Методическое пособие по ПДД

ОТ АВТОРА

Уважаемые родители, учителя начальных классов, педагоги дошкольных учреждений и групп продленного дня!

Зарубежные экономисты подсчитали, что профилактическая работа с детьми по изучению Правил дорожного движения — экономически выгодна: на каждую вложенную денежную единицу — в будущем четыре единицы прибыли. Это значит, что потом не придется тратить средства на покрытие расходов по лечению людей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, на восстановление послеаварийной техники, дорожного полотна и оборудования. Изучение и освоение ПДД в школе — фактор возможного экономического благополучия семьи и общества в целом. Выполнение ПДД населением страны — это еще и показатель уровня гражданско-правового сознания народа. Правила дорожного движения, как и законы государства, пишутся для всех, но если ребенок с детства не приучен к выполнению фиксированных правил и ограничений, то о каком правовом сознании взрослого человека потом может идти речь? Сегодняшние водители-нарушители — это вчерашние недовоспитанные дети, необученные пешеходы.

Нам всем дороги дети, за жизнь и здоровье которых мы отвечаем. Жизнь и здоровье детей — не повод для проявления формализма и беспечности взрослых, когда речь идет о безопасности школьников на дорогах, сформировании культуры поведения подрастающего поколения. Мы надеемся, что с помощью пособий, разработанных специально для Вас, общими усилиями нам удастся не только проинформировать о точном понимании терминов, связанных с ПДД, но и отработать навыки культуры поведения на дороге и в транспорте.

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ И ВОЗРАСТНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОВЕДЕНИЯ ДЕТЕЙ ДОШКОЛЬНОГО И МЛАДШЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА НА ДОРОГЕ

Возрастной «пик» попадающих в ДТП детей — 7-14 лет, т. е. это дети, обучающиеся в начальных и средних классах школы. Большой процент пострадавших учащихся начальных классов объясняется, с одной стороны, тем, что в связи с поступлением в школу многие дети впервые становятся самостоятельными пешеходами, а с другой — особенностями функционирования психики детей этого возраста.

При всем этом период младшего школьного возраста характеризуется, прежде всего, устремлением к внешнему миру, приспособлением к нему. Поэтому очень важно именно в этом возрасте формировать у ребенка безопасные способы поведения на дороге. Таковы выводы психологов. Они же считают, что основная задача начальной школы — научить детей учиться. Развитие психики, хорошей памяти и личности ребенка в целом происходит в процессе специальным образом организованных занятий. В этом заключается основное содержание развивающего обучения. И это вполне соответствует положениям требований при обучении Правилам и безопасности дорожного движения в начальной школе.

Надо учитывать, что возраст детей отражает их подготовленность и способность самостоятельного, безопасного нахождения в транспортной среде. Работами физиологов доказано, что отделы коры головного мозга, ответственные за важнейшие процессы психики человека, в возрасте 7-10 лет еще являются функционально незрелыми. Такой ребенок еще не полностью владеет управлением своими интеллектуальными возможностями. Сознательное управление вниманием, памятью, мышлением - очень трудная задача для него. Только к 11-12 годам ребенок может научиться этому. В этом возрасте он уже должен научиться излагать свои мысли не только устно, но и письменно.

Но надо также учитывать наличие у ребенка эмоциональных и личностных проблем — страхов и неуверенности в себе.

1. Какие они, маленькие пешеходы?

- Они — маленькие. Рост ребенка-дошкольника, младшего школьника в среднем на 50-80 см ниже роста взрослого человека, а потому у них — другое поле обзора. Они не видят из-за своего роста

приближающейся опасности (бегущего по коридору ученика, мотоциклиста, выезжающего из арки, приближающегося автомобиля). Даже пропорции тела у них не такие, как у взрослых: смещен центр тяжести. По этой причине ребята «спотыкаются на ровном месте», затрудняются в преодолении вертикальных препятствий.

- Они еще растут и развиваются. Многие физиологические процессы в организме не завершены. Недоразвитие глазных мышц —причина того, что поле зрения у детей на 15-20% уже, чему взрослых (они не видят боковым зрением, видят только то, что расположено прямо перед глазами. Именно по этой причине гигиенисты настоятельно рекомендует учителям 1-2 классов использовать подставки для книг в процессе детского чтения). Проводимость в нервных волокнах в 2-3 раза ниже, чем у взрослых, и потому реакция у детей замедленная. Мозг еще формируется, нервная система быстро истощается (ребенок быстро устает), наступает естественная фаза торможения, необходимая для восстановления. Это торможение проявляется и в мозговой деятельности, и в физическом плане.
- Внимание детей 6-8-летнего возраста — непроизвольно, неустойчиво, избирательно. Привлекает внимание то, что производит большее раздражение на органы слуха и зрения. Ребенок выделяет из воспринимаемой картинки (наблюдаемой ситуации) один объект — самый крупный, яркий, привлекательный (например, рекламный щиту дороги) и не замечает всего остального.
- Дети эмоциональны и импульсивны. Непредсказуемость их поведения на дороге часто объясняется непроизвольностью их реакции на воспринятую ситуацию: услышав вблизи от себя звуковой сигнал — испугался — и рванулся вперед, чтобы убежать от этой машины, а в результате рискует оказаться под колесами автомобиля, движущегося в другом ряду.

2. Особенности поведения детей на дороге с учетом их психофизиологических условий развития

Предрасположенность ребенка к попаданию в дорожно-транспортные происшествия обусловлена особенностями его психофизиологического развития: неустойчивость (непостоянство) и быстрое истощение нервной системы; неспособность правильно оценить обстановку, быстрое образование условных рефлексов и быстрое их исчезновение; процессы раздражения и возбуждения сильнее процессов торможения; потребность в движении преобладает над осторожностью; специфичность восприятия дорожной ситуации и реакции на приближающийся автомобиль и др.; отсутствие способности отделять важные факторы от менее важных; недостаток знаний об источниках опасности.

Большая роль для предупреждения неадекватной реакции на внезапные ситуации отводится способности к самоконтролю. Наличие самоконтроля предполагает возможность осознавать и оценивать собственные действия. Эта способность формируется у человека по мере развития личности в ходе становления произвольной саморегуляции в процессе взаимодействия с другими людьми. По данным РАО, деятельность ребенка (как и каждого взрослого пешехода) в дорожных ситуациях состоит из четырех тесно взаимосвязанных и переплетающихся между собой этапов: восприятие информации (т. е. умение «чувствовать» дорогу); обработка информации (прогнозирование ситуации, т. е. определение уровня опасности или безопасности); выработка и принятие наиболее безопасного решения; исполнение решения.

К основным факторам, способным повлиять на психическое состояние учащихся и их поведение в дорожных ситуациях, можно отнести: возраст ребенка; его индивидуальные физиологические и психологические особенности; функциональное состояние организма в определенный момент; воспитание.

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

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

Реакция у ребенка, по сравнению со взрослыми, более замедленная. Времени на то, чтобы отреагировать на опасность, ему нужно значительно больше. У взрослого пешехода на то, чтобы воспринять обстановку, обдумать ее, принять решение и действовать, уходит

примерно 0,8-1 сек. Ребенку требуется для этого 3-4 сек., а такое промедление может оказаться опасным для жизни. Даже чтобы отличить движущийся автомобиль от стоящего, семилетнему ребенку требуется до 4 сек., а взрослому на это нужно лишь четверть секунды.

