказ-объяснение, беседа, самостоятельная работа с учебными книжками - тетрадями.

К рассказу педагог обращается, когда нужно сообщить учащимся новые знания, факты, события, т.е. то, что они не могут наблюдать непосредственно.

Например, исторические справки подорожной тематике. Содержание рассказа должно опираться на имеющийся личный опыт детей, который педагог расширяет и обогащает новыми элементами. В рассказе используются логические приемы сравнения, сопоставления, обобщения. Рассказ, как правило, сопровождается показом иллюстраций, рисунков в учебной книжке-тетради, записью новых слов, понятий, определений.

Рассказ-объяснение необходимо применять, когда нужно раскрыть логическую последовательность, обнаружить зависимость между изучаемым объектом и явлениями в дорожной среде (например, между переходом дороги и зеленым сигналом светофора и т.д.). В рассказе-объяснении педагог постоянно дает установку на необходимость больше видеть вокруг, быть внимательными и осторожными.

Так, наблюдая происходящее на улице и дороге, ребенок должен уметь выделить все основные признаки предметов (а не только их цвет, величину), т.е. представить всю картину, событие. Целостное восприятие закрепляется в памяти в виде образов и способствует работе воображения и мышления.

Ребенок должен уметь отделить главное от второстепенного, общее от частного, найти связи и зависимости между предметами, объектами, изображенными на картинках, и сравнить их с реальной дорожной обстановкой, рассказом педагога и объяснением, как надо поступать в конкретном случае [34].

Рассказ-объяснение педагог использует для совместного с обучающимися поиска новых знаний, связанных с прежним опытом. Так, если ребенок знакомится с транспортом, разнообразным по величине, форме, цвету, конструкции, назначению, надо учить его видеть в автобусе, трамвае, грузовой машине нечто общее. Сначала ребенок только «узнает в лицо» в отдельности каждую машину. Поэтому важно рассмотреть, сделать анализ этих предметов. Задача педагога - выделить их существенные признаки. В данном случае это не цвет и величина, а назначение предмета и способ его движения. Анализируя эти признаки, можно сформировать общее для восприятия предметов категориями и начинают относить новые предметы и образования к тем или иным понятиям.

Беседа. Этот метод педагог использует, опираясь на уже имеющиеся знания и личный опыт школьников, подводит их с помощью вопросов к пониманию нового материала, углубляет и развивает их знания, умения и навыки.

Если педагог умело ставит вопросы, он побуждает учащихся вспоминать известные им знания о действиях в дорожных условиях путем самостоятельных размышлений, выводов и обобщений. В основе беседы - диалог между педагогом и школьниками, он активизирует их мышление.

Беседа может строиться дедуктивно (от известных общих правил к частным включениям) или индуктивно (от отдельных фактов, понятий к

общим выводам). Беседа помогает объединить изучение нового материала с закреплением и проверкой пройденного.

В беседе важно продумывать вопросы. Один из них может быть направлен на акты, примеры опасного поведения, а другой - актуализирует знания и личный опыт учащихся. Вопросы необходимы и для выявления новых связей между понятиями, явлениями в дорожной среде.

В беседе педагог должен поддерживать постоянный контакт с обучающимися. Для того их ответы и вопросы следует внимательно выслушивать. Правильные ответы одобрять похвалой, неправильные, неполные - комментировать, поправлять. Можно предложить каждому учащемуся самому найти неточности и ошибки в ответе. И лишь когда тот не сумеет этого сделать, надо призвать на помощь других учащихся. Так, если ребенка спросить, что нарисовано на картинке, он перечислит изображенные предметы. Но можно задать вопрос иначе: «Что делают пешеходы и воители на картинке?» Мысль ребенка направляется на установление связей, действий между ними. Если попросить школьника придумать название для картинки, задача усложнится. Учащийся сопоставляет предметы и их признаки между собой, определяет главное в сюжете и придумывает название.

Правильно сформулированная задача придает мышлению детей направленность на то, что от них требуется. Существенную роль играют установки педагога а запоминание той или иной информации, неоднократное повторение в процессе занятий (по разным темам), например, значимости зеленого сигнала светофора как безопасного, красного - как опасного или правила перехода улиц и дорог (смотрим во все стороны, а затем налево, направо и контролируем обстановку со всех сторон) [14].

Работа с иллюстративным (наглядным) материалом. Это самостоятельная работа учащихся. Они записывают новые слова и дорожные термины, изучают учебный материал, сюжетные картинки и отдельные рисунки, ищут ответы на поставленные вопросы, выполняют задания

педагога. Если ребенок самостоятельно рисует, раскрашивает, отгадывает, он лучше запоминает и осмысливает материал.

Самостоятельная работа с иллюстративным материалом, сопровождаемая рассказом-объяснением и беседой, развивает произвольное внимание и мышление.

Домашние задания, имеющиеся в предлагаемых для использования книжках-тетрадах, даются с целью привлечь родителей к изучению вместе с детьми правил безопасности дорожного движения, закрепить и обобщить изученное в школе.

Игра. Чаще всего используют игры-упражнения, многократно повторяемые и направленные на формирование умений и навыков безопасно вести себя на улицах и дорогах. Упражнения могут быть индивидуальными и групповыми. Тренировочные упражнения имеют целью повторить усвоенные действия для поддержания уже сформировавшихся умений и навыков.

Таким образом, игры-упражнения нужны для развития координации движений в реальной дорожной обстановке. Постепенное усложнение сознательного многократного повторения действий помогает сформировать безопасное поведение учащихся на улицах, дорогах и в транспорте.

Ролевая игра. Она всегда носит эмоциональный характер, что способствует более прочному запоминанию правильных безопасных действий. При распределении ролей (водителя, пешехода, пассажира) у учащихся развивается воображение. Они начинают подчиняться определенным правилам, связанным с ролью.

Важно наблюдать за отношением ребенка к роли. В ней поведение ребенка существенно перестраивается. Оно становится произвольным, т.е. контролируется и сопоставляется с эталоном.

Организуя игры, следует иметь в виду, что функция самоконтроля у детей развита слабо. Поэтому ребенку нужна постоянная поддержка педагога и участников игры [2].

Экскурсия. Она проводится для ознакомления с дорожной средой и закрепления учебного материала. Экскурсии могут быть пешие, автобусные и на маршрутном транспорте. Во время остановок педагог обращает внимание учащихся на опасные места вокруг школы, объекты, закрывающие обзор, сезонные изменения дорожных условий; показывает действия пешеходов, водителей и пассажиров, дорожную разметку, дорожные знаки, светофоры и т.д.

Педагог просит детей прислушаться к уличным звукам, шумам, сигналам машин, по которым надо уметь различать движущиеся транспортные средства. Важно показать, где нельзя переходить улицы и дороги: вблизи крутых поворотов, при наличии препятствий, ограничивающих обзор дороги; на нерегулируемых перекрестках с интенсивным движением и большим числом прилегающих дорог, проездов, выездов и т.д.

На экскурсиях дети приобщаются к дорожной среде, осознают значимость освоенных знаний, умений, навыков и привычек [14].

Полученные в процессе экскурсии наглядные образы являются основой для дальнейшего обучения и воспитания школьников в процессе классных занятий по дорожной тематике, формирования и развития у них: воображения, мышления, внимания, наблюдательности, речи и других познавательных способностей, необходимых для правильной и безопасной ориентации на улицах и дорогах [2].

В процессе ознакомительной автобусной экскурсии по городу педагог рассказывает, объясняет, проводит беседу с обучающимися, выясняя их знания, умения и навыки, полученные некоторыми из них в дошкольных учреждениях или от родителей. Из окна автобуса при движении по улицам города и на остановках педагог показывает наглядно все то, что будет в дальнейшем подробно изучаться на классных занятиях по дорожной тематике. Для закрепления материала педагог организует фронтальный опрос в процессе экскурсии. Экскурсия может быть объединенной для 1 -2 и 3-4

классов или для всех учащихся. В этом случае педагог, проводящий экскурсию, должен использовать дифференцированный подход к содержанию в рассказе различных понятий по дорожной тематике в зависимости от усвоения их детьми разного возраста. Экскурсия может быть организована в урочное и внеурочное время. Участие в ней может принимать работник Госавтоинспекции, обязательно второй педагог или родитель для сопровождения детей при высадке из автобуса и проведении пешеходной экскурсии в определенных маршрутах метрах остановок.

