

Организация и проведение лекций и бесед по БДД

Беседа – это взаимодействие между людьми, стремление одного человека или группы людей посредством слова вызвать у другого или группы людей желание к действию, которое изменит ситуацию.

Наиболее распространенной формой общения в беседе является диалог. По древнегреческим понятиям «диалог – есть речь, состоящая из вопросов и ответов».

Беседа может быть официальной и неофициальной, индивидуальной и групповой, кратковременной или продолжительной. Основа любого выступления – его содержание, что мы хотим сказать людям. Поэтому необходимо в совершенстве владеть предметом разговора, хорошо разбираться в сущности вопроса. Никакое речевое мастерство не спасет слабое знание проблемы. Люди могут простить оговорку, неверное ударение, но никогда не простят нелогичность, туманность, противоречивость изложения материала.

Успех или неудача выступления зависит от подготовки к нему и четкой логики проведения. Профессионалы никогда не позволяют себе выступать «на авось», они тратят часы, иногда и дни на подготовку речи, даже если она касается проблемы, которую они хорошо знают. Некоторые ораторы пишут текст, другие обходятся коротким планом, третьи составляют подробный план, который затем заполняют текстом, в котором продумано каждое слово. И даже если вы пользуетесь готовым текстом, никогда не выходите на аудиторию, ни разу его не прочитав.

Советы пропагандисту – как провести беседу:

- 1) Планируйте ход беседы заранее, составьте рабочий план, выберите иллюстративный материал, яркие примеры, эпизоды из личного опыта, оригинальные истории, восполните теоретические пробелы по данному вопросу, согласуйте время и место проведения беседы.
- 2) Используйте наглядный материал. Исследованиями было доказано, что аудитория запоминает 10% информации, если используется чисто информационный материал, 50% - с использованием наглядных средств, 70% - если в процесс вовлекается аудитория и 80% - при объединении участия слушателей и наглядных средств, которые быстрее чем слово передают идеи, побуждают интерес, удерживают внимание, способствуют более доступному изложению сложного материала.
- 3) Внешний вид. Встречаясь с другим человеком, первую информацию о нем мы получаем по его внешнему виду: его одежда (форма), мимика, поза, жесты, осанка, походка говорят об уверенности или неуверенности человека, его психологическом состоянии (комфортном или дискомфортном). И в зависимости от увиденного, аудитория будет

выбирать форму общения: строить его на равных или влиять на вас, подавлять вас. Не случайно в имиджелогии (наука о создании имиджа) существует формула «80-20», где первая цифра обозначает эффект воздействия от визуального восприятия, а вторая цифра – эффект речевого воздействия. Внешность – один из главных факторов, создающий уверенность в себе.

- 4) Настройтесь на аудиторию. Если ваши интересы расходятся с интересами аудитории, попытайтесь «навести мосты» взаимопонимания.
- 5) Учитывайте особенности аудитории: возраст слушателей, интеллект, уровень образования, настроение (дружелюбное, инертное, агрессивное), состав (женская аудитория, мужская, водители, родители, дети, педагоги...).
- 6) Держитесь во время выступления уверенно, демонстрируя твердую убежденность в своих словах. Убежденность побуждает убежденность, уверенность побуждает уверенность.
- 7) Ваш взгляд должен быть направлен на слушателей. Не избегайте взглядов, направленных на вас. Не смотрите в одну точку. Прежде чем начать выступление, обведите взглядом аудиторию, как будто вы хотите убедиться в том, что она готова к восприятию ваших слов.
- 8) Начинайте говорить только после того, как установится тишина.
- 9) Начинайте речь с краткого обращения к аудитории, затем выдержите секундную паузу. Первое обращение должно способствовать созданию доброжелательной атмосферы общения.
- 10) Следите за четкостью речи, не говорите слишком быстро и ни в коем случае не монотонно.
- 11) С первых же слов внимательно наблюдайте за аудиторией.
- 12) Если вы заметите, что часть аудитории менее внимательно слушает вас, обратите свой взгляд в ее сторону, как-будто вы обращаетесь именно к ней.
- 13) Если вы заметили, что аудитория устала, начните говорить тише, а затем резко повысьте голос, но не настолько, чтобы аудитория почувствовала, что вы хотите специально ее взбодрить.
- 14) Если вы заметили, что слова, только что сказанные вами, нашли поддержку аудитории, постарайтесь немедленно развить затронутую тему. Этим вы можете однозначно завоевать аудиторию на свою сторону.
- 15) В момент, когда вам удалось добиться положительной реакции со стороны аудитории, перейдите на главную тему выступления. Положительные эмоции, вызванные вами у слушателей, помогут вам добиться у них одобрения ваших слов.
- 16) В момент душевного подъема, вызванного одобрением аудитории, не теряйте все же самоконтроль.
- 17) Провокационные реплики также не должны выводить вас из равновесия.
- 18) Не вступайте во время выступления в дискуссии, даже если с мест раздаются провокационные выкрики. Скажите, что после выступления

вы охотно ответите на любые вопросы. Этим вы выиграете для себя время, чтобы настроиться на дискуссию. Кроме того, в ходе вашего дальнейшего выступления все или часть дискуссионных вопросов могут быть сняты, так что надобность в дискуссии сама собой отпадет.

- 19) Именно в критические моменты выступления необходимо говорить убежденно, уверенно, акцентируя каждое слово.
- 20) С агрессивным, излишне эмоциональным партнером чаще используйте вопросы вместо утверждений. Утверждения могут вызвать сопротивление, вопросы стимулируют «противника» к аргументированию и изложению своей точки зрения.
- 21) Не поддавайтесь искушению во что бы то ни стало доказать неправоту своего собеседника. Избегайте «диалога глухих», когда стороны не слушают друг друга, а лишь пытаются приводить свои доводы и навязывать свое решение – разговор зайдет в тупик.
- 22) Используйте юмор, пословицы, анекдоты – это средства установления контакта, позволяющие восстановить внимание аудитории и снять напряжение. На колкость скрытую или явную лучше ответить улыбкой или шуткой, чем позволить вывести себя из равновесия.
- 23) В критические моменты выступления, когда разговор пошел не в том направлении, можно использовать метод «красноречивого молчания» или просто сделать паузу. Пауза позволит перегруппировать свои силы, проанализировать ход беседы и не оказаться в плену эмоций.
- 24) Старайтесь нелицеприятные для аудитории места вашего выступления подкреплять очевидными примерами. Подчеркните, что лишь насущная необходимость заставляет вас затрагивать подобную тему, а затем сгладьте остроту несколькими комплиментами внимательным слушателям.
- 25) Ни в коем случае не подавайте виду, что речь дается вам с трудом, что вы устали или в какие-то моменты чувствуете себя неуверенно.
- 26) Спланируйте возможные вопросы (и ответы на них) заранее. Используйте уточняющие вопросы, ибо они отражают ход мысли человека. Задавайте вопросы коротко и ясно. Не прерывайте собеседника. Дайте ему возможность полностью высказать свою мысль. Не унижайте собеседника и не демонстрируйте превосходства.
- 27) Умеренно используйте цифры, факты, но, вместе с тем, демонстрируйте с помощью цифр знание дела. Цифры нужно отбирать и анализировать. В выступлении целесообразно использовать не более семи групп цифр (фактов), причем в каждой группе не должно быть более трех. Привели 3 цифры – проанализируйте; и так – не более 7 раз.

- Понимание, усвоение информации зависит и от количества слов в предложении: фраза, состоящая из 4 - 13 слов – хорошо запоминается, 14-18 слов – уже хуже, фраза, насчитывающая свыше 30 слов, не

воспринимается вообще. Длинные предложения (более 13 слов) способны понять и усвоить лишь 15% аудитории.

- Заключение нужно сформулировать так, чтобы оно прозвучало впечатляюще. Необходимо заранее сформулировать заключительные слова, фразы, которые создадут благоприятную атмосферу. Цель заключения – обобщить, подчеркнуть значение сказанного, поставить задачи, призвать к непосредственным действиям.
- Закончив выступление, не забудьте поблагодарить присутствующих за внимание.
- Не забудьте, ваша пунктуальность, внешний вид (мимика, позы, жесты) должны располагать к общению, вызывать положительные эмоции.

Проявление неуверенного поведения выражается в следующем:

- скованная, закрытая, статичная поза, сутулость;
- неуместные действия и движения (поправляет одежду, перекладывает предметы с места на место, подносит руки к лицу, закусывает губы и т.д.);
- напряженное, неестественное выражение лица, дрожание конечностей и тела, неуместные улыбки и смех;
- дрожащий, тихий, извиняющийся голос; речь прерывиста, бессвязна, присутствие в речи слов-паразитов (так сказать, это, так, ну вот) и различных звуков (м-м-м, э-э-э, а-а-а);
- несоответствие мимики, позы, жестикуляции, громкости, темпа и тембра голоса содержанию речи;
- отсутствие инициативы, длительные незаполненные и необъяснимые паузы;
- потупленный, отводимый, бегающий взгляд;
- покраснение или бледность кожи.

Проявление уверенного поведения:

- свободная, открытая поза, все действия уместны, движения точны, размеренны;
- спокойное выражение лица, улыбка, юмор;
- голос – интонация, тембр, темп, громкость соответствуют ситуации;
- взгляд направлен на собеседника, на аудиторию;
- проявление инициативы при установлении контакта.

Ораторское мастерство – это, в первую очередь, фактор воздействия. Главное не в том, чтобы поразить всех красноречием, а в том, чтобы своей речью оказать воздействие, достичь намеченной цели. Для пропагандиста речь – это средство управления людьми, личностного влияния на них; это средство убеждения; это средство формирования доверия, расположения, уважения к себе.

Мастерство речи – это знать, что сказать и как сказать. Необходимо грамотно излагать свои мысли, но вместе с тем так, чтобы быть понятым.

«Говори так, чтобы я тебя понял». Для пропагандиста умение высказать свое мнение, передать информацию так, чтобы она была понята и принята без искажения, является профессиональной компетентностью. Поэтому необходимо знать основные причины, затрудняющие передачу информации: неточность высказывания, несовершенство перекодирования мыслей в слова, неуместное использование профессиональных терминов, неверное истолкование намерений собеседника, чрезмерное использование иностранных слов, слишком быстрый темп изложения информации, смысловые разрывы и скачки мысли, неполная концентрация внимания, витиеватость мысли, многословие; интонация, мимика, жесты — не соответствуют содержанию.

В чем заключается секрет убедительной речи? Какими качествами должна обладать хорошая речь? Ответ на этот вопрос дают пять «Э»: эрудиция, энергия, эмоциональность, этика и эстетика.

Эрудиция — это не только глубокое знание, достоверность предмета разговора, но и общая культура: разносторонние знания обо всем. Иногда удачно приведенный пример (из истории, телепередачи, журнала...), литературный персонаж, какое-либо сравнение могут оказаться сильнее аргументов и помогут убедить аудиторию.

Энергия способствует убеждению. Вялая, неэнергичная речь плохо воспринимается: вас перестанут слушать. Своей энергией вы должны создать позитивную ауру общения. Энергия должна ощущаться в силе слов, светиться в глазах, чувствоваться в движениях тела.