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

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

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

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

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

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

Безопасность собственного поведения в условиях движения, особенно на пешеходных переходах, зачастую детьми не дооценивается. Большинство детей на вопрос: «Какую опасность при переходе проезжей части представляет приближающийся автомобиль?» — отвечают одинаково: «Может наехать, если перебегать очень близко». При этом никто не говорит о том, что приближающийся автомобиль может скрывать за собой другой, который обгоняет его. Кроме того, нередко дети пропускают автомобили, приближающиеся слева, и выскакивают на проезжую часть, не замечая транспортных средств, идущих справа в противоположном направлении. Необходимость переключать внимание на важные источники информации детям менее присуща, чем взрослым.

Таким образом, неправильное поведение детей на дорогах, приводящее к возникновению опасных дорожно-транспортных ситуаций, может быть обусловлено как недостатком сформированности необходимых навыков безопасного поведения на дорогах, так и причинами, заложенными в самой природе ребенка.

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

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

Раскрывая сущность и содержание умений безопасного поведения учащихся в дорожном движении, одновременно определяем и содержание «законов» безопасности дорожного движения.

«Законы» безопасности движения:

Первый. *«Уметь видеть, наблюдать и предвидеть - действовать безопасно».*

Второй. *«Перед выходом на проезжую часть - остановись!»*
Третий. *«Не видишь - остановись».*
Четвертый. *«Не уверен - не рискуй».*

ПОДГОТОВКА ШКОЛЬНИКОВ К БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ КАК ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА

1. Особенности преподавания Правил дорожного движения в младших классах с точки зрения психолога

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

В системе школьного образования основная задача начальной школы состоит в том, чтобы научить детей вести себя на дороге. На эту задачу ориентированы принципы развивающего обучения. Развитие психики и личности ребенка в целом происходит в процессе специальным образом организованных занятий. В этом заключается основное содержание развивающего обучения, принципы которого в самом общем виде сводятся к следующему:

1. Усвоение детьми системы научных понятий и способов их получения, а не просто суммы знаний.

Раскрывается сущность, происхождение любого понятия, предлагаемого ребенку. Вся работа направлена на то, чтобы дети осознали смысл понятия, а не просто выучили его определение.

Опыт экспериментальных школ показывает, что, благодаря такой организации, дети уже в первом классе успешно изучают геометрию, алгебру и другие учебные дисциплины, традиционно преподававшиеся в более старших классах.

2. Партнерское общение учителя с учениками, предполагающее общение взрослого с взрослыми.

При этом ученик выступает как активный участник учебного процесса, а не как бездумный объект, который учитель «заполняет» знаниями. Реализация этого принципа создает на уроке атмосферу доверия, которая позволяет детям экспериментировать, высказывать свою точку зрения, не боясь ошибиться, сделать что-то «не так».

3. Совместная работа учащихся в классе, обсуждение изучаемого материала.

Дети сами придумывают контрольные упражнения, с помощью которых, по их мнению, можно проверить те знания, которые они перед этим усвоили. Это одна из форм работы, воспитывающая самоконтроль.

Из рекомендаций общего характера назовем следующие. В обучении Правилам дорожного движения наиважнейшее значение имеет овладение учащимися практическими навыками и умениями поведения на дороге. О формах практических занятий будет сказано отдельно (см. «Методы преподавания и формы работы с детьми 6-10-летнего возраста по освоению ПДД»). Для приобретения учащимися практических навыков и умений надо на обычных уроках в классе использовать **невербальный** способ общения с учениками.

«Подавляющее большинство учителей в традиционной школе используют на уроке вербальный язык как основной. Они сами говорят около 80% отведенного для урока времени. Они слишком активны и этим парализуют активность учеников. При этом предполагается, что главным воспринимающим каналом учеников должен быть аудиоканал (ребенок обязан слушать). Но!!! Ученик по своей природе невербал и кинестетик, и он, в основном, воспринимает мир через ощущения и движение. Он сам жаждет активности.

Учитель **ДОЛЖЕН УМЕТЬ ОБЩАТЬСЯ С ДЕТЬМИ НА ИХ ИГРОВОМ НЕВЕРБАЛЬНОМ ЯЗЫКЕ.** Ему нужно отказаться от трансляции своих собственных знаний и каждый раз заново делать открытия вместе с детьми. И, может быть, самое трудное — ему нужно отказаться от главенства над детьми и доверить им самим искать, находить и ошибаться; самим оценивать свои достижения и просчеты; **ДОВЕРИТЬ ИМ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СЕБЯ»** [13].

Подготовка ребенка к сложностям реального поведения в условиях дорожного движения, подготовка к самостоятельным практическим действиям должна начинаться на уроке в классе.

В результате к концу обучения в начальной школе в процессе учебной деятельности у ребенка должны сформироваться:

—направленность внимания;
—произвольность всех психических процессов и деятельности в целом;
—внутренний план действий;
—способность анализировать и оценивать свою деятельность;
—самоконтроль и самоорганизация как следствие организации, первоначально создаваемой и направляемой учителем.

В этой связи ПДД, как школьная дисциплина, занимают особое место. Здесь необходимо одновременно решать две задачи:

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

Сложность решения второй задачи заключается в том, что ее выполнение выходит за рамки учебных занятий. Любая информация может быть усвоена человеком в разных формах, которые в то же время являются и этапами этого усвоения. Перечислим эти этапы:
1) знания, то есть собственно теоретическая информация;
2) умения — система закрепленных действий, которые осуществляются осознанно, при активном включении внимания;
3) навыки — система закрепленных автоматизированных действий, подчиненных основной цели в решении конкретной задачи. В данном случае действия выполняются без специального обдумывания, как бы сами собой, только под контролем внимания. Но если появляются какие-либо трудности, то внимание сразу мобилизуется, становится активным.

Взаимодействие эмоциональной и интеллектуальной сфер личности ребенка таково, что в сознание детей впечатывается не столько само событие (содержание ситуации), а свои переживания по этому поводу. Для ребенка чрезвычайно важна реакция взрослых на реально происходящие события. Взрослые в ситуации нарушения ПДД должны незамедлительно реагировать на неправильное поведение участников движения: необходимо помочь ребенку понять связь между действиями и последствиями. Очень важно без лишних эмоций четко указать ребенку, что именно сделано неправильно, конкретно — как можно и нужно поступить в данном случае, фиксируя внимание на то, что надо делать, а не на том, чего делать не надо. Если есть возможность, надо предоставить возможность правильно осуществить действие, чтобы ребенок показал, чему он научился. Ребенок – не взрослый в миниатюре. Каждому ребенку присуща личностная черта — инфантильность. Естественные составляющие инфантильности — чувство защищенности и безответственности. Ребенок, развивающийся в психологически и социально комфортной среде, с полным доверием относится к взрослому. Защищенность для него — такая же базовая физиологическая потребность, как и потребности в пище, воде, сне, отдыхе. Предотвращение этой сверхдоверчивости — это передача опыта других людей и стимулирование к взрослению. Безответственность — естественное следствие авторитарной позиции взрослых, когда они все всегда зная, не дают детям возможности самим подумать, принять решение, осуществить действие самому. Приучение детей к рассмотрению ситуации с различных точек зрения, обоснование поступков героев и действующих лиц, выбор правильной линии поведения — это способ взросления ученика, формирование его «Я»-позиции, а не только способ профилактики нарушений Правил дорожного движения.