Воспитание применительно к сфере дорожного движения - это формирование, развитие и совершенствование системы знаний, умений, навыков, взглядов, убеждений, качеств личности, устойчивых привычек правопослушного и безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте. Целью воспитания является сохранение жизни и здоровья детей, приучение их к установленному порядку в сфере дорожного движения [2].

Основные причины несчастных случаев и аварий с детьми: переход улицы (дороги) в неположенном месте; езда на велосипедах, роликовых коньках, самокатных средствах по проезжей части дороги; игры на улицах; несоблюдение сигналов светофоров и требований дорожных знаков; хождение по проезжей части дороги при наличии тротуара или обочины.

Так-же в последнее время у детей и подростков появились опасные игры:

- кто перебежит, переедет на самокате, роликах и т.д. дорогу перед самым капотом движущейся машины;
- возьми пока никто не видит ключи от машины у родителей и поедем кататься по городу.

Эффективность воспитания зависит от интенсивности обратных связей между педагогом и обучающимися, величины, характера и обоснованности корректирующих воздействий на их поведение. Если педагог поддерживает правильные действия и вовремя устраняет ошибки, ребенок быстрее научится безопасно вести себя на улицах и дорогах.

Формирование у школьников навыков безопасного поведения на улицах и дорогах невозможно только в общеобразовательных учреждениях. Необходимо закрепление полученных знаний, умений, навыков, положительных привычек дома, в семье. В этом педагогам должны помогать родители детей, в том числе своим личным примером поведения в дорожной среде [10].

Педагог знакомит родителей с основными причинами детского дорожно-транспортного травматизма. По официальной статистике это следующие нарушения Правил дорожного движения:

- переход проезжей части дороги в неустановленном месте (вне пешеходного перехода);
- неподчинение сигналам регулирования;
- неожиданный выход на проезжую часть дороги из-за стоящего транспорта, сооружений, зеленых насаждений, других препятствий, закрывающих обзор;
- ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара;
- ходьба вдоль проезжей части дороги по направлению движения транспорта;
- катание на самокатах и велосипедах по проезжей части дороги;
- взятие из карманов у взрослых ключей от машины пока никто не видит и последующее катание без прав и навыков управления машиной по дорогам (порой в алкогольном опьянении, что в основном приводит к ДТП со смертельным исходом);
- игра вблизи и на проезжей части.

Педагог внушает, убеждает, дает установку родителям, что школьники не должны выходить на проезжую часть дороги с интенсивным движением транспорта, для этого существуют пешеходные переходы различных типов. Появление ребенка в сложной дорожной ситуации - предпосылка к ДТП. Чрезмерная самостоятельность детей и подростков способствует ДТП, и это

всегда вследствие родительского недосмотра и халатного отношения к опасностям на улицах и дорогах.

На родительских собраниях или в часы, когда родители (взрослые) приходят в школу, учителю необходимо рассказывать им о проводимых в школе занятиях по обучению безопасному поведению на улице, выяснить, показывают ли они ребятам опасные места по дороге в школу, объясняют ли они им правила поведения на дорогах и во дворах, находясь на улице, и т. д.

Специально организованные лекции (с приглашением специалистов) и беседы с родителями, в т. ч. индивидуальные, должны быть направлены на активизацию их заинтересованности в получении школьниками знаний, умений и навыков безопасного поведения на улице.

2.2. Содержание и организация факультативных занятий с обучающимися старших классов

Современные факультативы - особая организационная форма учебно-воспитательной работы, отличающаяся и от урока, и от внеклассной работы. В то же время подчёркивается, что факультативы имеют много общего с уроками и дополнительными занятиями. Как и уроки, факультативные занятия проводятся по утверждённым программам и планам, ведётся журнал занятий, занятия идут по расписанию, на этих занятиях применяют общие с уроком методы обучения и формы организации самостоятельной познавательной деятельности учащихся. Сходство с предметными кружками состоит в том, что факультатив, как и кружок, объединяет группу учащихся на основе общих интересов, добровольности выбора этой формы обучения. На факультативных занятиях применяются некоторые формы и методы, характерные для внеклассных занятий. Тем не менее преподаватель должен помнить, что факультативы не заменяют внеклассную работу по предмету. Являясь самостоятельной частью учебно-воспитательной работы, факультативы могут дополняться внеклассными (кружковыми) занятиями, на

которых учащиеся в ещё большей степени углубляют и расширяют свои знания и умения [9].

Работая с относительно небольшим числом 10-15 заинтересованных учащихся, преподаватель в большей мере, чем на уроке, может осуществлять дифференцированный подход, подбирать задания в зависимости от склонностей и особенностей обучающихся.

Факультативные занятия предполагают высокий уровень творческих способностей учащихся. Здесь шире, чем на уроках, может быть применен исследовательский метод, который современная дидактика рассматривает как воспитательный в системе методов. Исследовательский характер работы зависит не только от формулировки задания, сколько от подхода обучающегося к работе: он опирается на сведения, добытые наукой, пользуется некоторыми приемами научного анализа, чтобы решать новые для него и его товарищей задачи.

Работа учащихся факультативных занятий оценивается несколько по-иному, чем на уроках: десятибалльная балльная система не применяется, но признание подготовленного доклада или сообщения достойными того, чтобы повторить их в более широкой аудитории, например, на уроке.

В известном смысле факультативные занятия занимают промежуточное положение между основными уроками в классе и разнообразной внеклассной работой по предметам. В отличие от внеклассной работы факультативы имеют строго образовательную направленность, предусматривают систему знаний, определенных учебной программой, и т.д. Вместе с тем на факультативах используются некоторые формы внеклассной работы – элементы игры и соревнования, приемы занимательности, викторины, выставки, иная, более свободная, по сравнению с уроком, обстановка занятий [31].

Можно выделить следующие функции факультативных занятий:

– предметно-повышающую: учащиеся на факультативных занятиях повышают уровень изучения отдельных предметов и могут успешно готовиться к предметным олимпиадам и конкурсам;

– мотивирующую: за счет удовлетворения на факультативных занятиях потребностей в поиске, познании, творчестве. У многих учащихся формируется устойчивая познавательная мотивация к предмету изучения;

– общеобразовательную: на факультативных занятиях создаются условия для общего развития учащихся, становления их познавательных и социальных компетенций.

Управленческие и дидактические принципы, способствующие успешной реализации функций факультативных занятий: предметно-повышающей, мотивирующей, общеобразовательной.

1. Принцип самоопределения учащихся предполагает осознанный выбор обучающимися общеразвивающих, предметных факультативных занятий, предложенных педагогическим коллективом школы.

2. Принцип учёта возрастных особенностей, познавательных интересов учащихся на выбор тематику факультативных занятий, которая соответствует возрасту детей и результатам предварительной диагностики их интересов и познавательных потребностей.

3. Принцип ресурсной обеспеченности. Факультативные занятия должны быть обеспечены необходимой учебно-материальной базой для организации обучения в соответствии с выборами учащихся; учителями, способными преподавать учебные предметы на повышенном уровне или владеющими тем или иным ремеслом.

4. Принцип вариативности форм факультативного обучения. Это предопределяет образовательную кооперацию с другими учреждениями социальной сферы или производства, организацию межшкольных факультативов.

5. Принцип доступности – предполагает реализацию требования удовлетворить образовательные запросы учащихся на выбранном уровне.

6. Принцип индивидуализации обучения. Требует педагогического управления процессом ученического самоопределения, проектирования обучающимися собственного учебного плана, в котором наряду с инвариантной составляющей есть вариативный (факультативный) компонент.

7. Принцип двойственного характера образовательного процесса. Предполагает реализацию различных стратегий обучения на базовом уровне в рамках инвариантного компонента учебного плана школы и обучения на повышенном уровне на факультативных занятиях.

8. Принцип занимательности. В организации факультативных занятий требует от учителя применения широкого спектра средств возбуждения и поддержания учебно-познавательной активности учащихся: парадоксов и противоречий, проблемных ситуаций, занимательных заданий, работы над проектами, связи с жизнью и т.п.

9. Принцип адаптивности педагогического процесса. Предполагает следование при определении номенклатуры факультативных занятий постулату о том, что не все дети одинаково способны к различным учебным предметам.

10. Принцип преемственности обучения в диаде «уроки – факультативные занятия». Преемственность в целях, содержании и технологиях обучения имеет важное педагогическое значение, поскольку она предопределяет высокий уровень учебных достижений и личностного развития учащихся.