Эмоциональность — это разнообразие тембра голоса, эмоций и жестикуляции. Эмоциональность способна не только убеждать, она несет до 40% информации. Сила слова в его эмоциональной проникновенности. Гораций говорил: «Плачь сам, если хочешь, чтобы я плакал». Эмоциональный образ может воздействовать на аудиторию гораздо сильнее, чем самые достоверные, самые интересные статистические данные. Но во всем должна быть мера. Если чувства захлестывают оратора, то это может вызвать отрицательные эмоции у людей. Если «буря эмоций» будет на протяжении всего выступления, то оно станет в итоге утомительным.

Эстетика — изящество речи, которое придают ей метафоры, эпитеты, обороты речи. Это ритмичность речи, разнообразие стилей, способность говорить экспромтом.

Этика — уважение к собеседнику, простота, естественность, доброжелательность, которые выражаются подбором слов посредством жестов, мимики, позы.

Чтобы оказать влияние на другого человека необходимо не только уметь владеть словом, но и научиться управлять собой, своими чувствами, действиями, поведением, поступками, уметь управлять общением. Наше поведение, как правило, стимулирует и поведение собеседников. И если мы не умеем или не желаем управлять своими эмоциями, не сдерживаем своего раздражения, на грубость отвечаем грубостью, то, несомненно, спровоцируем подобное поведение и у собеседника. Можно и нужно быть строгим, но нельзя допускать раздражение, нетерпимость, безразличие. Симпатии людей всегда вызывает человек, который имеет самообладание и умеет достойно выходить из сложившейся проблемной ситуации.

Типовые дорожно-транспортные ситуации с участием велосипедистов

Почти каждая поездка на велосипеде начинается с того, что приходится выезжать из дворового проезда, арки на дорогу с оживленным движением транспорта. Характерная особенность этих пересечений - они не являются перекрестками, где действует правило «правой руки», о котором мы расскажем позже, и здесь знаков приоритета «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено» может и не быть. В этих местах обзор дороги нередко закрыт, радиус поворота небольшой. Да и водители транспортных средств не знают, что впереди выезд - появление велосипедиста для них неожиданно. Не случайно, поэтому статистика дорожных происшествий свидетельствует: в этих местах наиболее часты аварии из-за невнимательности велосипедистов, которые, «вынырнув» из бокового проезда на дорогу, ударялись в боковую часть автомобиля или оказывались на его пути в непосредственной близости.

Первое правило безопасного выезда на дорогу для велосипедиста должно быть таким. Подъезжая к дороге, нужно снизить скорость движения (при необходимости до полной остановки), пропустить пешеходов, идущих по тротуару или обочине, внимательно оценить дорожную ситуацию и только после этого выезжать на проезжую часть. При этом порядок обзора дороги должен быть следующим: посмотреть налево, затем направо - не собирается ли другое транспортное средство поворачивать туда, откуда вы сами выезжаете, и, вновь убедившись, что слева ситуация не изменилась, выезжать на дорогу. При повороте налево порядок обзора должен соответственно поменяться.

Второе правило говорит, что велосипедисты при выезде на дорогу из дворов, с мест стоянки и других прилегающих территорий должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней. Как правильно поступить в ситуации, если на проезжей части в одном направлении имеется несколько полос и приближающийся автомобиль следует во втором или третьем ряду? Данное требование действительно лишь тогда, когда велосипедист непосредственно выезжает на полосу движения транспортного средства. Поэтому выезжать на дорогу в данном случае можно, но так, чтобы

сразу оказаться не далее 1 м от края проезжей части. Следует не забывать, что если на дороге полос движения три и более, то поворот налево на велосипеде Правилами запрещен. Нужно с него сойти и выполнить этот маневр, ведя велосипед рядом как пешеход.

На проезжей части.

Положение велосипедиста на проезжей части определяют боковой интервал и дистанция. Некоторые считают требование Правил - ехать ближе к правому краю проезжей части, но не далее первой полосы.

Дистанция для велосипедиста играет важную роль, когда приходится следовать за гужевой повозкой, трактором, другим велосипедом, чья скорость ненамного отличается от вашей. Она должна выбираться с учетом скорости движения и состояния дорожного покрытия. Выше скорость - больше дистанция, у водителей автомобилей есть простое правило - берется численное значение скорости (в км/ч), делится пополам - вот и безопасная дистанция в метрах. Если короче - «дистанция - половина скорости». Например, при скорости 30км/ч дистанция должна быть не менее 15м. Место установки: на подходах к перекресткам и на них самих.



Рисунок 3. Положение велосипедиста на проезжей части

Скорость движения - одно из самых важных качеств любого транспорта. Но именно ее неправильный выбор оказывается частой причиной дорожных происшествий. С увеличением скорости возрастает тормозной путь велосипеда, быстрее нужно принимать решения. Можно ли во всех происшествиях винить высокую скорость движения? Конечно, нет. Сама по себе она не опасна. Ведь когда спортсмены на велотреке развивают скорость до 60-80км/ч, никаких аварий не происходит. Причина в другом. Скорость должна соответствовать тем дорожным условиям, которые сопутствуют движению велосипедиста. На скользком участке дороги, суженной проезжей части, крутом повороте, перекрестке скорость должна быть уменьшена, чтобы вовремя, до подстерегающей опасности, притормозить или даже остановиться. В этом случае показателен пример, ставший уже классическим. Двум водителям дается задание - проехать из одного пункта в другой. Один может ехать с предельной скоростью, нарушая Правила, а другой - строго соблюдая их. Потом сравнивают время проезда. Выигрыш первого, как правило, бывает ничтожно малым по сравнению с той нервной нагрузкой, которую испытывает «победитель», многократно рискуя попасть в аварию.

Выбирая скорость движения даже в тех пределах, которые позволяет мускульная сила, необходимо соизмерять ее со многими факторами: интенсивностью движения транспорта, видимостью на дороге, техническим состоянием велосипеда, своими возможностями по ориентированию в дорожной обстановке.

Что нужно помнить велосипедисту о скорости и ее влиянии на безопасность дорожного движения? Заповеди просты.

Чем больше скорость, тем выше вероятность происшествия и его тяжесть. В транспортном потоке с увеличением разницы в скорости движения между велосипедистом и транспортными средствами растет опасность аварии. Резкие ускорения и замедления во время движения повышают риск наезда на велосипед другими транспортными средствами.

Опасно привыкание к высокой скорости. Двигаясь по загородной дороге и въезжая потом в город, нужно учитывать, что ехать с той же скоростью уже нельзя. Ведь здесь условия движения более сложные из-за частых перекрестков, остановок общественного транспорта.

Обгон и опережение

На дороге обгон или опережение в соседнем ряду - обычное дело.

Водители автомобилей и мотоциклов стремятся поддержать высокую и комфортную скорость движения. Этот маневр по отношению к велосипедисту может быть выполнен только с левой стороны. Поэтому в этих ситуациях нужно стремиться следовать ближе к правому краю проезжей части. Но не только в этом заключается единственное взаимоотношение между обгоняемым и обгоняющим. Правила дорожного движения также требуют от водителя обгоняемого транспортного средства, чтобы он не препятствовал обгону путем повышения скорости движения или другими действиями.

В соответствии с действующими Правилами, маневр обгона отличается от опережения тем, что он связан с выездом на встречную полосу дорожного движения. В остальном же это действие характеризуется выездом из занимаемого ряда для опережения следующего впереди транспортного средства и возвращением вновь в свой ряд.

Можно ли велосипедисту совершать обгон или выезд в параллельную полосу для опережения другого транспортного средства? Конечно, можно. Единственным ограничением здесь является то обстоятельство, что обгон может выполняться на неширокой дороге, имеющей не более одной полосы в направлении движения. Обгон или опережение выполняются для поддержания постоянной скорости движения, и может осуществляться при объезде медленно движущихся гужевых повозок, тележек, тракторов и т.д. Эти виды маневра на дороге являются одними из самых сложных, они требуют правильной оценки транспортной ситуации и точного расчета в прогнозе ее развития.

Обгон или опережение в соседних рядах состоит как бы из трех этапов.

Первый этап связан с выездом из занимаемого ряда и перестроением в левый ряд. В этом случае нужно, прежде чем начать обгон или опережение,

убедиться, что вы не создадите помехи другим водителям, следующим за вами и навстречу движению. Как и любое перестроение на дороге, оно требует подачи соответствующего сигнала перестроения.

Считается, что в среднем для перестроения из одной полосы в другую независимо от скорости движения требуется 4с.

Второй этап обгона или опережения самый протяженный. Он определяется в зависимости от скоростей движения двух транспортных средств: чем меньше разница между этими скоростями, тем больше времени приходится находиться на этой полосе, а расстояние обгона значительно увеличивается. Значит, чтобы быстрее на коротком пути выполнить обгон или опережение, нужно, чтобы разница в скоростях была как можно больше.

Обгоняя транспортное средство, нужно постараться держаться на расстоянии не ближе 1-1,5м от него, а возвращаться в свой ряд (третий этап обгона), не «подрезая» ему дорогу.

Следует помнить, что обгон Правилами запрещен:

- на перекрестках, за исключением тех случаев, когда обгон совершается на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100м перед ними;
- в конце подъема, на крутых поворотах и других участках дорог с ограниченной видимостью.

Прежде чем совершить обгон или опережение в соседнем ряду, выясните, почему транспортное средство начинает тормозить или медленно едет. Не будучи уверенным в своих возможностях, не торопитесь начать маневр. У водителей бытует даже заповедь «Не уверен - не обгоняй!».

Практика показывает, что опасно выполнять обгон сразу нескольких транспортных средств или при плохих погодных условиях (туман, дождь, скользкая проезжая часть).

Проезд перекрёстков

К перекрестку с двух перпендикулярных направлений одновременно приближаются велосипедист и грузовик. Кто должен уступить дорогу? Если это пересечение равнозначных дорог, а у велосипедиста нет помехи справа, он имеет право первым проехать перекресток. Но в реальных УСЛОВИЯХ это правило водители по отношению к велосипеди

велосипедистам часто игнорируют, поэтому следует быть осторожным. Данное правило принято называть правилом «помехи справа», или «береги свой правый бок».

В каких случаях оно действует и где? Правило «помехи справа» правомерно на любой территории, включая даже двор и поле. Оно распространяется на пересечения путей транспортных средств, где отсутствуют знаки приоритета, светофорное регулирование, а также нет инспектора дорожно-патрульной службы, который взял бы регулирование движения на себя. Оно действует в этой дорожной ситуации на все транспортные средства, за исключением трамвая - ему разрешено первому

переезжать перекресток при одновременном праве на проезд по той причине, что он следует по обособленному полотну и для остановки трамвая необходим более длинный тормозной путь, чем безрельсовому транспорту.

Правило «помехи справа» распространяется не только на перекрестке. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно (в параллельных рядах), водитель должен уступать дорогу транспортному средству, находящемуся справа. Другими словами, если велосипедист следует в прямом направлении в правом ряду, то водитель автомобиля или мотоцикла при перестроении из другого ряда не должен его «подрезать».

Перекресток - место пересечения в одном уровне двух, трех, а иногда и более дорог. Тут скрещиваются пути многих тысяч машин и пешеходов.

Перекрестки подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. Движение на регулируемых перекрестках регламентируется сигналами света светофора или командами регулировщика. Отсутствие знаков приоритета говорит о том, что это пересечение равнозначных дорог, и чтобы разъехаться, нужно пользоваться правилом «помехи справа». И наоборот, наличие знаков, например, 2.4 «Уступите дорогу», 2.5 «Движение без остановки запрещено», или соответствующей разметки указывает, что одна дорога является главной по отношению к другой.