Знания, то есть собственно свод Правил дорожного движения, ребенок усваивает на уроках. И чтобы это усвоение действительно состоялось, могут быть полезны следующие практические рекомендации.

1. Необходимо использовать хорошо продуманные наглядные пособия.

Конкретно-образная природа мышления младших школьников практически сохраняется на протяжении всего периода обучения в начальной школе. Поэтому система организации уроков должна основываться на соблюдении принципа наглядности обучения, который обеспечивает накопление более полных и ярких представлений об изучаемых предметах и явлениях, обогащает жизненный опыт учащихся и способствует формированию осмысленного восприятия.

Однако иметь наглядный материал мало — нужно научить его видеть. В начальной школе дети учатся рассматривать объекты. При этом очень важно поставить задачу на восприятие (что именно нужно пронаблюдать в воспринимаемом предмете, объекте). Необходимым условием является составление определенного плана наблюдения, которым должны руководствоваться дети.

Многие из предлагаемых сегодня на книжном рынке наглядных пособий и учебников содержат всякого рода неточности и даже грубые ошибки. Чтобы избежать приобретения такого рода некачественной продукции, надо обращаться за консультациями к специалистам: опытным методистам и учителям.

Очень важно подводить итоги наблюдения, этим должно завершаться всякое организованное восприятие. Учителю совместно с детьми следует подытожить и обобщить все то, что учащиеся узнали в результате целенаправленного восприятия. Во время такой работы нередко обнаруживаются какие-то пробелы: дети что-то пропустили, не заметили. Это побуждает их вернуться к объекту наблюдения и снова внимательно рассмотреть его, что способствует развитию навыков самоконтроля.

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

Это связано с тем, что внимание младших школьников еще очень неустойчиво и при выполнении простых, однообразных заданий они начинают отвлекаться. Также необходимо учитывать, что в этом возрасте дети еще плохо умеют распределять свое внимание, т. е. одновременно выполнять два вида деятельности, например, слушать учителя и писать в тетради.

3. Целесообразно формулировать правила в утвердительной форме.

Например, вариант «Если ты идешь по тротуару и тебе надо обойти препятствие — лужу, яму или еще что-либо,— то обходить это препятствие надо только по тротуару» предпочтительнее, чем «Не следует, обходя препятствие на тротуаре, выходить на проезжую часть». Если нет возможности избежать отрицательных формулировок, то необходимо представлять детям такие правила вместе с альтернативными, «утвердительными», в которых содержатся руководства к действию.

Например, сразу же после формулировки:
«Нельзя переходить проезжую часть на красный сигнал светофора» должна следовать рекомендация: «Переходить проезжую часть можно только по зеленому сигналу светофора».

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

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

Конечно, младшие школьники (особенно первоклассники) не сразу привыкают к таким формам обучения. Их нужно специально, постепенно приучать к деловому общению по поводу изучаемого материала. Такие качества, как критичность, терпимость, умение вставать на точку зрения другого, развиваются только в процессе общения детей. Сформированность именно этих качеств влияет, в частности, на уровень понимания ребенком все время изменяющейся дорожной обстановки и взаимосвязи этих изменений с поведением каждого участника дорожного движения.

Все формы работы на уроке должны преследовать одну цель — осознание детьми важности соблюдения Правил дорожного движения. Чем больше мы понимаем смысл и необходимость соблюдения тех или иных правил, тем легче нам следовать им. Это справедливо для взрослого человека, а для ребенка — тем более.

С одной стороны, мы должны принимать Правила дорожного движения такими, как они есть, так как не в наших силах их изменить. Но это не значит, что мы не можем их обсуждать. Тем более на этапе изучения, когда речь идет об обсуждении Правил не с целью их изменить, а с целью осознать их необходимость, с одной стороны, и с другой — понять, правильно ли школьники восприняли Правила, все ли они поняли. И не страшно, если на уроке прозвучат неправильные ответы. Очень важно, чтобы у ребенка была возможность высказаться, чтобы он не боялся этого делать. В противном случае дети из-за боязни быть не одобренными (если преподавание ведется в жесткой, директивной форме) могут прилежно повторить все сказанное учителем, даже воспроизведя, интонации, но основная задача не будет достигнута — знание не станет осознанным, не закрепится как точка зрения, как убеждение.

Таким образом, развивая у ребенка осознанность, мы развиваем и ответственность за свои действия и поступки. Тогда и чужой пример не будет столь заразительным.

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

Сказанное выше привело нас к следующим заключениям:

1. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является не только технической или организационной. Проблема подготовки человека к безопасному поведению в дорожно-транспортном процессе есть проблема педагогическая.
2. Организация подготовки участников дорожного движения должна быть комплексной на основе системного подхода к обучению и воспитанию.
3. Основными путями подготовки школьников к безопасному поведению на дороге являются: непосредственное восприятие окружающего мира; познание действительности через учителей, воспитателей и родителей, а также с помощью организации специальных мероприятий для учащихся; самостоятельное познание

действительности с помощью средств массовой информации, литературы и искусства.

4. Необходимым условием эффективности реализации поставленной задачи по подготовке школьников к безопасному поведению на дороге является единство и взаимосвязь школы, семьи и социально-педагогической среды, в которой постоянно пребывают учащиеся.

2. Особенности преподавания Правил дорожного движения (ПДД) в младших классах с точки зрения методиста начального обучения

Как известно, существуют различные уровни безопасности: от личной до государственной. Для воспитателей дошкольных образовательных учреждений и учителей начальной школы обеспечение личной и групповой безопасности детей является непременным компонентом их педагогической деятельности. Каждый педагог несет ответственность за жизнь и здоровье каждого ребенка в своей группе, в своем классе. Формируя здоровьесберегающую компетентность своих воспитанников, учеников, педагоги стремятся к наиболее эффективному решению следующих задач:

- создать условия, способствующие безопасной жизнедеятельности детей (как в собственном доме, так и в общественных местах, на дорогах и в транспорте большого города);
- показывать образцы правильного безопасного поведения (всегда и везде);
- информировать об угрозах опасности (на дорогах, в частности);
- учить безопасному поведению, тренируя детей в безопасных условиях;
- воспитывать культуру поведения, обеспечивающую личную и групповую безопасность.

Программа курса по изучению ПДД разрабатывалась и совершенствовалась на протяжении многих десятилетий. За эти годы изменились сами ПДД, соответственно и содержание курса, изменились и способы ее реализации. Исследования французского психолога Жостэ и практический опыт подтверждают законы запоминания: для прочного запоминания информации необходимы три фазы повторения:

1. — в этот же день, через 5-6 часов после ознакомления;
2. — повторение-актуализация этой информации не позднее, чем через 3 недели;
3. — осмысление через систему практических действий в течение 5-6 месяцев.

Отсюда следует утверждение современных дидактов о бесполезности одночасовых курсов в расписании учебных дисциплин (1 урок в неделю), отсюда следует и принцип «гомеопатического» изучения ПДД в начальной школе: регулярно, «мелкими дозами», привлекая внимание детей к этому вопросу не только на уроках, но и во внеурочной деятельности.