К основным формам учебного процесса на факультативных занятиях относятся беседы, лекции, практические занятия и семинары. При этом имеется в виду, что на факультативных занятиях применяются, в основном, те же методы обучения, что и в классной работе при изучении основных предметов. Многообразие методов и форм учебной работы – необходимое качество, второй (наряду с содержанием обучения) источник развития познавательных интересов учащихся.

Беседа требует для своего проведения значительного учебного времени, а при сравнительно небольшом составе факультативной группы (10-15 человек) открывается возможность участия в беседе подавляющего большинства учащихся и создается обстановка большей, чем в классе, непосредственности общения преподавателя и учащихся. Беседа на факультативных занятиях имеет универсальный характер, она фрагментарно включается в лекцию, становится разновидностью практических и семинарских занятий. Применение в процессе беседы эвристического метода, проблемных заданий, организация поисковой деятельности учащихся повышает творческие способности учащихся и эффективность обучения.

Лекция преподавателя служит введением и заключением к теме, содержит в себе новый, преимущественно обобщающий материал, в ней освещаются основополагающие теоретические и методологические проблемы, излагаются основы системы знаний по соответствующей теме. Восприятие лекции требует от учащихся устойчивого произвольного внимания; готовность и умение слушать и конспектировать серьезную лекцию.

Практические занятия имеют, как правило, тренировочный характер. Учащиеся выполняют много самостоятельных работ сравнительно небольшого объема и конкретного содержания, преимущественно в процессе самих занятий [15].

Семинары – форма учебных занятий, представляющая наибольшую самостоятельность учащимся. Основными элементами семинарской работы являются рефераты, доклады учащихся, обсуждения докладов, развернутая беседа по отдельным проблемам, выдвинутым докладчиками или предложенным руководителем, вступительное и заключительное слово преподавателя по общим проблемам семинара. Кроме того для семинара, диспута большое значение имеет такая форма обучения как консультация для всех слушателей факультатива и особенно для докладчиков.

На факультативных занятиях применяются в равной мере фронтальные, индивидуальные и групповые формы работы: беседа и лекции носят преимущественно фронтальный характер, на практических занятиях, семинарах и диспутах применяются, кроме того, индивидуальные и групповые формы учебной деятельности учащихся, которые также сочетаются в различных комбинациях на конкретных занятиях в зависимости от целей и задач.

Все формы учебного процесса на факультативных занятиях требуют постепенного, но интенсивного усиления доли самостоятельной работы учащихся. Это влечет за собой индивидуализацию обучения и еще более поднимает руководящую роль преподавателя, потому что методическое обеспечение эффективной самостоятельной работы учащихся нуждается в серьезной, продуманной подготовке со стороны преподавателя. Для беседы и диспута учитель готовит темы и вопросы, он разрабатывает задания и упражнения для практических работ, темы и планы семинаров. Однако недостаточно распределить темы между обучающимися и дать им общие указания. Необходимо развивать творческие способности учащихся.

На практических занятиях и семинарах возможно широкое использование групповой работы, при которой все участники занятий делятся на группы в 3-5 человек. Каждая группа получает задание, вместе готовит его, обсуждает результаты работы и выдвигает докладчика или распределяет сообщения по отдельным вопросам между собой; другие члены группы дополняют выступающих. Задания для групповой работы должны иметь проблемный характер, т.е. заключать в себе познавательное затруднение, побуждать к активному использованию знаний и умений, составлять основу для коллективной деятельности и обмена мнениями. Все группы могут получать одинаковые задания, и тогда возникают предпосылки дискуссии; или получать разные задания в рамках общей темы, и тогда каждая группа вносит свою долю информации в раскрытие этой темы. Преподаватель наблюдает работу групп, в случаях затруднений помогает

выработать план их действий, при необходимости ставит наводящие вопросы, а после выступлений представителей групп делает заключения.

К групповой работе на факультативных занятиях относятся также выполнение небольшими коллективами учащихся долговременных исследовательских (в учебном смысле) заданий [17].

По характеру учебной самостоятельной деятельности учащихся на факультативных занятиях целесообразно выделить четыре уровня самостоятельности.

Первый уровень - простейшая воспроизводящая самостоятельность. Особенно ярко проявляется этот уровень в самостоятельной деятельности обучающегося при выполнении упражнений, требующих простого воспроизведения имеющихся знаний.

Первый уровень самостоятельности прослеживается в учебно-познавательной деятельности многих учащихся, приступивших к факультативным занятиям. Затем одни учащиеся быстро выходят на следующий уровень, другие задерживаются на нем определенное время. Большинство из них в процессе изучения материала выходят на более высокий уровень самостоятельности, чем первый.

Второй уровень самостоятельности можно назвать вариативной самостоятельностью. Самостоятельность на этом уровне проявляется в умении из нескольких имеющихся правил, определений, образцов рассуждений и т. п. выбрать одно определенное и использовать его в процессе самостоятельного решения новой задачи. На данном уровне самостоятельности учащийся показывает умение производить мыслительные операции, такие, как сравнение, анализ.

Третий уровень самостоятельности - частично-поисковая самостоятельность. Учащийся на этом уровне обладает относительно большим набором приемов умственной деятельности - умеет проводить сравнение, анализ, синтез. Он может самостоятельно спланировать и

организовать свою учебную деятельность и на этом уровне присутствуют элементы творчества.

Четвертый уровень самостоятельности - это творческая самостоятельность, где в наибольшей степени развиваются творческие способности учащихся.

Таким образом, факультативные занятия призваны обеспечивать [21]:

- подготовку одаренных старшекурсников к централизованному тестированию;
- подготовку одаренных учащихся к олимпиадам и конкурсам;
- общекультурное развитие учащихся;
- приобщение учащихся к исследовательской деятельности;
- коррекцию пробелов в знаниях и умениях учащихся.

Факультативы направлены на углубление знаний по предметам, на расширение знаний и развитие навыков познавательной деятельности (экологической, военно-патриотической, семейной и др. направленностей). Направлены на развитие творческих способностей учащихся.

В ходе проведения факультативных занятий должны быть учтены следующие принципы:

Принцип индивидуального и дифференцированного подхода предполагает учёт личностных, возрастных особенностей учащихся и уровня их психического и физического развития. На основе индивидуального и дифференцированного подхода к учащимся, изучения черт их характеров, темперамента, установок, интересов, мотивов поведения можно воспитать у них положительные привычки, приучить к дисциплине, культуре поведения в сфере дорожного движения.

Принцип взаимодействия «Дети – дорожная среда». Чем меньше возраст школьников, тем легче формировать у них социальные чувства и устойчивые привычки безопасного поведения. Детское восприятие окружающей среды во многом определяется вербальной (словесной)

информацией взрослых, обращающих внимание на светофор, пешеходный переход, опасность на дороге, скорость движения машин и т.д.

Двигательная реакция определяется уровнем развития у детей центральных регуляторных физиологических механизмов, обеспечивающих равновесие. Необходимые двигательные навыки и умения они приобретают с возрастом в процессе обучения и воспитания.

Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия: Учащиеся должны знать, какие опасности могут подстергать их в дорожной среде.

Принцип возрастной безопасности. У школьников довольно рано появляется стремление самостоятельно ходить в школу и гулять по улицам. С одной стороны, это надо одобрять, чтобы не тормозить развитие волевых качеств ребёнка. С другой – необходимо воспитывать понимание опасности дорожной среды и вырабатывать привычки, умения и навыки безопасного поведения.

Важно иметь в виду и то, что у школьников наблюдается довольно большое расхождение между знаниями и фактическими действиями. Это объясняется, как правило, лёгкой отвлекаемостью, импульсивностью, спешкой, заинтересованностью, увлечённостью чем-либо, когда они находятся на дороге. Нужно формировать, развивать и совершенствовать целостность восприятия опасной дорожной среды, показывать конкретные безопасные действия выхода из опасных ситуаций.

Принцип социальной безопасности. Учащиеся должны понимать, что они живут в обществе, где надо соблюдать определённые нормы и правила поведения. Соблюдение этих правил на дорогах контролирует Государственная инспекция безопасности дорожного движения. Инспектор дорожно-патрульной службы выявляет нарушителей среди водителей и пешеходов и наказывает их: предупреждает или штрафует. Правила дорожного движения нужно соблюдать для общей безопасности, так как

неправильные действия ребёнка на улице и дороге опасны и для него самого, и для окружающих.