Независимо от вида перекрестка ответственным местом проезда является его центр. Как велосипедисту при повороте налево (там, где такой маневр разрешен) проезжать центр перекрестка - объезжать его слева или справа? Ведь с другого направления может выполняться точно такой же маневр. Тут может быть две ситуации. Если дорога, на которую вы поворачиваете, имеет несколько полос движения, то поворот налево необходимо осуществлять таким образом, чтобы проехать центр перекрестка слева, стараясь выехать с перекрестка сразу в крайний правый ряд. А если перекресток образован узкими дорогами, то поворот налево, конечно, безопаснее выполнять по самой короткой траектории, оставляя центр перекрестка справа - другим способом разъехаться с транспортным средством, имеющим большой радиус поворота, будет труднее.

Велосипедистам нужно обязательно соблюдать своеобразный кодекс проезда перекрестков, основанный на требованиях Правил:

- при повороте налево или развороте уступите дорогу транспортным средствам, следующим со встречного направления прямо или налево;
- при повороте направо или налево уступите дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть, на которую поворачиваете, а также другим велосипедистам, проезжающим через эту проезжую часть по велосипедной дорожке;
- уступите дорогу трамваю при одновременном с ним праве на движение;
- не выезжайте на перекресток, если за ним образовался затор, который может вынудить остановиться в зоне перекрестка и создаст помеху для движения других транспортных средств.

Независимо от количества полос движения, велосипедисту разрешено

проезжать перекресток в прямом направлении и направо. Необходимо помнить, что поворот налево, не сходя с велосипеда, может быть осуществлен только с того направления дороги, где имеется лишь одна полоса движения.

Определенные сложности проезда нерегулируемых перекрестков заключается в том, что приходится соизмерять свои действия с аналогичными действиями других водителей и пешеходов, в необходимости точного прогноза дорожной ситуации, которая сложится на перекрестке через несколько секунд. И, увы, столкновение случается чаще на нерегулируемых перекрестках. Первый вопрос, который приходится решать при подъезде к нерегулируемому пересечению: по какой дороге едешь - главной, второстепенной или равнозначной? Главенство или второстепенность дороги определяют знаки Приоритета либо наличие покрытия по отношению к той дороге, где его нет. Отсутствие этих двух признаков говорит что впереди - перекресток равнозначных дорог. Причем нужно иметь в виду, что большее число полос движения не является обязательным признаком главной дороги.

Правильный ответ на первый вопрос дает возможность успешно решить и второй - кто должен уступить дорогу? Находясь на второстепенной дороге, нужно уступить тому, кто следует по главной, а на пересечении равнозначных дорог уступит имеющий помеху справа.

Среди наиболее частых ошибок у велосипедистов при проезде нерегулируемых перекрестков нужно назвать неправильное распределение своего внимания. Особенно это наблюдается у начинающих - подъезжая к пересечению, они начинают усердно крутить головой в разные стороны.

А правило здесь простое: необходимо в первую очередь обращать внимание на ту дорогу, с которой водитель транспортного средства имеет преимущество в движении. Если при подъезде к перекрестку нельзя точно определить по признаку покрытия, какая это дорога (например, в темное время суток или из-за снега и грязи), а знаков приоритета нет, то Правила требуют, чтобы вы считали свою дорогу второстепенной.

Светофор вносит строгий порядок при пересечении перекрестка. Он здесь хозяин и отменяет такие понятия, как «главная» и «второстепенная» дороги. При красном сигнале светофора вы должны остановиться у поперечной линии разметки или таблички «Стоп», а если их нет - за несколько метров до светофора, чтобы не мешать переходящим пешеходам и транспорту, следующему в поперечном направлении. Но, еще подъезжая к регулируемому перекрестку, важно установить, нет ли у светофора правосторонней стрелки. Ведь это значит, что поворачивать направо можно только при ее включении. Иногда в конце разрешающей фазы зеленый сигнал начинает мигать - осталось не более 3 с. Взвесьте свои возможности с учетом протяженности перекрестка - успеете ли вы преодолеть его зону? Последующий короткий желтый сигнал дается, чтобы те, кто оказался на

самом перекрестке, смогли его освободить.

У основного светофора, который всегда расположен справа или над проезжей частью, может перегореть лампочка, поэтому обычно слева от дороги устанавливается дублирующий светофор. Вот почему, проезжая перекресток и увидев красный сигнал, нужно продолжать дальнейшее движение, не останавливаясь. Есть, правда, одно исключение: на сложных перекрестках, например с широкой разделительной полосой, светофоры могут быть установлены дополнительно справа, чтобы часть транспорта могла остановиться в имеющемся разрыве проезжей части. Несмотря на то, что для вас уже зажегся зеленый, не торопитесь начать движение. Нужно дать возможность закончить поворот или разворот водителям транспортных средств, начавшим его на разрешающий сигнал светофора. Если поворот направо (поворот налево для велосипедистов при левоповоротной стрелке не сходя с велосипеда запрещен) осуществляется с помощью стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, то необходимо не забыть в этой ситуации уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений, а также пешеходам, пересекающим дорогу на зеленый сигнал светофора.

Как быть в том случае, если на перекрестке светофор отключен (т.е. включен желтый мигающий сигнал) или вышел из строя?

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается НЕРЕГУЛИРУЕМЫМ, и водители ОБЯЗАНЫ руководствоваться правилами проездов нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке ЗНАКАМИ ПРИОРИТЕТА.

Деление дорог на главные и второстепенные связано не с тем, чтобы «возвеличить» одну и «обидеть» другую, а лишь с одним обстоятельством – дать приоритет в проезде на перекрестках по одному из основных, наиболее важных маршрутов. Ведь на всех перекрестках светофоров не установить, в то же время на пересечении равнозначных дорог приходится постоянно притормаживать, чтобы определить, нет ли помехи справа. Вот главная дорога и дает возможность решить эту проблему. В ее начале всегда устанавливают знак «Главная дорога», а в конце «Конец главной дороги». На всех других боковых дорогах и проездах висят знаки «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено». Другой признак такой дороги – наличие дорожного покрытия. Но он действует лишь при пересечении с дорогами, на которых покрытия нет. Например, проселочными дорогами, выездами со строек, дворов и т. п. По главной дороге можно смело проезжать перекрестки, а с других дорог все виды транспортных средств, включая и трамвай, должны уступить дорогу.

Бывают ситуации, когда главная дорога, дойдя до пересечения, поворачивает вправо или влево. Об этом немедленно сообщает дорожный

знак «Направление главной дороги». Как быть, если две главные дороги подходят к перекрестку? На перекрестке двух главных дорог быть не может! Поэтому одну из них, обычно с меньшей интенсивностью движения, переводят во второстепенную.

Представьте, что вы подъезжаете к дороге, при выезде на которую установлены знаки «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено». Как безопасно пересечь, или выехать на главную дорогу? В каком месте нужно остановиться, чтобы пропустить другое транспортное средство, да и вообще, что значит «уступить дорогу»?

Правила не оговаривают конкретно, где нужно остановиться для пропуска транспорта, следующего по главной дороге, если нет поперечных линий разметки. Уступить же дорогу - значит не вынудить водителей, имеющих преимущественное право на проезд перекрестка, тормозить или менять положение своего транспортного средства на дороге.

При знаке «Уступите дорогу»  необходимо снизить скорость и, оценив обстановку (нет ли приближающихся по главной дороге автомобилей или других видов транспорта?), выезжать на перекресток. Знак «Движение без остановки запрещено» более «строгий». Его требование нужно выполнять всегда, независимо от того, есть ли поблизости транспорт или нет. Необходимо снизить скорость вплоть до полной остановки и лишь в этом положении, оценив обстановку, продолжать движение. Такой «формализм» знака не случаен. Он заботится о безопасности выезжающих на главную дорогу водителей в местах с ограниченной видимостью.

Одним из самых опасных видов пересечений для велосипедистов считается перекресток с круговым движением. Данная схема все чаще используется в практике организации движения и дает возможность существенно повысить пропускную способность транспортного узла. В центре такого перекрестка устраивают островок диаметром от 10 до 80м, вокруг которого и следует транспорт. Перед пересечением обязательно устанавливают знак «Круговое движение», о нем может заранее предупреждать знак «Пересечение с круговым движением». Порядок выезда на перекресток определяют либо светофорное регулирование и знаки приоритета, либо правило «помехи справа».

На кольцевых пересечениях велосипедисты подвержены большему риску, чем водители других транспортных средств (при этом около половины всех происшествий с ними случается на подходах к пересечению). Почему? Кольцевые пересечения имеют большую площадь, в зоне которой пересекаются пути тихоходных велосипедов и скоростных автомобилей и мотоциклов.

На какие особенности движения в зоне кольцевого пересечения велосипедисту нужно обращать внимание, прежде всего? Несмотря на то, что движение по кругу организовано всегда в одну сторону (против часовой стрелки), велосипедисту нужно не забыть подать сигнал поворота направо. Многие возразят - зачем? Ведь повернуть здесь можно только в одну сторону. В сигналах должна быть последовательность: раз перекресток -

значит нужно обозначать, куда вы собираетесь дальше следовать. Ведь точно так же можно сказать и о других ситуациях, например, если на перекрестке висят знаки «Движение только налево» или «Движение только направо». Такие предупреждающие сигналы помогают водителю, следующему сзади, лучше ориентироваться в дорожной ситуации, а значит, быть менее опасным для вас.

Движение по самому кругу схоже с движением по улице с односторонним движением. Здесь уже нет необходимости в подаче сигнала поворота, и его нужно подавать лишь при съезде направо на нужную дорогу.

На улице с односторонним движением

Какие особенности диктует одностороннее движение велосипедистам?

Разница с дорогой, имеющей двустороннее движение, невелика. Также нужно ехать по правой полосе, не далее 1м от тротуара или обочины, а на перекрестках при числе полос две и более запрещен поворот налево.

Но самое главное, на дороге с односторонним движением велосипедисту, ни в коем случае нельзя ехать даже по кромке проезжей части навстречу общему направлению транспортного потока.

Подъемы и спуски

Для велосипедиста эти неизбежные спутники дороги - существенная трудность. Если на затяжном подъеме тратим много сил, отвлекаясь от внимательной оценки дорожной ситуации, то на крутом спуске разгоняешься, значительно увеличивается скорость и уже трудно своевременно остановиться, появившись неожиданное препятствие. Как же быть?

Если ехать на подъем трудно, не тратьте сил на его преодоление. Лучше сойти с велосипеда и подняться до вершины, ведя его по обочине.

На крутых спусках не пользуйтесь накатом, если есть вероятность, что в конце участка дороги придется тормозить.

На уклонах, имеющих суженную проезжую часть, недостаточную для разъезда двух транспортных средств, дорогу должен уступить водитель транспорта, движущийся вниз.

На узкой дороге

Кому уступать дорогу? Это приходится решать не только на перекрестке, но и на узком участке дороги. Сужение дороги может возникнуть либо из-за узкого моста, тоннеля, либо ремонтных работ в зоне проезжей части, наконец, из-за остановившегося автобуса или грузовика, занявшего половину дороги.

Если на дороге установлены знаки «Преимущество встречного движения», то все ясно. Ну, а если их нет? Конечно, проблемы разъезда на узком участке не возникает, когда нужно разминуться двум велосипедистам, но как быть, если велосипедист встречается с крупногабаритным автомобилем и разъехаться двоим нет места? Ответ - в Правилах: «если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. На уклонах дорогу должен уступить водитель транспортного средства, движущегося на спуск».