В системе современного начального образования, ориентированного на формирование учебной, личностно-социальной и здоровьесберегающей компетентности, курс изучения ПДД является компонентом образовательной области «Окружающий мир» (раздел «Безопасность жизнедеятельности»). Принцип интеграции осуществляется в развертывании содержания по «развертывающейся спирали»: одна и та же тема, один и тот же вопрос многократно рассматривается в разных классах с расширением и углублением программного материала.

Реализация курса изучения ПДД осуществляется в значительной степени на уроках окружающего мира, в некоторой степени - на уроках математики, истории города, технологии (трудовое обучение), даже русского языка. Вместе с тем, не менее важным является освоение ПДД во внеурочной деятельности: в работе со специальными изданиями на классных часах, бесед в группе продленного дня, в ходе подготовки и организации выходов групп детей (культпоходы и экскурсии различной целевой направленности). Согласно инструктивному письму МО РФ («Вестник образования», 1999 год, с. 66-68) прохождение курса ПДД отмечается в классном журнале в том учебном предмете, который согласуется с ПДД по внутренней тематике. По решению педсовета, школьного методического объединения (ШМО) в ряде образовательных учреждений в классном журнале выделяется специальная страница, где записывается тема и форма проведения занятий по ПДД.

Перспективность изучения курса ПДД представлена в таблице 1.

Таблица № 1

4 класс	3 класс	2 класс	1 класс	Тема
История возникновения маршрутного транспорта, ПДД. Особенности движения транспорта в районе/области	**Интенсивность движения на разных дорогах. Скорость движения транспорта в городе (математика).***	**Дороги вокруг нас. Скорость движения по дорогам городов. Как обезопасить себя на дороге?**	**Наш город. Мой микрорайон. Виды транспорта. Пешеходы. ПДД- зачем они?**	**Город и транспорт**
Пассажиры маршрутного транспорта. Правила поведения, права и обязанности пассажиров.	**Обязанности пешеходов при движении по тротуару. Опасности для пешеходов на тротуаре. Правила перемещения групп по тротуару.**	**Правостороннее движение пешеходов и ТС. Правила поведения на тротуаре (обгон, препятствие)**	**Элементы дороги (проезжая часть, тротуар, поребрик, ограждение). Правила движения по тротуару.**	**Пешеходы и пассажиры**
Правила пересечения проезжей части пассажирами после высадки из транспорта. Правила перемещения групп вдоль дорог, трасс,	**Скорость движения и зависимость тормозного пути от скорости (математика).Особенности движения пешеходов и транспорта в различное время суток года.**	**Тормозной путь автомобиля. Факторы, влияющие на его длину. Опасности перехода дорог. Спецтранспорт и его преимущество.**	**Опасности на проезжей части. Дороги с односторонним и двусторонним движением.**	**Дороги - транспорту**
Железная дорога и ее переход.	**Опасные ситуации при переходе дорог. Анализ причин возникновения ДТП при переходе дороги.**	**Пешеходный переход и его обозначения. Правила перехода дорог.**	**Специально обозначенные места на дорогах.**	**Пешеходный переход**
Нерегулируемые перекрестки в населенном пункте и за городом.	**Нерегулируемые перекрестки в микрорайоне школы.**	**Типы перекрестков. Предупредительные сигналы транспорта. Правила пересечения проезжей части.**	**Перекресток. Движение транспорта при повороте.**	**Нерегулируемый перекресток**
Из истории светофора: круговой, 4-секционный, с таймером (прибор отсчета времени), со звуковым сопровождением	**Назначение светофоров (с дополнительными секциями для велосипедистов и др.)**	**Сигналы светофоров (красный, желтый, зеленый,зеленый мигающий, сочетание красного и желтого).Разрешающий и запрещающий смысл сигналов.**	**Зачем нужны светофоры?(двухсекционный – для пешеходов, трёхсекционный – для транспорта)**	**Светофор – средство регулирования**
«Азбука» регулировщика (позы, жесты).	**Значение сигналов регулировщика.**	**Причины необходимости работы регулировщика.**	**Способ передачи сигналов (положение корпуса рук).**	**Регулировщик и его сигналы**
Группировка знаков по назначению: предупреждающие, знаки приоритета, запрещающие, предписывающие, знаки особых предписаний, информационные, знаки сервиса, знаки доп. Информации (таблички) – форма, цвет. Смысл отдельных знаков (10-12 знаков в течение учебного года) (технология, изо).				**Дорожные знаки**

*Курсивом в таблице обозначены предметы, на уроках которых возможно изучение данной темы.

СПЕЦИФИКА ПРЕДМЕТА ПДД

1. Правила дорожного движения — нормативный документ

Дорожное движение едино для всех — для детей и для взрослых, и кроющиеся в нем опасности угрожают как взрослым, так и детям. И «Правила дорожного движения» едины для взрослых и для детей. Но... Если все другие школьные предметы, имея в своей основе фундаментальную науку, созданы специально для детей, то «Правила дорожного движения» созданы как государственный документ (деловая бумага) и являются основным нормативным актом (официальным документом), регулирующим поведение участников дорожного движения. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и уточняются. Они определяют действия участников движения в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила написаны **языком документа,** без всякого расчета на детей, подчас таким суконным языком и с такими формулировками, что разобраться в них способен не всякий взрослый. К сожалению, содержание, т. е. суть изложения этого документа, его смысл не всегда достаточно конкретны, ясны и точны, а установки — не всегда исчерпывающи. Так, в пункте 4.1. сказано, в каких случаях пешеходы могут идти по проезжей части, и уточняется: **«...пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств».** Но тот же пункт 4.1. разрешает пешеходам в определенных случаях двигаться по обочинам, и ничего не сказано о направлении их движения. А ведь это очень важно знать для обеспечения безопасности движения пешеходов. Именно знать, а не догадываться, как это надо делать.

Важно и другое. В ПДД, сказав, что такое «тротуар», «забыли» объяснить, как по нему должны двигаться пешеходы. По логике — по правой стороне. По логике, но не по Правилам! Ведь в пункте 1.4 сказано, что правостороннее движение установлено **для транспортных средств.** О пешеходах не сказано ничего! Не отсюда ли идут заблуждения некоторых учителей, приравнивающих «обочину» к «тротуару», считая, что это одно и то же, только «тротуар» — это элемент городской дороги, а «обочина» — загородной, что она предназначена, как и «тротуар», для движения пешеходов (ссылаются на п. 4.1). Но при этом все-таки существуют «нелигитимные» указания по «тротуару» двигаться, придерживаясь правой стороны, а по обочине — навстречу движению транспортных средств. И они имеют право на существование, так как

логичны, работают на безопасность и не противоречат Правилам дорожного движения.

Распространенная ошибка: считают, что обочина **предназначена** для движения пешеходов. Очень опасное заблуждение! В любой книжке об автомобильных дорогах сказано: «Обочины — боковые полосы дороги, используемые для временной стоянки автомобилей и размещения различных материалов при ремонте дороги». **О предусмотренном движении пешеходов не сказано ничего!** Это соответствует строительным нормам и правилам (СНиП), о которых составители ПДД не имеют права не знать. Существует разница между тротуаром и обочиной еще и в том, что между проезжей частью и тротуаром есть граница, как обозначенная визуально (поребрик или бордюр), так и физическая (тротуар приподнят). Пусть в недостаточной степени, но эта граница оберегает пешеходов от транспортных средств. А между проезжей частью и обочиной такой границы нет.