Принцип самоорганизации, саморегуляции и самовоспитания. Этот принцип реализуется при осознании детьми правил безопасного поведения. Тогда они достаточно легко, без сопротивления регулируют свое поведение, наблюдают за сверстниками, замечают нарушения правил дорожного движения взрослыми и часто не понимают и возмущаются, почему те поступают рискованно и не соблюдают правила. Для подкрепления самовоспитания нужен положительный пример взрослых. Поэтому педагог должен воспитывать не только школьников, но и родителей.

Также можно определить методы реализации занятий :

Внушение. Дети школьного возраста легко внушаемы, воспринимают все на веру. Внушением можно приостановить опасные действия ребенка на улице и дороге и, наоборот, стимулировать правильные действия. Эффект внушения усиливается, если педагог использует яркие образные формы, приводит наглядные примеры. Чтобы не притуплялась восприимчивость, одни и те же идеи внушения лучше формулировать по-разному.

Убеждение – это доказательство истинности того или иного положения. На школьников наиболее эффективно воздействует предметно-словесное убеждение. Ребёнок мыслит образно, поэтому, чтобы его убедить, достаточно показать образное отражение реальности, например, в сюжетных картинках опасного поведения на дороге.

Убеждение предполагает, прежде всего, осмысление и внутреннее принятие детьми принципов, определяющих, что можно делать, а что нельзя. Убеждение всегда должно быть логичным, последовательным и неопровержимым. Его целесообразно применять одновременно с внушением, приучением, примером.

В учебно-воспитательном процессе убеждение реализуется в рассказе, объяснении, беседе, игре, экскурсии. Вырабатываются правильные оценки, суждения по конкретным фактам ДТП, поступкам детей. Осуждаются

нарушения Правил дорожного движения водителями и пешеходами, формируются нравственные понятия.

Упражнение, тренинги. Без упражнения, тренингов нельзя сформировать у ребенка заданный тип поведения. Суть упражнения в многократном выполнении требуемых действий, доведении их до автоматизма. В результате формируются необходимые для дорожной безопасности качества личности, навыки и привычки. В упражнениях развивается целостность восприятия, наблюдательность, дисциплинированность, осторожность.

Привычка вырабатывается постепенно, при повторении одних и тех же действий. Закрепившись в сознании, она становится устойчивой. Поэтому формирование и развитие положительных привычек у учащихся является основой культуры их поведения в дорожной среде.

Поощрение. Это положительная оценка правопослушного и безопасного поведения детей на улицах и дорогах. Поощрение основано на положительных эмоциях, поэтому повышает ответственность и укрепляет дисциплинированность. В этом методе используется прием опоры на положительное в личности воспитанника. Одобрение его поступков педагог выражает жестом, мимикой, похвалой перед классом, родителями. Это предполагает внимательное отношение к успехам в овладении правилами движения и дорожной безопасности. Уважение, доверие вселяют в ребенка уверенность в своих силах, самостоятельность, чувство собственного достоинства, волю.

2.3. Критериальные измерения готовности учащихся старших классов к обеспечению безопасного поведения на дорогах на факультативных занятиях

В ходе исследования было проведена диагностика сформированности безопасного поведения на дорогах школьников. С целью исследований знаний и представлений школьников о безопасном поведении на улицах и

дорогах было проведено тестирование среди обучающихся 10-х «Б» и «В» классов на уроке «Основы безопасности жизнедеятельности». Выборку составили 28 человек из 10-го «Б» и столько же из 10-го «В».

Были предложены тесты на знания правил дорожного движения. После проведения тестирования получены следующие результаты:

Таблица 1

Исходный уровень знаний ПДД обучающихся

Уровень	10 «Б»		10 «В»	
	Количество человек	Показатель, %	Количество человек	Показатель, %
Высокий	7	25,00	9	32,14
Средний	10	35,72	9	32,14
Низкий	11	39,28	10	35,72

Таким образом, можно сказать, что в данных классах обучающихся приблизительно 1/3 с высоким уровнем знаний, 1/3 со средними знаниями и у 1/3 обучающихся – низкие знания правил дорожного движения.

На следующем этапе исследования в 10-м «В» классе был проведен цикл факультативных занятия с обучающимися.

На базе автошколы ДОСААФ г. Красноярск были организованы факультативные занятия с применением материально-технической базы автошколы (теоретическое обучение с применением современных информационных технологий в собственном компьютерном классе; занятия на тренажерах-симуляторах; изучение устройства автомобиля и т.д.), с обучающимися старших классов.

Тренажер симулятор мопеда.



Полигон автошколы.



Изучение устройства автомобиля



Для оценки эффективности формирования безопасного поведения школьников в учебной деятельности, было проведено вторичное исследование знаний и представлений школьников о безопасном поведении на улицах и дорогах, обучающимся был предложен те же самые тесты на знания ПДД. Выборку составили те же два десятых класса.

Были получены следующие результаты:

Таблица 2

Уровень знаний ПДД обучающихся после факультативных занятий

Уровень	10 «Б»		10 «В»	
	Количество человек	Показатель, %	Количество человек	Показатель, %
Высокий	8	28,57	16	57,14
Средний	10	35,72	8	28,57

Низкий	10	35,72	4	14,29
--------	----	-------	---	-------

Таким образом, можно сказать, что в 10-м «В» классе большинство обучающихся показали высокий уровень знаний правил дорожного движения, лишь 28,5 % обучающихся продемонстрировали средний и 14,3 низкий уровень знаний правил дорожного движения.

Таким образом, можно сказать, что факультативные занятия с обучающимися 10-х классов являются успешными.

В ходе проведения факультативных занятий учащиеся узнают правила дорожного движения, группы знаков и их назначение, место установки, назначение дорожной разметки и её виды, правила безопасного поведения на улице, на дороге; правила пользования общественным и личным транспортом. Также умеют самостоятельно определять места для безопасного перехода улиц и дорог, пользоваться общественным транспортом, применять знания правил дорожного движения на практике.

Выводы по 2 главе

Эффективность профилактики ДДТТ, воспитания, обучения детей и подростков основам безопасности дорожного движения характеризуется снижением количества ДТП и уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

На сегодняшний день в должной мере не определены основные показатели эффективности профилактики ДДТТ, воспитания и обучения детей и подростков основам безопасности дорожного движения.

Применительно к общеобразовательным учреждениям рекомендуется ориентироваться на следующие основные показатели.

Наличие в общеобразовательных учреждениях периодически обновляющейся, передаваемой Госавтоинспекцией в определенные сроки информации о ДТП с участием детей (применительно к субъекту, городу, району, территории, прилегающей к образовательному учреждению) с

соответствующим анализом тенденций, динамики аварийности за определенный период с раскладкой данных о месте совершения, времени года, дне недели, часа суток, категории участников: пешеход, пассажир, водитель велосипеда, количестве погибших и пострадавших, причинах и условиях возникновения ДТП и т.д.

Наличие в образовательных учреждениях должностного лица, отвечающего за проведение профилактики ДДТТ (приказ директора о его назначении, наличие планов работы и др.).

В школе должна проводиться непрерывная работа по профилактике ДДТТ во внеурочное время (проведение массовых мероприятий: олимпиад, викторин, соревнований, театрализованных представлений, тематических утренников, радиолинеек, конкурсов, квестов и т.д.).

Заключение

Актуальность и практическая значимость формирования у детей и подростков навыков безопасного поведения на улицах и дорогах подчеркиваются высокими статистическими показателями количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых детей и подростков.

Согласно данным Госавтоинспекции, в 2019 году в дорожных авариях погибли 794 ребенка в возрасте до 18 лет, в то время как в позапрошлом году - 869 детей. При этом пострадавших детей в прошлом году стало больше на 343 ребенка, по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Так, в 2019 году ранены в дорожных авариях - 27 тыс. 468 человек, в 2018 году - 27 тыс. 125 человек.

Всего число аварий с детьми в России в минувшем году увеличилось и составило 24 тыс. 820 (24 тыс. 623 - в 2018 году).

Статистика за 2020 год не отражает полную картину происходящего, в связи с большим количеством ограничительных мероприятий из-за распространения коронавирусной инфекции, а следовательно уменьшению на дорогах и улицах страны количества пешеходов и автотранспортных средств.