На велодорожке

Велодорожка - полноправная дорога для велосипедистов. При ее наличии по соседней дороге движение на велосипедах запрещено. По велодорожке разрешено идти пешеходам, но когда нет тротуаров или пешеходной дорожки и при условии, что они не будут мешать движению велосипедистов.

При езде по велодорожке нужно соблюдать основные требования Правил, возложенные на водителей транспортных средств на дорогах: придерживаться правой стороны, а ехать в несколько рядов можно лишь не мешая встречным велосипедистам. При пересечении с другими велодорожками (когда знаков приоритета нет) дорогу уступает имеющий «помеху справа». На обозначенных пешеходных переходах нужно при необходимости снизить скорость и пропустить пешеходов, пересекающих дорожку.

Вне перекрестков Правила требуют, чтобы на нерегулируемых пересечениях велосипедной дорожки с дорогой (т.е. при отсутствии знаков приоритета) велосипедисты уступали дорогу транспортным средствам движущимся по этой дороге.

На железнодорожном переезде

Железнодорожные переезды считаются наиболее опасными местами на дороге. Здесь действуют свои особые правила движения, которые необходимо строго выполнять. Дело в том, что машинисту поезда нужно намного больше времени, чем водителю других транспортных средств, чтобы остановить состав, тормозной путь которого исчисляется сотнями метров.

Переезды подразделяются на охраняемые и неохранные. Неохранные могут быть с автоматическим шлагбаумом и без него. Кроме обычных светофоров, в последнее время на неохраняемых переездах стали устанавливать дополнительные с бело-лунными сигналами. Они издали предупреждают участников движения об обстановке на переезде. Если горит только красный сигнал, выезжать на железнодорожное полотно запрещено, так как приближается поезд. Красные огни погашены и горит мигающий бело-лунный сигнал - через переезд можно проезжать. Когда огни не горят - значит, отказала автоматика и проезжать переезд надо осторожно, убедившись, что нет приближающегося состава.

Аварии на железнодорожных переездах всегда отличаются тяжелыми последствиями, так как масса поезда во много раз больше массы колесного транспортного средства. Происшествия в этих местах почти всегда случаются по вине велосипедистов, которые либо нарушают самые простые правила, либо бывают, невнимательны и беспечны. Желание сэкономить минуту, посоревноваться с локомотивом в скорости, кто быстрее, оборачивается непоправимой трагедией.

Какие ошибки чаще всего совершают велосипедисты на железнодорожных переездах?

Прежде всего, это беспечность, выезд на сами пути без достаточной уверенности, что не приближается поезд. Вторая ошибка - недооценка скоростных качеств современных поездов, а с другой стороны - переоценка своих возможностей с учетом состояния дорожного покрытия полотна

переезда. Наконец, часто встречается простое игнорирование правил проезда переездов: объезд закрытых шлагбаумов, проезд на запрещающий сигнал светофора.

Как избежать этих ошибок? Можно дать велосипедистам ряд советов:

- приближаясь к переезду, обращайтесь внимание на положение шлагбаума, сигналы светофора, звуковой сигнал;
- подъехав к переезду, убедитесь (независимо от сигналов), что не приближается поезд;
- при проезде железнодорожных путей не нужно задерживаться или останавливаться. Если вы въехали в зону переезда, когда начала работать сигнализация и опустился шлагбаум, продолжайте движение и освободите переезд.

При пересечении железнодорожного переезда надо стараться пересекать каждый рельс под прямым углом, однако этот совет не всегда бывает безопасно выполнять, если рядом следует другое транспортное средство и любое отклонение от прямолинейного направления может привести к другой опасности - столкновению с ним.

Кроме этих советов, нужно не забыть и об основных требованиях правил, которые, в частности, говорят:

- «При движении через железнодорожный переезд водитель должен
- уступить дорогу приближающемуся поезду (локомотиву, дрезине).

Запрещается выезжать на переезд при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме, а также при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума и при его отсутствии). Если светофор выключен, а шлагбаум открыт или его нет, водителю разрешается начинать движение через переезд только после того, как он убедится в отсутствии приближающегося поезда.

- Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линий, знака 2.5, светофора, если их нет - не ближе 5м от шлагбаума, а при отсутствии последнего - не ближе 10м до ближайшего рельса. Перед началом движения после остановки перед переездом водитель должен обязательно убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

Запрещается выезжать на переезд, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде».

«Зебра»

«Зебра» для пешеходов - своеобразный мостик, чтобы безопасно перейти проезжую часть. А для водителей транспортных средств это сигнал: «Осторожно, пешеходы!». Разметка «зебра» обозначает нерегулируемый пешеходный переход и может применяться как отдельно, так и вместе со знаком «Пешеходный переход». Особенно много таких переходов устроено в городах, почти на каждом нерегулируемом перекрестке, у школ, кинотеатров, магазинов. Как велосипедисту наиболее безопасно проезжать «зебру»? Если

перед переходом остановился автомобиль, не спешите его объезжать – продолжать движение можно, лишь после того, как убедитесь, что впереди нет пешеходов

Воздержитесь от обгона или опережения в зоне перехода, так как ограниченный обзор может скрыть движущихся пешеходов.

Увидев, что с тротуара или обочины на проезжую часть собираются сойти пешеходы, по возможности нужно снизить скорость и предупредить их об опасности звонком.

Если на пешеходном переходе находятся пешеходы, движение можно продолжать, лишь пропустив их и не создавая им помех.

Если впереди ремонтные работы

Зоны ремонтных работ на дорогах относятся к опасным участкам. Обычно эти работы связаны с расширением проезжей части, прокладкой коммуникаций, ремонтом покрытия. Они обозначаются соответствующими дорожными знаками, и их чаще всего огораживают забором с характерной раскраской. Здесь также могут складировать материалы и располагать строительные машины и механизмы.

Какие опасности подстерегают велосипедистов при проезде участков дорог, где проводятся ремонтные работы? Сужение проезжей части приводит к неизбежным перестроениям транспортных средств и общему снижению скорости движения, в результате чего сокращаются боковые интервалы в параллельных рядах. В этой ситуации велосипедистам приходится часто ехать не только рядом с автомобилями, но и в одной колонне с ними. Несоблюдение скоростных режимов и правил перестроения является здесь основными причинами многочисленных мелких столкновений. Но если для водителей автомобилей, защищенных металлическим кузовом, они не опасны, то для велосипедистов любой удар приводит к печальным последствиям.

Как все же безопаснее проезжать на велосипеде зоны ремонтных работ? Конечно, продолжать движение по проезжей части, даже где она снижена, вполне возможно, но при условии, что движение транспорта невелико, имеются большие разрывы между автомобилями. Для этого при изменении направления движения на проезжей части нужно снизить скорость и подать сигнал перестроения. Ехать в зоне производства работ надо как можно правее к краю проезжей части, чтобы другие транспортные средства проезжали слева.

Бывают ситуации, когда сужение дороги вызывает скопление значительного числа автомобилей и они медленно, с частыми остановками проезжают эту зону. В этом случае велосипедисту безопаснее сойти с дороги и пройти опасный участок пешком по тротуару или обочине.

В зоне трамвайных путей

Пересекая трамвайные пути или следуя вдоль них, велосипедист должен выполнять все те требования Правил, что и водители других транспортных средств. Самые ответственные моменты здесь - пересечение путей и проезд в зоне остановки трамвая. На пересечении равнозначных дорог трамваю

сделано исключение - при разъезде с ним не действует правило помехи справа и ему нужно уступать дорогу. Даже на светофоре при одновременном праве на движение он имеет преимущество проезда первым. Эти исключения сделаны не случайно. Во-первых, трамвай следует по обособленному пути - рельсам, поэтому он не может маневрировать. Во-вторых, у трамвая плохие динамические качества: движущемуся со скоростью 40км/ч трамваю с пассажирами нужно пройти расстояние в 45м, чтобы остановиться.

В зоне трамвайной остановки

Как правильно поступить, если следующий впереди трамвай затормозил у остановки и из него на проезжую часть стали выходить пассажиры? Правила не требуют в этой ситуации обязательной остановки. Можно лишь снизить скорость и пропустить пешеходов, идущих к стоящему на остановке трамваю или от него.

Как вы поступите, когда автобус трогается от остановки, оповещая об этом других участников движения включением указателя поворота? Проедете мимо, подадите сигнал звонком или уступите дорогу автобусу? Верное решение в этой ситуации - выполнение требований Правил, в которых говорится, что «в населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки».

Зоны остановок общественного транспорта по праву считаются опасными участками на дороге. Здесь происходят частые перестроения, торможения и остановки крупногабаритных автобусов и троллейбусов, пешеходы рискованно выходят на проезжую часть из-за остановившихся транспортных средств.

Как безопасно миновать зоны остановок? Проезжать мимо стоящих транспортных средств нужно осторожно, снижая скорость и будучи всегда готовым к неожиданному появлению пешехода, спешащего к остановке или от нее. Собираясь объехать автобус или троллейбус, и выезжая на вторую полосу, нужно уступить дорогу транспортному средству, следующему по этой полосе, и не забыть подать сигнал перестроения. Не задерживаясь долго в зоне объезда, необходимо вновь занять крайнее правое положение на проезжей части.

Пешеходы

Конфликт между теми, кто передвигается «на своих двоих», и теми, кому в этом помогают колеса, существует давно - с того самого момента, когда первая повозка выехала на дорогу. В конце концов, конфликт был разрешен - пешеходы отеснены на тротуары и обочины. Неразрешенным он остался лишь в случае, когда пешеходы дорогу пересекают.

Может ли велосипедист травмировать пешехода? Без всякого сомнения - да. И случаев таких много. Причем, чем выше скорость, тем больше эта опасность. В городах наезды транспортных средств на пешеходов составляют половину всех происшествий, в которых люди получают травмы: ведь пешеход, как и велосипедист, ничем не защищен от удара. Чтобы исключить

опасность встречи с пешеходами, надо учитывать, как они ведут себя на дороге.

Все пешеходы лучше видят крупногабаритные транспортные средства и больше их опасаются. Дождавшись разрыва в транспортном потоке, они могут рискованно начать переход, не обращая внимания на велосипедиста.

Другой эффект связан с шумом - чем выше он у приближающегося транспорта, тем больше к нему «уважения». Бесшумный велосипед воспринимается как менее опасный. Пожилые пешеходы требуют к себе еще более внимательного отношения. Они в силу своего физиологического состояния, как правило, имеют слабое зрение и слух, хуже ориентируются в дорожной обстановке, физически не могут быстро перейти дорогу и избежать опасности.

Следуя по городским улицам с оживленным движением пешеходов на тротуарах, необходимо иметь в виду, что чем уже тротуары, тем больше вероятность, что кто-то сойдет на проезжую часть, особенно опасны торопящиеся пешеходы, от них можно ждать самых необдуманных действий.

Таят в себе опасность и так называемые «тихие улицы», где мало машин.

Пешеходы здесь забывают об осторожности и идут прямо по проезжей части или могут выбежать на нее, не посмотрев по сторонам.

Ведя велосипед рядом

Случается и так, что нужно сойти с велосипеда и вести его рядом: велосипедист как бы становится пешеходом. И все же то, что ему приходится вести транспортное средство, вносит свои особенности движения на проезжей части. Эти особенности выделены в Правилах, и о них необходимо знать.