Пешеходы должны иметь четкое, вполне определенное представление о том, ГДЕ они обязаны двигаться. К сожалению, пункт 4.1 ПДД такого представления не дает. Там сказано: «Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а **при их отсутствии** по обочинам». Но объяснить, что означает понятие «пешеходная дорожка», забыли.

Нет развернутого разъяснения и в тексте, объясняющем значение предписывающего дорожного знака «Пешеходная дорожка». О применении знака сказано в Комментарии [3].

Вообще пешеходам с Правилами не повезло. И не только из-за нечеткости и противоречивости некоторых формулировок, но еще потому, что, несмотря на имеющийся в ПДД раздел «Обязанности пешеходов», многие вопросы, касающиеся пешеходов, разбросаны по разным разделам Правил. Пункты, прямо или косвенно относящиеся к пешеходам, которые им, конечно же, надо знать, имеются в разделах: 6, 8, 11, 12, 13, 14, 16 и 17.

Вероятно, отсюда идет ошибочное представление многих учителей, преподающих ПДД, что все правила для пешеходов сосредоточены только в разделе 4 «Обязанности пешеходов».

Как видим, это не так!

А, например, такой важный вопрос, как безопасность движения пешеходов через железнодорожные пути, не нашел места в разделе 15 «Движение через железнодорожные пути». Более того, этот вопрос вообще никак не отражен в ПДД.

К этому еще следует добавить, что ошибочным является имеющий место факт, когда учителя априори убеждены, что учащиеся обязаны воспринимать все, что предлагает учитель. На самом деле учитель должен учитывать сопротивление личности ученика как инженер — сопротивление материалов.

Все сказанное показывает, что адаптировать ПДД для детей — задача не из простых. Не просто также и дифференцировать ПДД для детей разного возраста. Иногда задают вопрос: «Что из Правил дорожного движения надо знать первокласснику, а что — одиннадцатикласснику?». Правильный ответ однозначен — и тому и другому надо знать все. Все, что относится к безопасности пешехода на дороге.

Учитель, преподающий Правила и безопасность дорожного движения, должен сочетать в себе знание этого предмета со всеми его особенностями, умение преподнести его учащимся и заинтересовать ими их, должен знать возрастные и психофизиологические особенности учащихся, знать и учитывать их способности воспринимать предлагаемый материал.

2. О понятиях и терминах, используемых в Правилах дорожного движения

Одной из существенных ошибок в преподавании Правил дорожного движения является использование несуществующих в Правилах понятий и терминов. А ведь именно понятия и термины — это азы, с которых начинается изучение ПДД.

Образование понятий и терминов есть результат сложного пути развития практического опыта и обобщения его данных, итогов глубокого и всестороннего изучения предметов и явлений. Не случайно в учебниках даются уже готовые определения понятий, принятые или установленные в той или иной области познания на существующем уровне состояния науки. К сожалению, в учебной и методической литературе по Правилам дорожного движения этот установившийся общепринятый порядок использования понятий и терминов очень часто не соблюдается.

Примеров тому предостаточно.

«Постепенное усложнение сознательного повторения действий помогает сформировать безопасное поведение учащихся на улицах, дорогах и в транспорте».

«...Учащиеся должны уметь определять опасные и безопасные участки дорог и улиц».

Обе цитаты взяты из одного и того же учебно-методического пособия для учителей по обучению детей дорожной безопасности. Сочетание «улица и дорога» в этом пособии упоминается десятки раз. И этим подтверждается, что между «улицей» и «дорогой» существует какая-то разница. Какая? Объяснений в пособии нет. И быть не может. Ведь речь идет о Правилах дорожного движения, а в них понятие (термин) «улица» отсутствует уже более 30 (тридцати!) лет. Но стоит ли на это обращать внимание? Так ли уж это важно?

«В Правилах же используется обобщенный термин "дорога", который включает в себя все типы улиц и дорог, независимо от мест их расположения» — **сказано** в Комментарии [3]. Там же даны более подробные разъяснения о термине «дорога», с которыми учителю ознакомиться было бы весьма полезно.

Можно ответить сугубо формально: употреблять надо только те термины и понятия, которые используются в Правилах дорожного движения, и не употреблять те, которых в них нет. И это было бы справедливо. Но когда дело касается обучения детей, такого объяснения недостаточно.

В процессе изучения основ наук, каковым является обучение в школе, учащиеся усваивают накопленные человечеством знания, многочисленные термины, понятия, определения различных предметов и явлений действительности, нашедших свое выражение в школьных предметах и дисциплинах. ПДД тоже относятся к ним. Но если при обучении другим предметам и дисциплинам проблемы искажения и подмены установленных и общепринятых понятий и терминов, как правило, не существует, то при преподавании ПДД она возникает очень часто.

Так, например, не придают значения разнице между ***«Разделительной линией»*** и ***«Разделительной полосой»*** (см. «Дорога с двусторонним движением»), ***«Проезжую часть»*** (см. п.1.2 ПДД) называют давно исключенным из Правил словом «мостовая», ***«Регулировщика»*** (см. п. 1.2 ПДД) — таким же устаревшим «постовым», а вместо ***«Сигнал светофора»*** (см. п. 6.1 ПДД) чаще всего употребляют «свет» или «цвет».

Правила дорожного движения являются **основным** нормативным документом, регулирующим поведение участников дорожного движения. Естественно, что они написаны свойственным такого рода документам специфическим языком, который отвечает требованиям сферы их применения.

Язык — это средство передачи наших представлений о Мире другим людям, это средство общения людей. В самом широком понимании язык — это система условных знаков, каждый из которых имеет определенный смысл. Предполагается, что этот смысл должен быть ясен воспринимающему, иначе он ничего не поймет. Единицей языка, служащей для наименования понятий, предметов, действий, состояний, признаков и других оценок, является **слово.**

В слова-понятия, или термины, люди нередко вкладывают неодинаковый смысл. Каждый человек ориентируется при этом на собственный опыт и представление, а они у всех разные; это осложняет общение и взаимоотношения. Художественные понятия, например в искусстве, могут быть неоднозначными, разными, индивидуальными. Но совсем другая ситуация с техническими, научными понятиями: они однозначны, не индивидуальны, максимально согласованы со всем накопленным опытом.

В «Логическом словаре» Н.И.Кондакова сказано: «Ясность определения — необходимое условие корректного **определения понятия** заключается в том, что определение должно быть выражено в понятных и известных словах, исключающих двусмысленность». И далее — о безотносительном термине, «который в своем значении не содержит непосредственного отношения к чем либо другому, он не принуждает нас мыслить о каких-либо других предметах, кроме тех, которые он обозначает, например «клен», «карась».

Повод для пересмотра понятий дает только опыт. Это в полной мере относится и к ПДД.

Понятия и термины, используемые в Правилах дорожного движения Российской Федерации, необходимы для единообразного понимания содержащихся в этом документе требований. Принимать текст ПДД**,** включая понятия и термины, входящие в него, надо таким, какой он есть. И задача учителя — донести содержание ПДД до учащихся, сохранив их суть. Никакого произвола в использовании и толковании понятий не должно быть, ведь задача языка Правил, как и научного языка, — отразить, сохранить и передать истинное содержание изучаемого предмета.