Создание безопасного образовательного пространства, является одной из главных задач современной школы одним из направлений которого, является обучение детей правилам дорожного движения, так как известно, что детям намного легче привить мотивы правильного поведения на дороге, в транспорте, общественных местах и т.д. Наши дети, живущие в условиях мегаполиса должны не только знать правила дорожного движения, но и что самое главное быть психологически готовы к выходу на улицу самостоятельно, не бояться дорог, а быть уверенными в правильности своих действий.

Обучение правилам безопасности дорожного движения, начинаясь в детском саду должно продолжаться, соблюдая преемственность, на всех ступенях школы.

Усвоение этих важных правил представляет собой отдельную дисциплину и требует определенных теоретических и практических знаний.

Эти знания и умения приобретаются в процессе анализа и усвоения информации, выполнения упражнений, которые отражают реальные жизненные ситуации. Таким образом, изучение правил безопасности дорожного движения вовлекает обучающегося в образовательный процесс, позволяя планировать, действовать и корректировать своё поведение в повседневной жизни.

Следовательно, основными целями изучения правил дорожного движения и поведения на улице являются: снижение дорожно-транспортного травматизма среди детей младшего, среднего и старшего школьного возраста посредством повышения уровня знаний ими ПДД; формирование культуры общественного поведения; воспитание дисциплины и осознанного поведения на улицах города; развитие самоконтроля за выполнением изученного материала по ПДД; формирование мотивационно-поведенческой культуры ребенка, как основы безопасности в условиях общения с дорогой и улицей; привлечение родителей к содействию и помощи в изучении детьми ПДД.

Содержание обучения ПДД должно обеспечивать целостный, законченный характер проблемных знаний, умений и навыков. Естественно, помимо уроков по ПДД, большими образовательными и воспитательными возможностями обладают факультативные и внеклассные занятия.

В ходе анализа российского и зарубежного опыта безопасности дорожного движения путем изучения научно-методической литературы и статистики, мы установили, что знание и применение в полном объеме правил дорожного движения способствует сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения.

На базе автошколы ДОСААФ г. Красноярска были организованы и проведены серия факультативных занятий с применением материально-технической базы автошколы (теоретическое обучение с применением современных информационных технологий в собственном компьютерном

классе; занятия на тренажерах-симуляторах; изучение устройства автомобиля и т.д.), с обучающимися старших классов, что позволило повысить уровень знаний и заинтересованности школьников.

В ходе эксперимента мы убедились в том, что факультативные занятия по изучению правил дорожного движения повышают у обучающихся старших классов знания и навыки безопасного поведения в дорожно-транспортных ситуациях.

Результативность факультативных занятий обучающихся 10-х классов позволяет подтвердить гипотезу нашего исследования.

Организованные факультативные занятия по безопасному поведению на дорогах позволяют повысить уровень знаний правил дорожного движения у обучающихся старших классов.

Список используемой литературы

1. Абрамова С. В., Станкевич П. В., Бояров Е. Н. Преподавание дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» для студентов на основе модульного подхода // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Педагогика, психология. 2013. № 3 (14). - С. 246-250.
2. Абрамова С.В. Теория и методика обучения и воспитания безопасности жизнедеятельности: Учебно-методическое пособие. Южно-Сахалинск: Изд-во СахГУ, 2012. - 244 с.
3. Авдеева Н.Н., Князева О.Л., Стеркина Р.Б. Безопасность. М.: Детство-Пресс, 2019 г.
4. Акимова Л. Лучше один раз увидеть ... (аудиовизуальные технологии в обучении ОБЖ) // Основы безопасности жизнедеятельности: информационно-методическое издание для преподавателей / Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям. М., 2011. № 9. С. 24-28.
5. Арустамов, Э.А. Безопасность жизнедеятельности. Учебник Текст. / Э.А. Арустамов. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2015. - 448 с.
6. Асянова С.Р. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города Текст. : дис. ... канд. пед. наук / Асянова С.Р. - Уфа, 2012. - 219 с.
7. Безопасность жизнедеятельности. Учебник для вузов Текст. / Под ред. Л.А. Михайлова. - СПб.: Питер, 2012. - 461 с.
8. Безопасность жизнедеятельности / Волощенко А.Е., Прокопенко Н.А., Косолапова Н.В.; Под ред. Арустамова Э.А., - 20-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и К, 2018. - 448 с.
9. Безопасность на дорогах. Тесты (раздаточный материал) для 5-11 кл. Сост. Маркин Н. И., Денисов М.Н. Под редакцией Н.Ф. Виноградовой. - М.: ЭНАС-КЛАСС; Изд-во НЦ ЭНАС, 2014г.
10. Берсенева, Т., Мельникова, Т., Осокин, А. Инновационные

технологии в преподавании курса «Основы безопасности жизнедеятельности» Текст. / Т. Берсенева, Т. Мельникова, А. Осокин // ОБЖ. Основы безопасности жизни. - 2007. - № Ю.- 11-16.

11. Блинов Д.И. Причины дорожно-транспортного травматизма // ОБЖ: Ежемесячный научно-методический и информационный журнал. М.: Русский журнал, 2013. № 12. С. 34-35.

12. Гафнер В.В. Культура безопасности: аналитический обзор диссертационных исследований (педагогические науки, 2002-2012 гг.); ФГБОУ ВПО «Урал. гос. пед. ун-т». - Екатеринбург, 2013. - 200 с.

13. Дмитрук В.П. Правила дорожного движения для школьников. - Ростов н/Д: Феникс, 2012. - 160 с.

14. Ижевский П.В. Основы безопасности жизнедеятельности. 8 класс: Культура безопасности: Учебник / П.В.Ижевский, С.В.Петров, Я.Б.Каплан. М.: Баласс, 2013. - 207 с.

15. Калечиц, Т.Н. Внеклассная и внешкольная работа с обучающимися [Текст]/ З.А. Кейлина, Т.Н. Калечиц. - М.: Просвещение, 2011. - 119 с.

16. Ковалева Н.В. Конкурсы, викторины, праздники по правилам дорожного движения для школьников. - Ростов н/Д.: Феникс, 2011. - 160с.

17. Ковалько В.И. Игровой модульный курс по ПДД, или школьник вышел на улицу. - М: Вако, 2015. - 192с.

18. Коджаспирова Г. М. Педагогика : учебник для академического бакалавриата / Г. М. Коджаспирова. -4-е изд., перераб. и доп. - Москва : Издательство Юрайт, 2019. - 719 с.

19. Козловская Е.А., Безруков Ю.Г. Концепция непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015. - 84 с.

20. Лихачев, Б.Т. Педагогика: курс лекций/ Б.Т. Лихачев. - М.: Прометей; Владос, 2011. - 647 с.

21. Лавлинскова Е.Ю. Изучаем правила дорожного движения. - Волгоград: Учитель, 2012. - 237с.

22. Маклаков А. Г. Общая психология. СПб: Питер, 2018. - 584 с.
23. Марчук, Н. Ю., Пестова, И. В., Дильмиева, Т. Р. Методические материалы по вопросам формирования навыков безопасного поведения у детей и подростков. Екатеринбург: ГБОУ СО ЦППРиК «Лад», 2014. - 52 с.
24. Мельникова, Т.В. Формирование культуры безопасности жизнедеятельности учащихся на основе технологии модульного обучения Текст. : дис.... канд. пед. наук / Т.В. Мельникова. - СПб, 2006. - 191 с.
25. Мурченко Н.А. Безопасность на улицах и дорогах: специальное издание для взаимодействия взрослых и детей, педагогов и родителей. - Волгоград: издательство «Учитель», 2017. - 31 с.
26. Мухина В.С. Возрастная психология: феноменология развития, детство, отрочество: Учебник для студ. вузов. - 9-е изд., стереотип. - М., 2013. - 420 с.
27. Педагогические технологии в условиях модернизации образования: материалы международной конференции (24-25 сентября 2015 года) / под ред. Л.В. Байбородовой, А.П. Чернявской. - Ярославль : РИО ЯГПУ, 2015. - 474 с.
28. Полякова С.В. Безопасность дорожного движения: истоки, история, реальность // Проблемы права. 2013. No 2 (40). С. 109-112.
29. Правила дорожного движения Российской Федерации. - М: Атберг 98, 2021. - 64с.
30. Смирнов А. Т. Основы безопасности жизнедеятельности. 8 класс: учеб. для общеобразоват. учреждений / А. Т. Смирнов, Б. О. Хренников; под ред. А. Т. Смирнова; Рос. акад. наук, Рос. акад. образования, изд-во «Просвещение». - 6-е изд. - М.: Просвещение, 2012. - 224 с.
31. Сосунова Е.М., Форштат М.Л. Учись быть пешеходом. - СПб: Издательский дом "Мим", 2011. - 224с.
32. Старцева О.Ю. Школа дорожных наук. - М.: ТЦ Сфера, 2019. - 64 с.