Первое такое отличие состоит в том, что если пешеходам вменяется в обязанность двигаться по тротуару, обочинам, пешеходным дорожкам и разрешается по проезжей части лишь при их отсутствии, то ведущим велосипед, в том числе мопед, мотоцикл, разрешается идти в один ряд по краю проезжей части. Данное исключение сделано потому, что прерванное движение обычно кратковременно и связано либо с технической неполадкой транспортного средства, либо с преодолением какого-либо сложного участка дороги, да и перевозить, например, тяжелый мотоцикл через высокий бортовой камень на тротуар просто трудно, да и пешеходам это будет серьезной помехой.

Другое отличие в поведении пешеходов и велосипедистов, ведущих свои машины, возможно на загородных дорогах. Если, как напоминают Правила, «вне населенных пунктов пешеходы при движении по обочине или краю проезжей части должны идти навстречу движению транспортных средств», то лица, ведущие велосипед, мопед или мотоцикл, «при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств». Это требование логичное продолжение первого правила, так как вести транспортное средство по проезжей части навстречу движению было бы еще более опасно.

Говоря о тех требованиях, которые предъявляются Правилами к

велосипедистам-пешеходам, можно дать и ряд советов по правилам безопасного ведения по дороге велосипеда.

Ведя велосипед по краю проезжей части, нужно находиться справа от него. В случае наезда автомобиля пусть лучше пострадает велосипед, но не человек.

Переходя проезжую часть при ограниченном обзоре дороги, старайтесь велосипед не выставлять далеко вперед. Для проезжающего мимо водителя он будет мало заметен, и может произойти наезд.

При переходе широкой дороги необходимо выбирать такой интервал между проходящими транспортными средствами, чтобы не останавливаться с велосипедом на середине дороги. Это опасно: велосипед будет занимать часть близлежащих полос движения.

Движение группой

Всегда интереснее и веселее ездить на велосипедах вместе с друзьями и в школу, и на речку, да просто кататься. Между тем, групповая езда на велосипедах имеет свои особенности и таит определенные опасности.

Какие ошибки чаще всего допускаются велосипедистами при езде в группе? Это, прежде всего, движение по двое, по трое и более, когда оказывается занятой значительная часть дороги. Опасна езда наперегонки, когда лихие «короли скорости» обгоняют друг друга, не считаясь с проходящими рядом автомобилями. Порой в группе может скопиться большое число велосипедистов без каких-либо разрывов между собой, не подаются сигналы маневра. Бытует ошибочное мнение, что группа велосипедистов имеет преимущество перед всеми другими автомобилями. Все эти ошибки нередко оборачиваются дорожными происшествиями. Их можно вполне избежать, соблюдая ряд простых правил:

- перед началом поездки о предстоящем маршруте должны быть проинформированы все велосипедисты, едущие в группе. Это позволит избежать нескоординированных действий во время движения;
- велосипедисты должны ехать друг за другом на расстоянии не более 1м от края проезжей части, сохраняя между собой безопасную для выбранной скорости дистанцию с учетом состояния проезжей части;
- подачу сигналов о намерении совершить тот или иной маневр на дороге, например, поворот направо, должны выполнять все участники колонны велосипедистов;
- колонны велосипедистов, как требуют Правила, «при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов, расстояние между которыми должно составлять 80-100м».

Совершая групповую поездку на велосипедах, избегайте скученности и не препятствуйте нормальному движению транспорта.

Движение ночью.

Видеть и быть видимым - два самых важных принципа для того, кто едет по дороге в темное время суток. В этот период времени у водителей и

велосипедистов риск погибнуть в дорожных авариях увеличивается в 10 раз по сравнению со светлым временем. Ночная дорога опасна и пол

полна неожиданностей. Редкость автомобилей и пешеходов расхолаживает и располагает к быстрой езде. Главная же опасность ночной дороги - ограниченная видимость.

Для велосипедиста ночь - самая неблагоприятная пора. Малые габариты велосипеда, его неяркая окраска, часто отсутствие фонарей и отражателей делают велосипедиста малозаметным на дороге. Если езда по городским освещенным улицам еще как-то терпима, то за городом, где нет стационарного освещения, ехать становится просто опасно. Не случайно, поэтому Правила обязывают водителей механических транспортных средств при движении в темное время суток на неосвещаемых участках дорог обязательно двигаться с включенным дальним или ближним светом фар, а на освещаемых - с ближним светом или включив габаритные огни. Это требование также относится и к велосипедисту, который на любой улице или дороге должен включить приборы освещения. Свет поможет увидеть неровности на дороге и другие препятствия, а также обозначит самого велосипедиста.

Одно из самых опасных явлений ночной дороги - ослепление от фар встречных транспортных средств. Водители обязаны при встрече не только с автомобилями и мотоциклами, но и с велосипедистами переключать дальний свет на ближний не менее чем за 150м. Ослепление может произойти даже от ближнего света фар. Что такое ослепление? Это кратковременная - от нескольких секунд до 3 - 4 мин - «слепота», когда человек перестает различать дорогу. Временная слепота опасна тем, что велосипедист во время движения не видит дорогу и может не только наехать на препятствие или съехать с проезжей части, но, потеряв ориентацию, выехать на полосу встречного движения.

Как избежать возможного ослепления на дороге? У автомобилистов есть такой прием: снизить скорость и отвести взгляд вправо или даже зажмурить глаза на несколько секунд. Этим приемом вполне могут пользоваться и велосипедисты. Но как быть в ситуации, когда ослепление всё же произошло? Нужно постараться, не меняя направления движения, быстро снизить скорость и, приняв немного вправо к тротуару или выехав на обочину, остановиться. И лишь после того, как последствия ослепления пройдут, вновь возобновить движение.

Все остальные правила движения по ночной дороге сформулируем так:

- велосипед должен быть оборудован спереди фарой белого цвета, а сзади фонарем или световозвращателем красного цвета. С каждой боковой стороны необходимо иметь световозвращатели оранжевого или красного цвета;
- приборы освещения должны быть в исправном состоянии, и их поверхность не загрязнена;
- скорость движения должна быть такой, чтобы затормозить велосипед

мог в пределах видимости;

- если это не будет мешать транспорту, держаться от края проезжей части нужно немного дальше, чем днем;
- любая остановка или стоянка на неосвещенном участке дороги должна быть только за пределами проезжей части;
- велосипедисты должны одевать по возможности одежду светлых тонов и прикреплять к ней световозвращающие элементы.

В тумане

Видимость на дороге играет важную роль в безопасности движения, так как более 90% информации, необходимой для управления велосипедом, человек получает через зрение. Туман - серьезное препятствие для обеспечения видимости. В европейской части российской Федерации в течение года насчитывается около 40 туманных дней. Из-за плохой видимости при тумане случается 1 - 1,5% всех дорожных происшествий. Самый частый вид аварий в этих условиях - попутные столкновения транспортных средств. Причина в том, что туман, кроме ухудшения общей видимости на дороге, существенно снижает истинные расстояния и скорость движения транспорта. Так, дистанция до встречного автомобиля в тумане кажется больше, а скорость его меньше чем на самом деле. При длительной поездке в тумане устают глаза, снижается острота зрения. Его коварство проявляется и в том, что он способен изменять цвета. Так, желтый сигнал светофора кажется красным, а зеленый желтым.

О чем нужно помнить велосипедисту при езде в тумане? Перечислим основные правила:

- будьте готовы остановить велосипед в пределах видимости. Из практики известно, что если видимость на дороге не более 10м, то скорость движения не должна быть больше 5км/ч;
- включите свет фары. Это поможет не только несколько увеличить дальность видимости, но самое главное обозначить для других водителей и пешеходов ваш велосипед на дороге;
- не выезжайте на середину дороги, держитесь как можно ближе к краю проезжей части. Избегайте перестроений, опережений и обгонов. Такие действия опасны и при хорошей видимости, а в тумане опасны вдвойне;
- если туман спустился настолько, что видимость стала менее 10м, то поездку нужно прервать и сделать остановку.

В дождь и грозу

В средней полосе дождь идет каждый второй - третий день в году. Выезжаешь - светит солнце, но проходит совсем немного времени, и небо может затянуть свинцовыми тучами. При дожде резко ухудшается видимость, увеличивается тормозной путь, проявляются другие негативные факторы. В этой ситуации хорошо, если едешь в городе или населенном пункте, где можно сойти с велосипеда и переждать ненастье. Но порой случается, что ехать волей-неволей надо. Каковы же правила безопасного движения во время дождя?

Наиболее опасным бывает самый начальный период дождя. Первые его капли, смешиваясь с пылью, грязью, масляными каплями, образуют на поверхности дороги тонкий слой пленки - грязевой смеси, из-за чего сцепление колеса с дорогой резко уменьшается. Плохую услугу может оказать и некоторая наша инерция в привычках. Каких-нибудь 5 - 10 мин. до дождя велосипедисту удавалось пройти крутой поворот на высокой скорости, быстро затормозить перед препятствием, а сейчас такая манера езды становится просто опасной. Вот почему в начале дождя необходимо быть более осторожным и снизить скорость.

Проходит не одна минута, прежде чем дождь смоет пыль и грязь с поверхности дороги и коэффициент сцепления покрытия несколько повысится. Но и тогда велосипедиста подстерегает много опасностей. Одна из них: вода, попадая на тормозную накладку ручного тормоза, значительно снижает его эффективность. Поэтому после проезда луж нужно подсушить накладку, слегка притормаживая ручным тормозом на прямолинейном участке дороги.

Лужи - еще одна опасность. Они чаще всего образуются у края проезжей части в пониженных местах, скрывая выбоины, промоины, другие дефекты дороги как раз на пути следования велосипедиста. Конечно, самое лучшее - объехать их по проезжей части или обочине, если этим не помешаешь транспорту и пешеходам. Но если выбора нет, то нужно ехать со скоростью, которая была бы минимальной, но давала возможность преодолеть сопротивление воды и не обрызгать пешеходов.

Самая опасная спутница дождя - гроза. Можно ли ехать на велосипеде в грозу? Практика показывает, что вероятность попадания молнии в велосипедиста очень мала - опасность такая же, как и для пешехода на открытой местности. Но все же лучше не рисковать и переждать грозу в каком-нибудь укрытии, ведь продолжительность грозы всегда меньше дождя.

Зимой на велосипеде

Казалось бы, событие невероятное, но среди велосипедистов встречаются энтузиасты, которые не оставляют своего двухколесного друга и в это время года. Езда на велосипеде зимой возможна лишь на тех улицах и дорогах, которые убираются от снега. Ведь слой в 5 - 7 см становится непреодолимым препятствием для велосипедиста.

Какие опасности вас подстерегают зимой? Их много. Но самые серьезные - это сужение дороги из-за неубранного обычно снега у края проезжей части, в результате чего приходится ехать в потоке транспорта, и значительное снижение сцепных качеств колеса с дорогой. Вероятность оказаться в аварии зимой в 3 - 4 раза выше, чем летом. Снежный накат или гололед на дороге во много раз уменьшает устойчивость велосипеда, повышает вероятность «юза» и самое главное - непредсказуемо увеличивает тормозной путь. Вот почему основными правилами движения на велосипеде по зимней дороге должны быть умеренная скорость, осторожность в выполнении маневров, соблюдение безопасных боковых интервалов с другими транспортными средствами, отказ от резких торможений.