Использование терминов и понятий, не существующих в ПДД, недопустимо! Ведь очень часто именно с этого начинаются ошибки, допускаемые учителями на занятиях по ПДД.

Неточные определения понятий ведут к путанице, к подмене одних понятий другими, являются источником различного искажения действительности.

Разумеется, учитель не только сам должен быть аккуратен и точен в использовании терминов и понятий, но должен требовать того же и от учеников.

Что касается используемых в ПДД терминов, которые входят в перечень пункта 1.2 Правил, то более расширенные, чем в самих Правилах, их пояснения имеются в «Комментарии к Правилам .дорожного движения РФ» под общей редакцией А.В. Федорова.

Наряду с употреблением термина «улица» вместо термина «дорога» часто употребляется термин «машина», отсутствующий в ПДД, вместо термина «транспортное средство». Как поясняет «Комментарий», этот термин «охватывает любые виды транспортных средств, предназначенных для перевозки людей и грузов по дорогам», как механические, так и немеханические; а сам термин «используется в тех случаях, когда то или иное требование относится ко всем видам транспортных средств». Но многие авторы учебных пособий и учителя упорно употребляют термин «машина» вместо «автомобиль» и названий других видов транспортных средств. О недопустимости употребления терминов «машина» и «улица» неоднократно выступал Научно-исследовательский центр ГИБДД МВД России.

«В мороз дороги покрываются ледяной коркой, на которой можно поскользнуться и упасть под колеса ***автомобиля.*** *Движущаяся* ***машина*** *не может сразу остановиться, а на скользкой дороге сделать это еще труднее».* Это цитата все из того же учебно-методического пособия. Почему в двух связанных между собой по смыслу предложениях, выражающих одну мысль, используются два разных термина? Ведь не пишут же: «Возрос выпуск автомобилей. Машинная промышленность увеличила их производство на 10%». Пишут «автомобильная промышленность».

Термин — слово или словосочетание, название определенного понятия какой-нибудь специальной области техники, науки, процесса.

Понятие — **логически оформленная** общая **мысль** о явлениях, предметах, сведения о чем-нибудь. А определение понятия — это **логический прием,** посредством которого раскрывается содержание понятия. Следует подчеркнуть—логический **прием,** позволяющий подметить и определить ошибки, объяснить, в чем они состоят. Ни одно определение понятий не выводится априорно, чисто умозрительно, а устанавливается исключительно на основе опыта, многолетней практики людей.

Определение понятий имеет большое теоретическое и практическое значение. Знание **логических правил** и уважительное отношение к ним необходимо любому человеку, любому деятелю во всех областях науки и практики. Проблемой определения понятий занимались Аристотель, Сократ, Платон. Каждый из них шел своим путем, но основой им служила **логика.** Наши великие соотечественники М.В. Ломоносов, В.Г. Белинский, А.И. Герцен, Н.Г. Чернышевский и многие другие настойчиво советовали изучать **логику.** О методах определения понятий писал в своих «Первых уроках логики» и наш великий педагог К.Д. Ушинский, обучая детей умению определять понятия.

Основой для определения терминов и понятий по безопасности дорожного движения служит их перечень, содержащийся в материалах международных конвенций. Конвенция 1968 года содержит 28 терминов, большая часть которых включена в текст Правил дорожного движения. В трактовке тех или иных терминов учитывается их традиционный и исторический смысл.

В тексте действующих Правил содержится 43 термина и понятия. Ознакомление с ними учащихся должно происходить постепенно, по мере освоения соответствующих тем программного материала.

Небрежное применение понятий и терминов, а также терминологические несоответствия неизбежно приводят к такому же небрежному толкованию существа требований Правил и к их использованию по своему усмотрению. А всякое отступление от Правил, расхождение с их требованиями может нарушить установленный порядок движения и создать угрозу для его безопасности, так как при этом другие участники движения будут действовать в соответствии с Правилами и рассчитывать на взаимное соблюдение их каждым участником движения.

Знание терминологии и правильное пользование ею являются важнейшими критериями профессиональной грамотности, показателем уровня владения предметом, сутью его теории и практики.

3. Фактологические ошибки в преподавании ПДД

Светофор

Светофор регулирует движение пешеходов и всех транспортных средств. На уроках, посвященных теме «Светофор», следует рассказать о разных типах светофоров, но особое внимание нужно уделить тем

светофорам, сигналам которых должны подчиняться пешеходы. Это два типа светофоров — пешеходный светофор с сигналами красного и зеленого цветов и трехсекционный транспортный светофор с сигналами красного, желтого и зеленого цветов, которым пешеходы и должны руководствоваться (см. п. 4.4 ПДД).

Вообще кроме зеленого, красного и желтого в светофорах применяются световые сигналы еще и бело-лунного цвета. В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипедиста и Х-образные (см. п. 6.1—6.8 ПДД).

Следует еще раз особо подчеркнуть, что **сигналы транспортных светофоров не распространяются на пешеходов.** Пешеходы **должны** руководствоваться только сигналами пешеходных светофоров, независимо от других одновременно работающих сигналов, и лишь **при отсутствии** пешеходных светофоров — **только** сигналами трехсекционного транспортного светофора.

Из года в год на уроках ПДД детям закладывается устаревшая установка, которой нет в Правилах дорожного движения:

«Красный — "стой"
желтый — "приготовься"
зеленый — "иди"».

«Когда горит зеленый свет,
переходи — угрозы нет!»

В таких вариантах изложения, как в приведенных примерах, тема «Значение сигналов светофора» сохраняется, как видим, в учебной литературе до сих пор, из книг перекочевывает и часто звучит в телепередачах, спектаклях и т. п., поэтому она хорошо усваивается и запоминается. Следуя такому «правилу», дети приобретают уверенность в безопасности перехода по зеленому сигналу. А это очень опасно, так как это совсем не так!

Ведь в ПДД (см. п. 6.2) сказано, что красный и желтый сигналы запрещают движение, зеленый его **разрешает. И не более!** При этом ни слова не сказано, что зеленый сигнал гарантирует безопасность движения! Практика же дорожного движения подтверждает опасность пересечения проезжей части по зеленому сигналу светофора, если пешеход сам не предпринимает необходимые меры предосторожности (правила перехода дороги на регулируемом переходе по сигналам светофора подробно изложены в нашем Учебном пособии).

Кроме уже сказанного о сигналах транспортного светофора следует иметь в виду еще и следующее:

«Зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает. И вскоре будет включен запрещающий сигнал» (п. 6.2 ПДД).

Однако пользоваться разрешением движения по зеленому мигающему сигналу пешеходам при переходе дороги опасно, тем более детям. Этим разрешением допустимо воспользоваться, если пешеход видел, когда зеленый сигнал начал мигать, и уверен, что ширина проезжей части такова, что он успеет спокойно пересечь ее до включения запрещающего сигнала. Детям не следует давать такую рекомендацию! Будет правильным объяснить им, почему опасно переходить дорогу по зеленому мигающему сигналу, и дать установку не начинать переход дороги по этому сигналу!

Сочетание **красного и желтого сигналов** запрещает движение пешеходов и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала (п. 6.2 ПДД). Следует разъяснять детям опасность перехода дороги по этому сигналу, потому что в этот момент слева и справа могут двигаться транспортные средства, спешащие закончить движение до включения для них запрещающего сигнала.