33. Статмен, П. Безопасность вашего ребенка: как воспитывать уверенных и осторожных детей Текст. / П. Статмен / пер. с англ. А. Юрчука. — Екатеринбург: У-Фактория, 2012. - 272 с.

34. Степанов В.П. Юные инспектора движения. - Минск: Красико-Принт, 2012. - 123с.

35. Топоров, И.К. Методика преподавания курса «Основы безопасности жизнедеятельности» в общеобразовательных учреждениях - М.: Просвещение, 2013. - 96 с.

36. Учебное пособие. Учебно-методический комплект, обеспечивающий повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении - Москва: АНО «СУВАГ», 2014. - 123 с.

37. Филипова, А. Г. Общественные пространства и дети: Владивосток, Хабаровск. Вестник Института социологии, 2016 № 1 (16), с. 27-42.

38. Фундаментальные проблемы образования в области безопасности жизнедеятельности : материалы научно-практической конференции (г. Санкт-Петербург, 11 ноября 2020 г.)/ Рос. гос. педагогический ун-т им. А. И. Герцена; [под ред. П. В. Станкевича, Э. М. Ребко, В. Р. Фугаевой]. - Казань : Бук, 2020. - 320 с.

ТЕСТ №1

1. С какого возраста разрешается управлять мопедом при движении по дорогам?

1. С 14 лет.
2. С 15 лет.
3. **С 16 лет.**

2. Где должны двигаться мопеды?

1. Только по крайней левой полосе.
2. **Только по крайней правой полосе.**
3. В любом месте проезжей части дороги.

3. Как поступить, если после выхода из автобуса вам нужно перейти на другую сторону дороги?

1. Обойти автобус сзади и перейти дорогу.
2. **Подождать, пока он отъедет или же дойти до пешеходного перехода, и перейти дорогу.**
3. Обойти автобус спереди и перейти дорогу.

4. Как поступить, если жёлтый сигнал светофора загорелся тогда, когда вы начали переход проезжей части?

1. Вернуться на тротуар.
2. Продолжить переход.
3. **Дойдя до середины дороги, остановиться и подождать разрешающего сигнала светофора.**

5. На перекрестке стоит регулировщик. Как должен поступить пешеход, начавший переход, если регулировщик поднял руку вверх?

1. Остановиться и стоять.
2. **Дойти до середины дороги и остановиться.**
3. Перейти дорогу.

6. Регулировщик на перекрестке обращен к пешеходам боком, руки опущены. Как должен поступить пешеход?

1. **Начать переходить дорогу.**
2. Остановиться и стоять.
3. Дойти до середины дороги и остановиться.

7. Начиная переход нерегулируемого пешеходного перехода, необходимо?

1. **Пропустить приближающиеся транспортные средства.**
2. Пропустить только транспортные средства, движущиеся задним ходом.
3. Начать переход, не обращая внимания на приближающиеся транспортные средства.

8. Как должен поступить пешеход, если при подходе к середине проезжей части включился жёлтый сигнал светофора?

1. Закончить переход.
2. **Остановиться на середине проезжей части (на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений).**
3. Вернуться обратно.

9. По какому сигналу регулировщика пешеходу запрещено переходить проезжую часть?

1. Регулировщик обращён к пешеходу левым боком.
2. Регулировщик обращён к пешеходу правым боком.

3. Регулировщик обращён к пешеходу грудью или спиной.

10. У вас возникла необходимость обратиться к водителю. Когда можно это сделать?

1. В момент, когда автобус (трамвай, троллейбус) трогается с места.
2. При движении автобуса (трамвая, троллейбуса).
- 3. После остановки автобуса (трамвая, троллейбуса).**

11. Когда нужно выходить из трамвая (автобуса, троллейбуса)?

1. После того, как водитель начал торможение транспортного средства.
- 2. После полной остановки транспортного средства.**
3. После того, как все пассажиры вышли из транспортного средства.

12. С какого возраста разрешается перевозить детей на заднем сиденье мотоцикла?

1. С 14-и лет.
2. С 13-и лет.
- 3. С 12-и лет.**

13. Как безопаснее перейти дорогу с односторонним движением?

1. Не останавливаясь, начать переход дороги.
2. Остановиться, и затем начать переход дороги.
- 3. Остановиться, посмотреть в ту сторону, откуда движутся машины, и, если поблизости нет машин, быстро перейти дорогу.**

14. Разрешается ли водителям mopeda поворачивать налево на дорогах с трамвайным движением?

1. Разрешается, при отсутствии помех.
2. Разрешается.

3. Запрещается.

15. Разрешается ли перевозить детей 11-летнего возраста на заднем сиденье мотоцикла?

1. **Запрещается.**
2. Разрешается.
3. Разрешается, если на него надет шлем.

16. Как безопаснее перейти дорогу с двухсторонним движением?

1. Не останавливаясь, начать переход дороги.
2. Посмотреть налево и, если поблизости нет машины, перейти дорогу.
3. **Остановиться, посмотреть налево и, если поблизости нет машин, дойти до середины дороги. Затем посмотреть направо и убедившись, что и с этой стороны нет машин, быстро завершить переход.**

17. Зонами опасности в метро являются?

1. **Турникеты на входе, эскалаторы, перрон, вагон поезда.**
2. Вход и выход в (из) метро, площадка перед эскалатором.
3. Переходы с одной станции на другую.

18. На пути следования в железнодорожном вагоне возник пожар. Что вы предпримите?

1. **Немедленно сообщите о пожаре проводнику и начнете будить спящих пассажиров.**
2. Начнете открывать окна, чтобы пассажиры не задохнулись.
3. Попытаетесь перебраться в соседний вагон.

19. Где нужно стоять, находясь на платформе в ожидании поезда?

1. За ограничительной линией.

2. На ограничительной линии.

3. Перед ограничительной линией

20. При нахождении на эскалаторе в метро вы будете?

1. Стоять слева по направлению движения, держась за поручень.

2. Стоять справа по направлению движения, держась за поручень.

3. Сбегать по эскалатору.

21. С какого возраста разрешается управлять велосипедом при движении по дорогам?

1. С 14 лет.

2. С 12 лет.

3. С 16 лет.

ТЕСТ №2

Вопрос 1

1. Укажите как должен двигаться пешеход по проезжей части вне населенного пункта?

А. Идти там, где наиболее удобно и безопасно

Б. Идти попутно движению транспортных средств, дальше от проезжей части

В. По обочине, навстречу движущемуся транспорту

Ответ — В

Вопрос 2

2. Определите действия пешехода в случае, если при переключении пешеходного светофора на желтый сигнал он не успел дойти до середины проезжей части:

А. Продолжить переход проезжей части, так как пешеход имеет преимущество в движении

Б. Вернуться обратно на тротуар

В. Дойти до линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений и ожидать там зеленого сигнала пешеходного светофора

Ответ — В

Вопрос 3

3. Укажите условия, при которых при переходе проезжей части и движении по обочинам или краю проезжей части вы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами?

А. При передвижении в пределах населенного пункта в условиях недостаточной видимости (снегопад, туман и т.д.)

Б. При передвижении вне населенного пункта в любое время суток

В. При передвижении вне населенного пункта в темное время суток

Ответ — В

Вопрос 4

4. Определите верные действия пешехода, стоящего у края проезжей части, при приближении транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом.