На скользкой дороге

Когда дорога становится скользкой, это сразу делает поездку опасной, значительно возрастает тормозной путь, любые резкие повороты руля и торможение могут привести к заносу и падению с велосипеда. Вероятность оказаться в дорожном происшествии в полтора раза выше, чем на сухой дороге.

Скользкой считается дорога с низким коэффициентом сцепления колеса с покрытием. Величина эта зависит от многих факторов, например состояния дорожного покрытия, степени изношенности рисунка протектора шин и т. п. Так, для мокрого покрытия она в 2 раза меньше, чем для сухого, в то же время длина тормозного пути изменяется пропорционально величине данного коэффициента.

Из-за чего дорога может быть скользкой? Наиболее частая причина - мокрая проезжая часть от прошедшего дождя или таяния снега. Водяная пленка резко уменьшает контакт колеса с поверхностью дороги. Спутник мокрой проезжей части - грязь. Она обычно разносится колесами автомобилей в местах их выездов на дорогу со строек, с полей и проселков. Еще одна причина - свежееуложенный асфальт. Выступивший на поверхность битум оказывается той смазкой, которая ведет себя так же, как пленка воды или слой грязи. Иногда проходит несколько недель, пока этот вязущий материал стирается колесами.

А какие правила безопасной езды велосипедисту необходимо соблюдать на скользкой дороге? Их несколько:

- скорость движения должна быть выбрана с учетом возможности вовремя остановиться в случае неожиданно возникшей опасности;
- нужно избегать резких торможений и поворотов руля;
- ваши действия должны быть плавными, а сама езда равномерной;
- при заносе, возникшем во время движения на высокой скорости, необходимо руль велосипеда повернуть на некоторый угол в сторону заноса и, как только занос прекратится, вновь вернуться к прямолинейному движению.

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В
ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ПО
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

1. В начале учебного года издать приказ об организации в школе работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, назначить ответственного работника.
2. Приказом назначить школьного инструктора по безопасности движения.
3. Организовать обязательное систематическое изучение Правил дорожного движения.
4. Планировать свою работу по предупреждению детского транспортного травматизма в общешкольных планах и в планах классных руководителей.
5. Оборудовать в школе кабинет или уголок безопасности дорожного движения.
6. Практиковать проведение тематических утреников, сборов, конкурсов, соревнований, игр, викторин и т.п.
7. Привлекать к проведению мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма инспекторов ГИБДД, школьных врачей, инженерно-технический состав шефствующих автотранспортных предприятий.
8. Доводить до сведения родителей и делать предметом широкого обсуждения в классах, на линейках, сборах, в стенгазетах и через школьное радио каждый случай нарушения детьми Правил движения.
9. Учителям начальных классов ежедневно на последнем уроке проводить двух-трехминутные беседы-напоминания о соблюдении Правил движения, обращать внимание детей на погодные условия.
10. Создать отряд юных инспекторов движения и организовать его работу согласно «Положению об отрядах юных инспекторов движения».
11. Оборудовать на территории школы площадку для занятий по Правилам дорожного движения.
12. Сделать разметку перекрестка для практических занятий младших школьников по Правилам движения в одной из рекреаций школы.
13. Оформить маршруты безопасного движения детей.
14. В начале и в конце учебного года провести «Неделю безопасности движения».

ПАМЯТКА ДЛЯ АДМИНИСТРАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ

При планировании мероприятий должны быть предусмотрены:

1. Работа с субъектами воспитательного процесса: преподавателями ОБЖ, классными руководителями, воспитателями ГПД, педагогами дополнительного образования, руководителями отрядов ЮИД по оказанию им методической помощи в проведении разнообразных форм проведения мероприятий по изучению Правил дорожного движения.

2. Активизация работы по предупреждению несчастных случаев с детьми на улице, организация работы отряда ЮИД по разъяснению среди школьников Правил поведения в общественных местах и предупреждению нарушений Правил дорожного движения.

3. Создание и оборудование уголков (кабинетов) по безопасности движения, изготовление стендов, макетов улиц, перекрестков, светофоров, разработка методических, дидактических материалов и пособий для занятий со школьниками.

4. Создание специальных площадок (атрибутов для занятий в помещении) для практических занятий по Правилам дорожного движения.

5. Включение в программу дополнительного образования работу творческого объединения учащихся по изучению ПДД.

6. Работа с родителями по разъяснению Правил дорожного движения, проведение разных форм: собрания, конференции, совместные игровые программы, выставки-конкурсы творческих работ (рисунки, поделки).

7. Пропаганда Правил дорожного движения через районную печать, школьную стенную печать, телевидение, видеофильмы, участие в районных и городских творческих конкурсах (рисунки, плакаты, сочинения, совместные работы детей и родителей, конспекты тематических уроков и занятий; методических разработок по проведению игровых программ, викторин, игр и др.). Оформление методической копилки по организации и проведению месячника «Внимание, дети!». Постоянный контакт администрации образовательного учреждения с инспектором по пропаганде ОГИБДД своего района – необходимое условие плодотворной работы по изучению Правил дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

ИНСТРУКЦИЯ
ПЕДАГОГУ, ОТВЕТСТВЕННОМУ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ В
ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ УЧРЕЖДЕНИИ РАБОТЫ
ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО - ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА

Педагог, ответственный за организацию профилактики ДДТТ, назначается приказом директора общеобразовательного учреждения перед началом учебного года. Это может быть заместитель директора по воспитательной работе, учитель начальных классов или предмета «ОБЖ», руководитель отряда (кружка) ЮИД или любой педагог (на усмотрение директора), владеющий соответствующими знаниями или прошедший курсы повышения квалификации по обучению школьников правилам дорожного движения.

Педагог (инструктор по безопасности дорожного движения) руководствуется в своей работе Законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», «Правилами дорожного движения Российской Федерации» (новая редакция с внесенными дополнениями и изменениями), другими нормативными правовыми актами. Работа осуществляется в тесном контакте с инспектором по пропаганде или сотрудником Госавтоинспекции, закрепленным за данным общеобразовательным учреждением приказом начальника Госавтоинспекции.

В обязанности педагога, ответственного за организацию профилактики ДДТТ, входит следующее:

1. Организация работы общеобразовательного учреждения по профилактике ДДТТ в соответствии с планами совместной работы Госавтоинспекции и органа управления образованием. План рассматривается на педагогическом совете и утверждается директором, а совместные планы проведения профилактических мероприятий – еще и руководителями соответствующих организаций.

2. Осуществление контроля за выполнением учебного плана и программы занятий по ПДД в образовательном процессе.

3. Осуществление постоянного контакта с подразделением пропаганды Госавтоинспекции в:

- организации совместных профилактических мероприятий с учащимися и их родителями;
- оформлении «уголка безопасности», кабинета ОБЖ;
- обеспечении учащихся методической литературой и наглядными пособиями;
- техническом оборудовании автоплощадки (автогородка);
- ведении наблюдательного дела на общеобразовательное учреждение.

4. Систематическое информирование педагогического коллектива и родителей о состоянии аварийности: количестве ДТП с участием детей, анализе причин и условий, способствующих возникновению ДТП, сроках проведения профилактических мероприятий, их участниках.

5. Разработка совместно с сотрудником Госавтоинспекции схемы маршрута безопасного передвижения учащихся по территории, прилегающей к общеобразовательному учреждению. Контроль постоянного обновления информации по данной схеме.

6. Организация работы отряда (кружка) ЮИД, участие в написании положений, инструкций по проведению его работы.

Приложение 3

ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН ОБЩЕШКОЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА (НА УЧЕБНЫЙ ГОД)

№ п/п	Мероприятия	Сроки проведени я	Ответственные за проведение
1	Семинары с учителями начальных классов и классными руководителями: • о методике обучения учащихся Правилам дорожного движения; • о формах внеклассной работы по профилактике детского травматизма; • об организации работы на школьной транспортной площадке по привитию навыков соблюдения Правил дорожного движения	Август Сентябрь Март	Школьный инструктор по безопасности движения, организатор внеклассной работы
2	Заслушивание отчетов учителей и классных руководителей на педагогических советах о выполнении 10-часовой программы и проведенных профилактических мероприятиях	1 раз в полугодие	Директор школы
3	Беседы на общешкольных родительских собраниях на темы: «Как влияет на безопасность детей поведение родителей на дороге»; «Требования к знаниям и навыкам школьника, которому доверяется самостоятельное движение в школу и	Сентябрь Январь	Директор школы, инструктор по безопасности движения

	обратно»; «Использование положительного примера родителей при движении с детьми по дорогам города (села) для обучения детей навыкам правильного поведения на дороге»	Апрель	
4	Беседы по школьному радио: «Знай и соблюдай Правила дорожного движения»; «Про того, кто головой рисковал на мостовой» (по материалам рейда патруля ЮИД). «Каждому должно быть ясно - на дороге кататься опасно» (на коньках, санках). «Помни это юный велосипедист» «Здравствуй, лето!» (о поведении на дорогах в период летних каникул)	Сентябрь Октябрь Декабрь Март Май	Школьный инспектор по безопасности движения. Штаб отряда ЮИД.
5	Регулярные общешкольные линейки с использованием «Сообщений ГИБДД»	Ежемесячно	Школьный инструктор по безопасности движения
6	Проведение «Недели безопасности дорожного движения» (по отдельному плану)	Сентябрь, май	Штаб ЮИД
7	Создание отряда ЮИД и организация его работы	Сентябрь - октябрь	Штаб ЮИД
8	Общешкольные утренники, праздники «Красный, желтый, зеленый»	В течение года	Организатор внеклассной работы, классный руководитель, штаб ЮИД
9	Выявление детей, имеющих велосипеды, организация с ними занятий и проведение зачетов по Правилам движения	Сентябрь, Апрель	Штаб ЮИД
10	Составление схем безопасных маршрутов детей в школу и обратно, принятие мер к ограждению опасных для движения детей мест	Постоянно	Директор школы, штаб ЮИД, родительский комитет,

			сотрудники ГИБДД
11	Оборудование кабинета безопасности дорожного движения	В течение года	Директор школы, инструктор по БД, шефы, родители

Мероприятия, проводимые образовательными учреждениями должны подтверждаться разработками, сценариями, отметками в планах работы, записями в школьных журналах.

ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН РАБОТЫ КЛАССНОГО РУКОВОДИТЕЛЯ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

№ п/ п	Мероприятия	Сроки проведения	Ответственные за проведение
1	Проведение уроков изучения Правил дорожного движения согласно программе	Ежемесячно	Классный руководитель, штаб ЮИД
2	Проведение на родительском собрании беседы «Будьте примером для детей в правильном поведении на дороге»	1 раз в полугодие	Классный руководитель
3	Организация практических занятий на школьной площадке, в детском автогородке	Сентябрь. Май	Классный руководитель
4	Проведение утренника «Мы по улицам идем»	В течение года	Классный руководитель, Совет отряда, штаб ЮИД
5	Организация конкурсов на лучший рисунок, рассказ, исполнение стихотворения по безопасности движения	В течение года	Классный руководитель, Совет отряда, штаб ЮИД
6	Проведение бесед-«минутки» по профилактике несчастных случаев с детьми на дороге (в начальных классах ежедневно на последнем уроке)	В течение года	Классный руководитель
7	Участие в патрулировании отряда ЮИД в микрорайоне школы	В течение года	Родители, классный руководитель
8	Участие в проведении «Недели безопасности» (по плану школы)	Сентябрь, Май	Классный руководитель, Совет отряда

ИНФОРМАЦИОННЫЙ УГОЛОК ДЛЯ ШКОЛЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Информационные и пропагандистские материалы по безопасности дорожного движения должны быть во всех школах. Они оформляются в виде специальных стендов или щитов (один или несколько) и, как правило, располагаются на видном месте в вестибюле школы, желательно на выходе из детского образовательного учреждения.