Регулировщик

Дорожное движение сейчас невозможно представить без светофора, но даже самые современные системы светофорного регулирования иногда не в состоянии справиться с управлением движением. Тогда, в некоторых конкретных случаях, возникает необходимость непосредственного вмешательства человека в регулировании движением, и на смену светофору приходит регулировщик, сигналы которого обязательны для всех участников движения.

«Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки. В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора» (п. 6.15 ПДД).

К сожалению, не все учителя знакомы с положениями ПДД, относящимися к регулировщику, или, что бывает чаще, не придают им

должного значения, почему-то считая их архаичными. Кроме того, существуют и имеют широкое распространение утверждения о якобы имеющемся соответствии сигналов регулировщика сигналам светофора. Это совершенно не так! Сигналов регулировщика (положений его корпуса и рук, обращенных в сторону движения) **двенадцать** (в учебном пособии Е. Сосуновой и М. Форштата «Учись быть пешеходом» для начальной школы, часть I, 1998 год для простоты изложения упоминаются четыре положения), что не совпадает с имеющимся количеством сигналов светофоров. Уже только поэтому говорить о соответствии сигналов регулировщика сигналам светофора нельзя. Что касается соответствия значений сигналов регулировщика значениям сигналов светофора, то его тоже не существует! Возьмем самый распространенный пример, приводимый в книгах, о якобы имеющемся соответствии сигнала регулировщика со стороны его левого или правого бока с вытянутыми в стороны или опущенными руками зеленому сигналу светофора. Этот сигнал регулировщика разрешает движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть (см. п. 6.10 ПДД). Зеленый сигнал светофора разрешает движение трамваю прямо, направо и налево, безрельсовым транспортным средствам — прямо, направо, налево и в обратном направлении, пешеходам разрешено переходить проезжую часть.

Так о каком соответствии сигналов регулировала сигналам светофора **может** идти речь? Если и существуют одно-два случайных совпадения, то зачем об этом говорить учащимся? Это только искажает и запутывает истинные значения сигналов и усложняет их объяснение, не говоря уже о том, что ничего подобного нет в ПДД.

Сопоставлять значения сигналов регулировщика, которые распространяют свое действие на пешеходов, со значениями этих сигналов, относящихся к водителям, НЕЛЬЗЯ!

Вообще никакого соответствия сигналов регулировщика сигналам светофора не существует!

Все подобные утверждения, существующие в некоторых учебных пособиях, являются **ОШИБОЧНЫМИ!**

Пешеходный переход

Одна из сложнейших тем для объяснения и восприятия детьми является тема «Пешеходный переход».

В первую очередь на уроке необходимо дать четкое определение, что такое пешеходный переход. ПДД (п.1.2) дают следующее определение:

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

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

Обращаем внимание учителей на то, что применение дорожных знаков и дорожной разметки для обозначения пешеходных переходов весьма разнообразно, имеет несколько вариантов. Рекомендуем ознакомиться с ними в Комментарии к ПДД РФ [3].

О правилах перехода дороги (пересечение проезжей части)

Основные требования к пешеходам при переходе дороги изложены в ПДД.

«Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии — на перекрестках по линии тротуаров и обочин.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны» (п. 4.3 ПДД).

Следует обратить внимание на формулировку пункта 4.3 ПДД, определяющую места, где пешеходы должны пересекать проезжую часть. Там в т. ч. сказано: «... ***На перекрестках по линии тротуаров или обочин».*** Между тем и в литературе, и на занятиях по ПДД часто в разных формах идет речь о переходе дороги непосредственно ***«на перекрестке»,*** как о месте, где переход разрешен, без указания — ***«по линиям тротуаров или обочин».*** Опасная ошибка!

Такие расплывчатые указания опасны тем, что позволяют пешеходам поступать так, как это каждый из них понимает, а не как того требует безопасность.

Слова ***«там, где она (т. е. дорога) хорошо просматривается в обе стороны»*** не дают точного указания, какое это расстояние. В Правилах вообще понятие ***«Хорошо просматриваемое расстояние»*** отсутствует, и, следовательно, эти слова могут быть истолкованы

пешеходами по своему усмотрению, последствия чего могут оказаться опасными. Поэтому, ориентируясь на понятие ***«Недостаточная видимость»*** *(п. 1.2 ПДД),* следует за хорошо просматриваемое расстояние принимать расстояние не менее 300 метров.

«В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при отсутствии — транспортного светофора» *(п. 4.4. ПДД).*

Эти требования надо выполнять неукоснительно, имея в виду, что это все-таки лишь **основные правила** пересечения проезжей части при переходе дороги. Существует ряд других правил. Часть из них изложена в тех же «ПДД РФ» (п.п. 4.5— 4.7), другие выработаны практикой, направлены на повышение безопасности пешеходов и не противоречат действующим «Правилам». В то же самое время существует ряд ошибочных стереотипных «правил», применение которых недопустимо, потому что они опасны.

Так, например, имеющее место быть на практике «правило» перехода: «Посмотри налево, дойдя до середины, остановись и посмотри направо», как раз является именно такой опасной ошибкой, поскольку не обеспечивает безопасность пешехода. Вытекает эта ошибка, скорее всего из той части формулировки пункта 4.6 ПДД, которая гласит: **«Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии разделяющей транспортные потоки противоположных направлений».** На самом деле, как показывает практика, остановка на середине дороги (на разделительной линии) для пешехода (особенно для ребенка!) очень опасна. Пешеход оказывается буквально зажатым между мчащимися навстречу друг другу транспортными потоками. Любое нечаянное движение может стать роковым. Детей надо учить уметь переходить дорогу за один прием, без остановки на разделительной линии. При вынужденной остановке надо очень внимательно следить за обоими транспортными потоками и не делать шагов ни вперед, ни назад. Для устранения этой ошибки, в первую очередь, следует объяснить учащимся, что дороги бывают с двусторонним движением и односторонним движением. Это требует тщательного разъяснения и надежного закрепления.

Дорога с двусторонним движением

На дороге с двусторонним движением транспортные средства движутся по проезжей части навстречу друг другу, придерживаясь правой стороны. При переходе дороги пешеход пересекает две проезжие части: по первой транспорт движется слева, по второй — справа.

Середину дороги определяет дорожная разметка — «Разделительная линия».

Определения разделительной линии даны в п.п. 1.1,1.3 и 1.5 «Приложения 2 к Правилам дорожного движения РФ». Она может быть также **условной, т. е. не нанесенной краской на проезжую часть.**

Кроме «Разделительной линии» еще существует «Разделительная полоса». Часто считают, что разделительная линия и разделительная полоса — это одно и то же, **но это ошибка.**

«Разделительная полоса» — элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств» п. 1.2 ПДД).

Имеющиеся кое-где на дорогах «островки», а также разделительные полосы или направляющие островки в местах разделения или слияния транспортных потоков (горизонтальная разметка 1.16.1 — 1.16.3) не дают никаких оснований, чтобы ориентировать учащихся на существование «островков безопасности» как элементов безопасности.

Дорога с односторонним движением

На дороге с односторонним движением транспортные средства движутся в **одном** направлении, проезжая часть полностью по всей ширине используется для движения в каком-либо **одном** направлении (только налево или только направо).