А. Как можно скорее перейти проезжую часть

Б. Воздержаться от перехода проезжей части

В. Водитель сам обязан пропустить пешехода

Ответ — Б

Вопрос 5

5. Выберите те действия, которые пешеходы должны предпринять при движении вне населенного пункта по обочине или краю проезжей части в темное время суток и в условиях недостаточной видимости

А. Идти по возможности придерживаясь правой стороны, в попутном направлении движения транспортных средств

Б. Идти навстречу движения транспортных средств, обеспечив видимость световозвращающих элементов водителями транспортных средств

В. Идти, придерживаясь правой стороны и освещая дорогу фонариком

Ответ — Б

Вопрос 6

6. Укажите, где пешеходы могут двигаться по всей ширине проезжей части

А. В жилой зоне

Б. Вдоль автомагистрали

В. По велосипедной дорожке при наличии тротуара

Ответ — А

Вопрос 7

7. Выберите условия, в которых разрешено перемещаться организованной пешей колонне, состоящей из взрослых людей, по проезжей части

А. Только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд, спереди и сзади колонны с сопровождающими красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости — с включенными фонарями (белого и красного цвета)

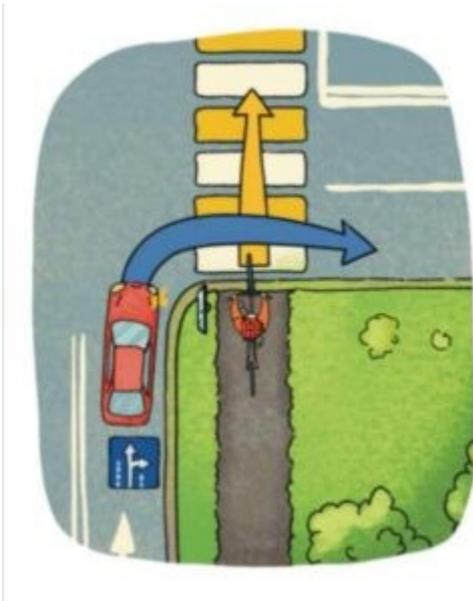
Б. Только навстречу движения транспортных средств по левой стороне не более чем по три человека в ряд, спереди и сзади колонны с сопровождающими красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости — с включенными фонарями (белого цвета)

В. Только навстречу движения транспортных средств по левой стороне не более чем по три человека в ряд, спереди и сзади колонны с сопровождающими белыми флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости — с включенными фонарями (красного цвета)

Ответ — А

Вопрос 8

8. Кого из участников дорожного движения на рисунке, водителя синей машины или велосипедиста, признают виновным в случае ДТП?



- А. Водитель автомобиля
- Б. Велосипедист
- В. Виноваты оба (водитель автомобиля и велосипедист)

Ответ — В

Вопрос 9

9. Укажите, как правильно поступить при переходе проезжей части после того, как вы вышли из маршрутного транспортного средства?

- А. Перейти через проезжую часть перед маршрутным транспортным средством в зоне видимости водителя
- Б. Подождать, когда транспорт отъедет от остановки, после этого дойти до пешеходного перехода и перейти по нему проезжую часть
- В. Подождать, пока закроются двери маршрутного транспортного средства, потом перейти проезжую часть в любом месте

Ответ — Б

Вопрос 10

10. Перечислите условия, при которых допускается переход проезжей части на перекрёстке по диагонали.

- А. Если перекресток регулируемый и есть разметка пешеходного перехода по диагонали (наискосок) между противоположными углами перекрестка

Б. Если загорается красный сигнал светофора для всех транспортных средств одновременно, а для пешеходов зеленый сигнал пешеходного светофора со всех сторон

В. Если пешеходный переход нерегулируемый, то при отсутствии в зоне видимости транспортных средств пешеход может быстро перебежать дорогу по диагонали

Ответ — А

Вопрос 11

11. Определите, должен ли водитель мопеда при повороте направо пропустить пешеходов, которые переходят дорогу при отсутствии пешеходного перехода?

А. Да, несмотря на то, что пешеходы нарушают ПДД

Б. Нет, так как они нарушают ПДД

В. Да, если на это указывают дорожные знаки

Ответ — А

Вопрос 12

12. Укажите ситуации, в которых водитель автомобиля должен уступить дорогу пешеходу вне пешеходного перехода:

1. В ситуации, когда слепой пешеход переходит проезжую часть, подавая сигнал белой тростью

2. В ситуации, когда пешеход движется в жилой зоне

3. В ситуации, когда пешеход начал движение на запрещающий сигнал светофора

А. 2 и 3

Б. 1 и 3

В. 1 и 2

Ответ — 1 и 2

Вопрос 13

13. Выберите те действия, которые пешеходу необходимо выполнить, прежде чем начинать переход по нерегулируемому пешеходному переходу дороги с двусторонним движением

А. Остановиться не менее чем в 1 метре от пешеходного перехода, убедиться в отсутствии приближающихся транспортных средств с правой стороны

Б. Убедиться в том, что другие пешеходы начинают движение, и в том, что водители начали замедляться

В. Остановиться у края проезжей части, убедиться в отсутствии приближающихся транспортных средств и безопасности перехода

Ответ — В

Вопрос 14

14. Укажите, какой сигнал регулировщика запрещает движение пешеходам

А. Рука поднята вверх

Б. Две руки подняты вверх

В. Одна рука поднята вверх, вторая указывает в сторону

Ответ — А

Вопрос 15

15. Определите, в каком случае несовершеннолетним пешеходам разрешено движение в организованной пешей колонне по краю проезжей части?

А. Если есть тротуар или обочина

Б. Если нет пешеходной дорожки

В. Движение детей в колонне по проезжей части запрещено

Ответ — В

Вопрос 16

16. Укажите, как велосипедисту проинформировать других участников дорожного движения о своем намерении остановиться?

А. Использовать специальный звуковой сигнал

Б. Поднять руку вверх

В. Вытянуть руку в правую сторону

Ответ — Б

Вопрос 17

17. Укажите, можно ли двигаться на мопеде по автомагистрали?

А. Можно, при наличии водительского удостоверения категории «М»

Б. Движение по автомагистрали на мопеде запрещено, даже при наличии водительского удостоверения соответствующей категории

В. Можно, если водитель достиг 18 лет и имеет водительское удостоверение категории «В»

Ответ — Б

Вопрос 18

18. Определите верное утверждение:

1. Водитель транспортного средства, приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, может не снижать скорость, если не видит поблизости пешеходов

2. Пешеход на нерегулируемом пешеходном переходе всегда имеет преимущество и не обязан уступать дорогу транспортным средствам

3. Велосипедистам запрещается перевозить детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест

А. 1

Б. 2

В. 3

Ответ — В — 3

Вопрос 19

19. Укажите, можно ли отнести водителя автомобиля и велосипедиста, движущегося по проезжей части, к одной категории участников дорожного движения?

А. Да, они оба водители транспортного средства

Б. Нет, если у велосипедиста нет водительского удостоверения, то он пешеход

В. Нет, так как велосипед не является транспортным средством, то лицо, управляющее им, является пешеходом

Ответ — А

Вопрос 20

20. Укажите, с какого возраста можно двигаться по дорогам на мопеде

- А. С 14 лет, при наличии водительского удостоверения соответствующей категории
- Б. С 16 лет, при наличии водительского удостоверения соответствующей категории
- В. С 18 лет, без водительского удостоверения

Ответ — Б

Вопрос 21

21. Определите последовательность проезда перекрестка в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации



- А. Первым проедет велосипедист, вторым – автомобиль
- Б. Первым проедет автомобиль, вторым – велосипедист
- В. Велосипедисту запрещено проезжать перекресток

Ответ — А

Вопрос 22

22. Укажите к какой категории участников дорожного движения относится велосипедист, который идет пешком и ведёт велосипед рядом с собой.

- А. Пешеход, в случае если он двигается по тротуару
- Б. Пешеход в любом случае
- В. Водитель, в случае если он двигается с велосипедом по обочине проезжей части дороги

Ответ — Б

Вопрос 23

23. Выберите из предложенного список того, чем должен быть оборудован велосипед для передвижения в темное время суток и где это должно располагаться

А. Спереди светоотражателем и фонарём (фарой) белого цвета, сзади фонарем или световозвращателем красного цвета, с боковых сторон – световозвращателями оранжевого или красного цвета

Б. Спереди фонарем(фарой) красного цвета, сзади фонарем или световозвращателем белого цвета, с боковых сторон — световозвращателями оранжевого или красного цвета

В. Спереди фонарем(фарой) белого цвета, сзади фонарем или световозвращателем красного цвета, с боковых сторон – световозвращателями синего или красного цвета

Ответ — А

Вопрос 24

24. Укажите, как следует поступить, если мопед вашего друга сломался на проезжей части?