Примерный перечень материалов, располагаемых на стендах следующий:

1. Выписка из приказа директора школы о назначении лица, ответственного за работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (с указанием должности, фамилии, имени, отчества).
2. Информация (по согласованию с районным отделом ГИБДД) о закреплении за школой сотрудников ГИБДД и дружинников с указанием фамилий.
3. Информация о ДТП, происшедших с участием учащихся школы и краткий разбор причин случившегося. (Можно приложить схему ДТП и указать пункты ПДД, нарушение требований которых привело к происшествию). Сообщение о работе, проведенной с учащимися школы и родителями в связи с происшедшим ДТП.
4. Информация о нарушителях ПДД – учащихся школы, с указанием фамилий, класса, характера нарушения, со ссылкой на ПДД, и о мерах, принятых к нарушителям.
5. Информация о проводимых в школе мероприятиях, связанных с изучением ПДД: проведение игр, конкурсов, соревнований и т.п. с обязательными сообщениями о ходе подготовки к ним.
6. Информация ГИБДД о состоянии ДДТТ в районе (ежемесячные данные).
7. В качестве постоянной, но периодически сменяемой информации можно использовать некоторые учебные материалы по ПДД. Например, по темам: «Причины ДТП», «Бытовым привычкам не место на дороге» («Ловушки»), «Как избежать опасности на дороге» и т.п.
8. Информация для родителей.

Школа обязана четко объяснять свои задачи, рассказывать о проблемах, информировать об актуальных задачах. Все это в полной мере относится и к проблемам ДДТТ.

Внимание родителей должно быть обращено не только на ту информацию, которая относится непосредственно к ним, но и на ту, с которой школа обращается к детям.

Для достижения наибольшей эффективности в обучении детей, родители должны быть ознакомлены с поурочным содержанием проводимых уроков по ПДД. Это необходимо для того, чтобы

не было противоречий в изложении учебного материала учителя на уроке и поведением родителей в реальных дорожных ситуациях, что, к сожалению нередко случается.

9. В качестве информационных материалов, как для родителей, так и для детей могут быть использованы газетные и журнальные вырезки актуального характера по тематике безопасности дорожного движения.
10. Схема безопасного движения учащихся по территории микрорайона школы. Эта схема носит весьма ответственную информационную нагрузку. Как правило, подобные схемы в школах имеются, но к очень большому сожалению, они выполняются формально и никакой полезной работающей информации не несут. Подобные схемы необходимо согласовать с органами ГИБДД.

Сама по себе задача обеспечения безопасности движения учащихся из дома в школу, обратно и в других направлениях в границах микрорайона школы всегда была и остается актуальной и требует гораздо большего внимания, чем это имеет место в реальности. Учитель не может, да и не должен заниматься ее решением, но обратить внимание руководства школы и тем самым привлечь его внимание к решению вопросов безопасности детей на пути в районе школы, он в состоянии и должен это делать.

Администрация, в свою очередь, может обратиться в управление образования и в ГИБДД, в муниципальные и другие органы и потребовать принятия необходимых практических мер по обеспечению безопасности детей.

При выполнении схемы надо подобрать приемлемый масштаб и соблюсти его. Схема должна легко читаться, поэтому обозначать надо основные и понятные ориентиры (строения, дороги, зеленые насаждения и т.п.), надписи должны выполняться четко, разборчиво. Обязательно обозначаются все дороги со всеми элементами (проезжая часть, трамвайные пути, тротуар, разделительная полоса, пешеходные переходы, светофоры, дорожные знаки и разметка). Расположение светофоров, дорожных знаков и разметки должно соответствовать их действительным местам расположения. Хорошо видимой линией (при необходимости со стрелками, обозначающими направление движения) должны быть обозначены все основные пути движения учащихся к школе (и обратно) от близлежащих остановок маршрутного транспорта и основных мест проживания учащихся. Должны быть отмечены участки с интенсивным движением транспортных средств.

Следующий этап работы – оценка степени безопасности дорожного движения на участках дорог, прилегающих к школьной территории:

1. Дорожный знак «Дети» (2 шт.): наличие, состояние, правильность установки (расстояние, высота, освещенность).
2. Состояние проезжей части, тротуаров и их освещенность.
3. Наличие остановок и стоянок транспортных средств, объездных путей, влияющих на пешеходное движение.
4. Наличие постоянных и временных сооружений и предметов, захламленность на территории, прилегающей к школе, влекущая ухудшение обзора, вынужденное нарушение маршрутов детей.
5. Наличие (при необходимости) и состояние пешеходных ограждений в местах подходов детей к школе.
6. Наличие и состояние пешеходных переходов и их обозначений (знаки, разметка).
7. Соблюдение скоростного режима водителями транспортных средств, наличие искусственных неровностей.
8. Направление движения транспортных потоков (необходимость переключения на другие направления).
9. Организация дежурства сотрудников ГИБДД, дружинников, учителей, родителей, старших школьников и членов отрядов ЮИД (в пределах целесообразности).

Оценив степень безопасности дорожного движения, состояния школьной территории и всего микрорайона школы, необходимо специальными условными значками (например, красный флажок, а при необходимости с дополнительной надписью) обозначить опасные места на схеме.

Опасность временного характера (ремонт тротуара, складирование какого-либо материала и т.д.) лучше обозначить легкосъёмными значками, например, на булавках, а если схема имеет остекление, то приклеиванием к стеклу.

Если территория школы не имеет своего ограждения, то ее границы (а лучше всю площадь) следует обозначить на схеме.

Все изменения, происходящие на территории микрорайона школы, должны оперативно отражаться на схеме, путем внесения соответствующих поправок, носящих особо серьезный характер (например, вынужденное изменение маршрута движения учащихся), учащиеся должны быть оповещены также специальной информацией, размещаемой рядом со схемой.

Если в микрорайоне школы когда-либо происходили ДТП (с участием или без участия учащихся школы), то места этих ДТП должны быть отмечены на схеме.

Весьма полезно, помимо схемы, вывешиваемой в вестибюле школы, иметь второй ее экземпляр в кабинете ПДД, где она может служить хорошим учебным пособием.

На конкретных примерах дорожной обстановки на дорогах и территории микрорайона школы можно вести занятия по различным темам учебной программы ПДД: перекрестки, пешеходные переходы, сигналы светофора и регулировщика, дорожные знаки и разметка и т.д., а также занятия о безопасном поведении на конкретных путях движения пешеходов в школу, домой и по другим направлениям.

Любые информационные и пропагандистские материалы, вывешиваемые на стендах и щитах, должны нести определенную нагрузку, должны быть работающими на выполнение конкретной задачи. Случайных материалов быть не должно! Прежде чем вывешивать какой-либо материал необходимо решить: зачем он нужен, чем он полезен, насколько он актуален.

Материалы должны обновляться. Даже полезный, но «завесившийся», устаревший материал не работает, а из полезного становится бесполезным и даже вредным.

Приложение 6

Интеллектуально-творческая игра по правилам дорожного движения «Крестики-нолики»

Цели и задачи:

- предупреждение детского дорожно - транспортного травматизма;
- организация внеклассной деятельности детей;
- развитие творческих способностей детей.

Время проведения: 60 минут.

Оборудование: интерактивная доска; игровое поле 1х1м, состоящее из 9 клеток; два одинаковых дорожных знака, разрезанных на 9 частей; бумага; карандаши; наборы табличек с изображением «Х» и «0» для жюри; карточки с заданиями; набор карточек зеленого цвета; разбивка.

Условия проведения.

Когда участники игры будут заходить в актовый зал, им раздаются небольшие значки дорожных знаков. С помощью тематической разбивки (по группам нарисованных дорожных знаков) играющие делятся на 2 команды (крестики и нолики) по 20 - 25 человек, выбирается жюри – 10 человек, остальные – болельщики. Перед началом игры вывешивается игровое поле с названием конкурсов. В каждом конкурсе принимают участие обе команды. Жюри оценивает игру и объявляет результат в конце каждого конкурса путем

поднятия табличек с изображением «Х» или «0». Та команда, которая побеждает в данном конкурсе, ставит на игровом поле свой знак (крестик, нолик). Следующий конкурс всегда выбирает – проигравшая команда. Игра может длиться до тех пор, пока не будет зачеркнут один ряд со знаками одной команды, или до заполнения всех клеток. Победит та команда, чей знак чаще повторяется на игровом поле.

Конкурс 1. «Разрезной знак»

Каждой команде предлагается конверт, в котором находится разрезанный дорожный знак. Команды должны составить дорожный знак и назвать его. Побеждает та команда, которая соберет знак быстрее.

«Дорожка для велосипедов и пешеходов»

Конкурс 2. «Буриме» (слайд № 2)

Участникам предлагаются карточки с рифмованными словами. Каждая команда должна составить стихотворение, используя данные слова.

Слова для первой команды – «каток», «свисток», «мостовой», «постовой».

Слова для второй команды – «мотор», «светофор», «пешеход», «переход».

Конкурс 3. «Логическая цепочка» (слайд № 3)

Каждой команде ведущий задает по одному тематическому вопросу. Побеждает команда, чей ответ был более интересен и содержателен.

Вопрос первой команде – Почему дети нарушают ПДД?

Вопрос второй команде – Почему взрослые нарушают ПДД?

Конкурс 4. «Эрудит» (слайд № 4)

Ведущий задает вопросы обеим командам одновременно. Команда, давшая правильный ответ быстрее, получает зеленую карточку. Очки присваиваются по количеству заработанных карточек:

Вопросы:

1. Какие виды транспорта вы знаете?
2. Что такое двустороннее движение?
3. Может ли автомобиль моментально остановиться? От чего зависит тормозной путь?
4. С какого возраста можно ездить на велосипеде по улице?
5. Что такое "островок безопасности"?
6. Какой знак «Обгон запрещен» (запрещающий)
7. Какой знак «Пешеходный переход» (предупреждающий)
8. Тянется нитка, среди нив петляя,
Лесом, перелесками.
Без конца и края.
Ни её порвать, ни в клубок смотать. *(Дорога)*
9. В два ряда дома стоят –
Десять, двадцать, сто подряд,

И квадратными глазами

Друг на друга все глядят. (Улица)

Конкурс 5. «Работа по командам»

Прочитайте ребусы. Время выполнения 3 мин., побеждает та команда, которая отгадает быстрее.

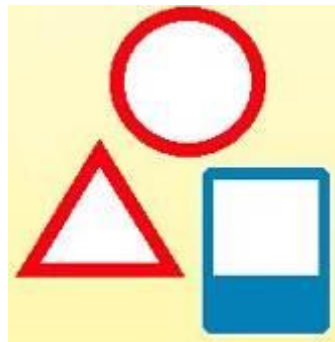
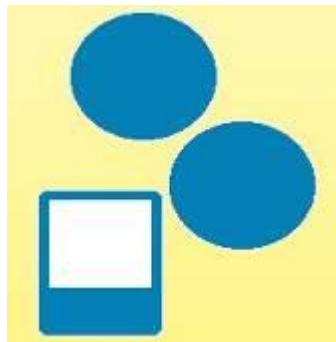


1. Перекресток
2. Автобус



Конкурс 6. «Творческий» (слайд № 5)

Задание: «Нарисуй дорожный знак».



Перед вами заготовки дорожных знаков. Дорисуйте их и расскажите об их назначении.

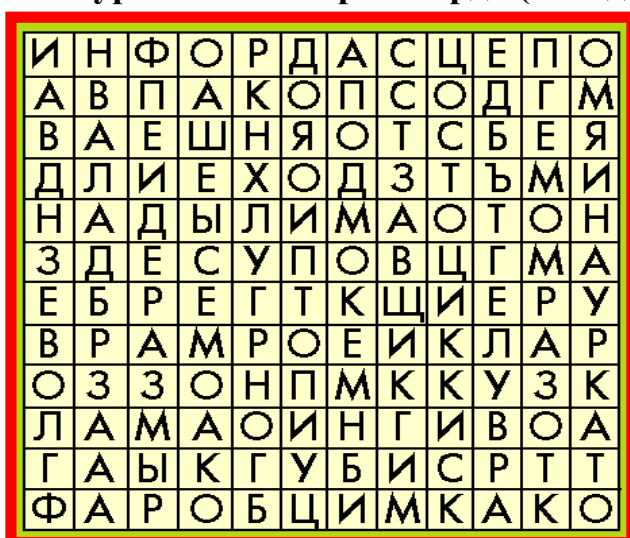
Конкурс 7. «Составление азбуки улиц и дорог».

Записать для каждой буквы слова, связанные с автомобилем и правилами дорожного движения.

А - _____	П - _____
Б - _____	Р - _____
В - _____	Т - _____
Г - _____	У - _____

Д - _____	Ф - _____
Х - _____	О - _____
Е - _____	Ц - _____
Ж - _____	Ч - _____
З - _____	Ш - _____
И - _____	Щ - _____
К - _____	Э - _____
Л - _____	Ю - _____
М - _____	Я - _____
Н - _____	С - _____

Конкурс 8. «Реши кроссворд» (слайд № 6)



Мы следуем дальше, дорога трудна,

Без отдыха нам невозможна она.

Вы сядете дружно своею командой,

Кроссворд разгадаете быстро и ладно

Задание:

Попробуйте найти слова, связанные с ПДД в этом наборе букв. Все слова читаются только под прямым углом или прямо, по вертикали или горизонтали. Слова в именительном падеже. Например: пешеход

1. Самый недисциплинированный участник дорожного движения – (7– пешеход).
2. Самый опасный маневр автомобиля – (5 – обгон).
3. Где производится автомобиль «Опель» – (8 – германия).
4. Глаза автомобиля – (4 – фары).
5. Дорожный знак, устанавливаемый на месте ДТП – (9 – опасность).
6. Когда неисправен светофор, движение регулирует: – (12 – регулировщик).
7. Прекращение движения на время более 5 минут – (7 – стоянка).

8. Велосипед с маленьким двигателем – (5 – мопед).
9. Устройство для остановки автомобиля – (6 – тормоз).
10. Спорт, развивающий ноги – (3 – бег).
11. Завод грузовых автомобилей в Беларуси – (3 – МАЗ).
12. Знак дополнительной информации для больных людей – (8 – инвалид).
13. Транспортное средство, имеющее боковой прицеп – (8 – мотоцикл).
14. Дорожный знак для автотуристов – (7 – кемпинг).
15. Японский автомобиль – (8 – мицубиси).
16. Часть грузовика, предназначенная для грузов – (5 – кузов).
17. Символом этого завода является галопирующий конь – (5 – КАМАЗ).
18. Тип автомобильного кузова, означающий в переводе «крепость» – (5 – седан).
19. Боевой клич идущих в атаку – (3 – ура).
20. Африканская лошадка, разрешающая пешеходу перейти проезжую часть – (5 – зебра).
21. Американский грузовик – (4 – форд).
22. Количество сигналов транспортного светофора – (3 – три).
23. Микролитражный гоночный автомобиль – (4 – карт).
24. Машина для уплотнения дорожных покрытий – (5 – каток).
25. Легковой автомобиль, имеющий название великой русской реки – (5 – Волга).

Конкурс 9. «Рассуждалки».

Данный конкурс проводится с помощью интерактивной доски (см. слайд № 7), за правильный ответ команда получает зеленую карточку.

Жюри оценивает более точный и правильный ответ.

Задания: Как поедет машина и что должна сделать девочка, чтобы встретиться с подругой.

В каком порядке должны поехать участники дорожного движения:

- а) велосипед – автомобиль
- б) легковой – велосипед – грузовой
- в) велосипед – трамвай

Подведение итогов игры

Элективный курс

«Государственная Инспекция Безопасности Дорожного Движения. Правила безопасного поведения на дороге»

Пояснительная записка

Сегодня на улицах очень интенсивное дорожное движение. По дорогам мчатся легковые автомобили, автобусы, грузовики. По тротуарам спешат люди. Всё в движении. Мы живем в мире скоростей. Поэтому каждый человек должен очень хорошо знать правила безопасности дорожного движения. Ведь те, кто нарушают правила дорожного движения, представляют опасность на улицах города, создают аварийные ситуации, из-за которых случаются несчастные случаи, влекущие за собой смерть людей. Знания правил позволяют избежать аварий, травм и гибели людей.

Элективный курс «Государственная Инспекция Безопасности Дорожного Движения. Правила безопасного поведения на дороге» преследует следующие цели:

- 1) Ознакомление учащихся с работой Государственной Инспекции Безопасности Дорожного Движения;
- 2) Формирование у учащихся системы знаний, умений и навыков по правилам дорожного движения;
- 3) Развитие наблюдательности, самостоятельности мышления, внимательности на дорогах;
- 4) Воспитание культуры поведения на улице, в общественном транспорте, в жилой зоне;
- 5) Создание условий для профессионального самоопределения учащихся.

Задачи курса:

1. Ознакомить учащихся с системой понятий курса занятий;
2. Развивать умение работать в группе по заданной структуре;
3. Развивать умение выслушивать друг друга;
4. Развивать память, мышление, речь;
5. Познакомить с причинами ДТП;
6. Воспитывать потребность в соблюдении правил безопасности на дороге;
7. Познакомить ребят со службами Госавтоинспекции.

Основные направления работы:

- просвещение;
- консультирование

Формы и методы работы:

- проблемная лекция;

- групповая дискуссия;
- игровые упражнения;
- тестирование;
- экскурсия;
- беседа.

Формы контроля:

- домашнее задание;
- рефлексия.

Материалы и инструменты: листы бумаги А4, рабочие тетради, наглядные материалы, фломастеры, ватман, скотч.

Данный курс предназначен для 8 класса, рассчитан на 34 часа

Тематический план занятий

№ п/п	Тема	Кол. часо в	Формы занятий
1	Вводный урок	1	Беседа
2	ГИБДД – структурное подразделение МВД	1	Проблемная лекция
3	Задачи ГИБДД	1	Лекция
4	Принцип деятельности ГИБДД	1	Лекция
5	Правовая основа деятельности ГИБДД	1	Лекция
6	История создания Государственной Автомобильной Инспекции	3	Групповая дискуссия, проблемная лекция, беседа
7	Структура ГИБДД	1	Лекция
8	Дорожно-патрульная служба	1	Проблемная лекция
9	Регистрационно-экзаменационные подразделения	1	Проблемная лекция
10	Службы дорожного и технического надзора	1	Проблемная лекция
11	Розыск угнанного и похищенного транспорта	1	Проблемная лекция
12	Пропаганда и агитация, связь со средствами массовой информации	1	Групповая дискуссия
13	Организация работы в общеобразовательных учреждениях	1	Групповая дискуссия
14	Юные Инспектора Движения	1	Групповая дискуссия
15	Дорожно-транспортные происшествия. Причины и последствия	1	Проблемная лекция
16	Правила дорожного движения. История возникновения	15	Проблемная лекция, экскурсия, беседа, тестирование
17	Право управления транспортным средством. Юридические аспекты	1	Проблемная лекция
18	Заключение	1	Тестирование

Содержание программы:

1. Вводный урок.

Знакомство. Ознакомление учащихся со структурой курса. Беседа о профессиональных намерениях учащихся, о необходимости учета интересов и склонностей при выборе карьеры.

2. ГИБДД – структурное подразделение МВД.

Рассказ о службе на примере Госавтоинспекции территориального подразделения.

3. Задачи ГИБДД.

Обеспечение безопасности дорожного движения.

4. Принцип деятельности ГИБДД.

Права и свободы человека и гражданина, законность, гуманизм и гласность.

5. Правовая основа деятельности ГИБДД.

Нормативные акты и законы, регламентирующие деятельность Госавтоинспекции.

6. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

Госавтоинспекция с момента основания.

7. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

Реформы ГАИ и современная Госавтоинспекция.

8. История создания Государственной Автомобильной Инспекции.

История в документах.

9. Структура ГИБДД.

Службы Госавтоинспекции, структура и подчиненность.

10. Дорожно-патрульная служба.

Особенности несения службы, функциональные обязанности.

11. Регистрационно-экзаменационные подразделения.

Учет и регистрация транспортных средств, прием экзаменов.

12. Службы дорожного и технического надзора.

Функциональные обязанности.

13. Розыск угнанного и похищенного транспорта.

Статистика краж и угонов, специфика работы инспекторов розыска.

14. Пропаганда и агитация, связь со средствами массовой информации.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Связи с общественностью. Универсальность инспекторов по пропаганде .

15. Организация работы в общеобразовательных учреждениях.

Беседы, конкурсы, экскурсии. Теория и практика для детей.

16. Юные Инспектора Движения.

Подростающая смена. ЮИД – незаменимый помощник Госавтоинспекции.

17. Дорожно-транспортные происшествия. Причины и последствия.

Статистика ДТП. Пути и методы решения.

18. Правила дорожного движения. История возникновения.

История с момента зарождения до сегодняшних дней. История ПДД в Великобритании.

19. Правила дорожного движения. История возникновения.

Правила дорожного движения в России.

20. Правила дорожного движения.

Город, микрорайон, в котором мы живем и возможные чрезвычайные ситуации.

21. Правила дорожного движения.

Экскурсия по улицам, прилегающим к школе. Закрепление пройденного материала.

22. Правила дорожного движения.

Правила поведения на улице и дорогах.

23. Правила дорожного движения.

Как правильно переходить улицу. Пешеходный переход. Виды и особенности.

24. Правила дорожного движения.

Светофор и его сигналы. Виды и назначение светофоров.

25. Правила дорожного движения.

Практическое занятие. Закрепление пройденного материала.

26. Правила дорожного движения.

Дорожные знаки. Виды.

27. Правила дорожного движения.

Дорожные ловушки – это ситуации обманчивой безопасности. Работа по методике «Мозаика».

28. Правила дорожного движения.

Безопасность в транспорте. Виды транспортных средств. Правила поведения в транспорте.

29. Правила дорожного движения.

Правила перевозки пассажиров. Обязанности пассажиров.

30. Правила дорожного движения.

Перекрестки. Виды. Опасности, поджидающие на перекрестках.

31. Правила дорожного движения.

Езда на велосипедах. Движение организованных колон.

32. Правила дорожного движения.

Водитель и пешеход. Дорожная этика.

33. Право управления транспортным средством. Юридические аспекты.

Обучение. Возрастная категория курсантов. Автошколы. Теоретические и практические экзамены. Права и обязанности будущего водителя.

34. Заключение.

Закрепление полученных знаний методом тестирования.