А. Взять на буксир и ехать ближе к краю проезжей части

Б. Взять на буксир на жесткой сцепке

В. Спешиться и везти мопед по краю проезжей части дороги или обочине

Ответ — В

Вопрос 25

25. Укажите, разрешено ли осуществить посадку в транспортное средство со стороны проезжей части?

А. Да, только в личное транспортное средство

Б. Нет, ни при каких обстоятельствах

В. Да, если со стороны тротуара или обочины это сделать невозможно, и это безопасно

Ответ — В

Вопрос 26

26. Укажите, как изменяется поле зрения водителя с увеличением скорости движения?

А. Сужается

Б. Никак не изменяется

В. Расширяется

Ответ — А

Вопрос 27

27. Выберите верное окончание фразы: Согласно этому знаку, движение по предназначенной для велосипедистов полосе проезжей части, разрешается, в том числе.



А. Мопедам

Б. Мотоциклам с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 см³ и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт

В. Всем мотоциклам

Ответ — А

Вопрос 28

28. Регламентируется ли передвижение гироскутеров и электросамокатов Правилами дорожного движения Российской Федерации?

Ответ — нет

Вопрос 29

29. Выберите верное окончание фразы: При управлении мопедом, согласно Правилам дорожного движения Российской Федерации, разрешено...

- А. Двигаться по дороге, не держась за руль хотя бы одной рукой
- Б. Двигаться по дороге без застегнутого мотошлема
- В. Двигаться по полосе для велосипедистов

Ответ — В

Вопрос 30

30. Как следует поступить водителю мопеда в данной ситуации?

- А. Проехать переезд, убедившись в отсутствии приближающегося поезда
- Б. Как можно быстрее проехать переезд
- В. Дождаться выключения бело-лунного мигающего сигнала и проехать переезд

Ответ — А

Вопрос 31

31. Укажите, что подразумевает под собой словосочетание «уступить дорогу» в Правилах дорожного движения Российской Федерации?

- А. Прекратить свое движение, чтобы позволить другим участникам дорожного движения пройти/проехать
- Б. Изменить направление своего движения или снизить скорость, с целью избежать дорожно-транспортного происшествия
- В. Не начинать, не возобновлять, не продолжать движение, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к вам преимущество, изменить направление либо скорость движения

Ответ — В

Вопрос 32

32. Укажите, что означает эта дорожная разметка?



А. Предоставляет водителю преимущество при перестроении на правую полосу

Б. Информировывает водителя о том, что дорога поворачивает направо

В. Предупреждает водителя о приближении к сужению проезжей части

Ответ — В

Вопрос 33

33. Укажите, что означает термин «недостаточная видимость»

А. Видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада, а также в сумерки

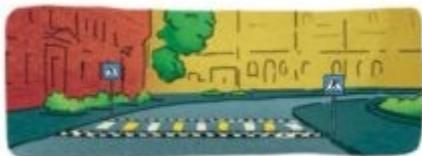
Б. Видимость дороги менее 300 м в темное время суток

В. Видимость дороги менее 100 м в темное время суток

Ответ — А

Вопрос 34

34. Укажите для чего используется разметка, изображенная на рисунке.



А. Информировывает о начале (конце жилой зоны)

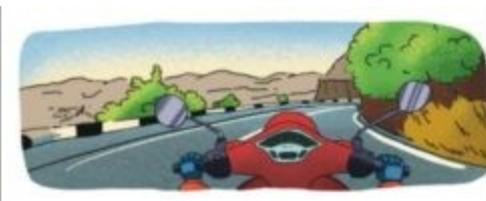
Б. Предупреждает об искусственной неровности на проезжей части

В. Обозначает место, где начинается (заканчивается) зона с ограничением стоянки

Ответ — Б

Вопрос 35

35. Выберите верное окончание фразы: Водитель транспортного средства, видящий такую разметку, понимает, что он...



А. Приближается к железнодорожному переезду

Б. Приближается к опасному перекрестку

В. Приближается к опасному участку дороги

Ответ — В

Вопрос 36

36. Укажите, что обозначают прерывистые линии разметки на перекрестке?

А. Полосы движения при повороте на главную дорогу

Б. Обязательное направление движения на перекрестке

В. Полосы движения в пределах перекрестка

Ответ — В

Вопрос 37

37. Укажите, какое из перечисленных требований предъявляется к обучаемому, допущенному к учебной езде на дорогах?

А. Наличие водительского удостоверения

Б. Отсутствие административных правонарушений

В. Возраст не менее 16 лет

Ответ — В

Вопрос 38

38. Полис ОСАГО – обязательный документ, необходимый для управления автомобилем, наравне с водительским удостоверением. Укажите, для чего он нужен

А. Для возмещения страховой компанией судебных издержек при привлечении к уголовной ответственности совершившего ДТП в состоянии алкогольного опьянения

Б. Для возмещения страховой компанией штрафов за нарушения Правил дорожного движения

В. Для возмещения страховой компанией ущерба имуществу и здоровью пострадавших при ДТП по вашей вине

Ответ — В

Вопрос 39

39. Укажите отличия ОСАГО от КАСКО

- А. Стоимость страхования ОСАГО существенно выше, чем КАСКО
- Б. ОСАГО – добровольное страхование автотранспортного средства, КАСКО – обязательное
- В. ОСАГО защищает автоимущество третьих лиц, а КАСКО страхует автотранспорт от любого вида ущерба, в том числе и угона

Ответ — В

Вопрос 40

40. Перечислите основные сведения, которые необходимо сообщить диспетчеру для вызова «Скорой медицинской помощи» при ДТП

- А. Общеизвестные ориентиры, ближайшие к месту ДТП, количество пострадавших, их пол и возраст. Дождаться сообщения диспетчера о том, что вызов принят
- Б. Название улицы и номер дома, ближайшего к месту ДТП, количество пострадавших и характер, полученных травм. Дождаться сообщения диспетчера о том, что вызов принят
- В. Место ДТП (назвать улицу, номер дома и общеизвестные ориентиры, ближайшие к месту ДТП), количество пострадавших, их пол, примерный возраст, наличие у них сознания, дыхания, кровообращения, а также сильного кровотечения, переломов и других травм. Дождаться сообщения диспетчера о том, что вызов принят

Ответ — В

Вопрос 41

41. Ответственность взрослых за нарушение детьми Правил дорожного движения Российской Федерации предусмотрена в статье 5.35 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации. Укажите, какая мера наказания предусмотрена в отношении родителей ребенка младше 14 лет, который катается на велосипеде по проезжей части.

- А. Административный штраф в размере от 500 до 1000 рублей
- Б. Предупреждение

В. Предупреждение или административный штраф в размере от 100 до 500 рублей

Ответ — В

Вопрос 42

42. Выберите верное окончание фразы: Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации велосипедистом, повлекшее создание помех в движении транспортных средств, согласно Кодексу об административных правонарушениях Российской Федерации, влечет за собой...

А. Привлечение к уголовной ответственности

Б. Наложение административного штрафа

В. Предупреждение

Ответ — Б

Вопрос 43

43. Выберите верное окончание фразы: Управление велосипедом в состоянии опьянения влечет:

А. Наложение административного штрафа в размере 800 руб.

Б. Наложение административного штрафа от 1000 до 1500 руб.

В. Наложение административного штрафа в размере 5000 руб.

Ответ — Б

Вопрос 44

44. Определите верно или нет следующее утверждение: управление автомобилем с непристегнутым ремнем безопасности предполагает более строгое наказание, чем управление мопедом без мотошлема

А. Утверждение верно, штраф за управление автомобилем с непристегнутым ремнем безопасности в два раза больше, чем за управление мопедом без мотошлема

Б. Утверждение неверно, штраф за управление автомобилем с непристегнутым ремнем безопасности на 1000 рублей меньше, чем штраф за управление мопедом без мотошлема

В. Утверждение неверно, управление мопедом без мотошлема и управление автомобилем с непристегнутым ремнем безопасности предполагают одинаковое наказание, в виде штрафа в размере 1000 рублей

Ответ — В

Вопрос 45

45. Какое наказание предусмотрено для водителя за управление транспортным средством в состоянии опьянения?

А. Штраф 30 000 руб. и лишение прав на срок от 18-24 месяцев

Б. Штраф 50 000 руб. и лишение прав на год

В. Штраф 40 000 руб. и лишение прав на срок от полутора до двух лет

Ответ — А