Из сказанного следует, что **требования** правил перехода дороги с односторонним движением и с двусторонним движением **разные.** Первостепенной задачей является объяснение и закрепление **основного правила** при любом переходе проезжей части:

Обязательно остановись на краю тротуара, не наступая на поребрик. Это необходимо, чтобы внимательно осмотреть проезжую часть и определить, какой является дорога — с двусторонним или односторонним движением.

Пешеходные переходы на перекрестке

Перекресток — одно из самых опасных мест на дороге. Здесь пути движения транспортных средств пересекаются не только между собой, но и пересекают пути движения пешеходов.

В первую очередь, при объяснении темы «Перекресток» необходимо дать точное определение перекрестка.

«Перекресток — место пересечения, примыкания или разветвления дорог <u>на одном уровне</u>, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей.

<u>Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий»</u> *(* п. *1.2 ПДД).*

Затем следует ознакомить учащихся с разными типами перекрестков.

«Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым...» *(п. 13.3 ППД).*

При переходе дороги по пешеходному переходу, расположенному на перекрестке, пешеход всегда должен обращать внимание на сигналы, подаваемые при поворотах (световые указатели, соответствующего направления) транспортными средствами.

Сигналы поворотов установлены по три с каждой стороны автомобиля. При повороте налево — включается левый сигнал поворота. При повороте направо — правый сигнал поворота.

При объяснении правил перехода на нерегулируемом перекрестке необходимо заострить внимание на том, что при переходе опасности могут возникать **со всех сторон** нерегулируемого перекрестка.

Правила перехода дороги подробно изложены в Учебном пособии.

Путь к маршрутному транспорту

Эта тема включает в себя правила безопасного поведения на остановках маршрутного транспорта во время посадки в транспорт, при поездках в нем и при высадке из него. Но, прежде чем стать пассажиром, каждый из нас является пешеходом и по окончании поездки опять им становится. Большое внимание от пешехода требуется именно по пути на посадку в транспорт, и после высадки из него, т. к. это связано, как правило, с пересечением проезжей части. Как раз в этих ситуациях чаще всего возникают конфликты между водителями и пешеходами, идущими к стоящему на остановке маршрутному транспортному средству или от него. Пешеходы считают, что водители, проезжающие мимо остановки маршрутного транспорта (например, трамвая), обязаны их во что бы то ни стало пропускать. При этом пешеходы не учитывают (или не знают) требования Правил **выходить на проезжую часть только после остановки маршрутного транспорта.** Водители обязаны уступать пешеходам, идущим **к стоящему** маршрутному транспортному средству! И еще: после высадки необходимо, **не задерживаясь,** освободить проезжую часть. Если маршрутное транспортное средство возобновило движение, то могут двигаться и транспортные средства, проезжающие мимо остановки. Все это достаточно четко оговорено в п.п. 4.8 и 14.6 Правил дорожного движения, которые следует тщательно изучить с учащимися.

Особое внимание следует обратить на безопасность пешехода после его высадки из транспорта при следовании на тротуар. Формула «Обходи трамвай спереди, а автобус (троллейбус) сзади» давным-давно не соответствует требованиям ПДД, отсутствует в них, а главное — очень опасна. Когда и для чего у пешехода может возникнуть необходимость в обходе трамвая или автобуса? Тогда, когда ему надо перейти на другую сторону дороги. Но **порядок пересечения проезжей части дороги строго оговорен Правилами дорожного движения и он не связан с обходом маршрутного транспорта!** Упоминание об обходе трамвая или автобуса последний раз имело место в «Правилах движения транспорта и пешеходов» в 1958 году! Но и тогда обходить эти транспортные средства разрешалось только в установленных для пешехода местах!

Чтобы не провоцировать детей на опасные ситуации (обход транспортных средств), настоятельно рекомендуем словосочетание «обход трамвая и других транспортных средств» вообще не употреблять.

Все сказанное о мерах безопасности по пути к маршрутному транспорту и от него относится к пешеходу, хотя часто его в этих случаях называют пассажиром.

«Пассажир» — лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него) (См. п. 1.2 ПДД).

Дорожные знаки

Дорожные знаки (см. Приложение 1 к Правилам дорожного движения) являются техническими средствами организации дорожного движения (ГОСТ Р52289-2004 и ГОСТ Р52290-2004).

В этом своем значении дорожные знаки, безусловно, играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. При этом следует помнить, что они главным образом предназначены для водителей транспортных средств.

Конечно, было бы идеально, если бы все пешеходы знали ПДД, включая дорожные знаки, в том же объеме, как и водители. Но главная задача — это обучить детей быть грамотными **пешеходами,** владеющими навыками безопасного поведения на дороге. Знать значение дорожных знаков им, безусловно, надо. Но, прежде всего, это должны быть знаки, которые работают на обеспечение безопасности пешеходов. Цель изучения знаков кратко может быть сформулирована так: ознакомить учащихся с назначением дорожных знаков как **составной** частью системы средств регулирования движением; сформировать знания, отражающие внешние отличительные особенности, функциональное назначение знаков всех групп; научить учащихся быстро и безошибочно ориентироваться **в качестве пешехода** по дорожным знакам в условиях, приближенных к реальной дорожной обстановке.

На практике же учителя очень часто, даже в ущерб другим темам по ПДД, уделяют излишне много времени знакам, вовлекая учащихся в поверхностное заучивание названий большого количества знаков, увлекаются различными стихами о знаках, играми с применением только знаков, без других элементов ПДД, да еще в отрыве от реальной дорожной обстановки.

Все это лишь приводит к накоплению и запоминанию непонятной и ненужной информации, что не только бесполезно, а вредно, хотя бы потому, что дискредитирует Правила.

Да, игра — одна из основных форм обучения детей Правилам дорожного движения. Но игра должна быть познавательной, обучающей, ситуационной и обязательно имеющей конкретную задачу, работающую на **безопасность.** А какая польза, например, от игры, в которой детям предлагается собрать предварительно разрезанные на части дорожные знаки, и в которой победителем считается тот игрок, который это сделает быстрее других?

Вне всякой связи с обучением безопасному поведению на дороге существуют книжки, стишки, спектакли, видеофильмы с «заманчивыми» названиями — **«Тайны** дорожных знаков», «В стране **поющих** знаков», **«Отгадай** знак» и т. п. Все это к настоящему обучению отношения не имеет и нужного влияния на поведение на дороге не оказывает.

Влияние дорожных знаков на поведение на дороге зависит от специфических требований к поведению пешехода в конкретной обстановке.

Существует *ведущий* и *сдерживающий* принципы поведения пешехода. *Ведущий* принцип стимулирует правильные и соответствующие обстановке действия, а *сдерживающий* не допускает тех действий, которые не соответствуют обстановке. Дорожные знаки могут, согласно сдерживающему принципу, предупреждать неадаптированное поведение (например, знаки «Пешеходный переход», 1.22 и «Дети», 1.23) или могут способствовать адаптированному поведению (например, знаки «Пешеходная дорожка», 4.6 и «Пешеходный переход», 5.19.1 — 5.19.2). Путать эти знаки нельзя!

Существует проблема привыкаемости к определенным дорожным знакам и их подсознательного или сознательного игнорирования. А начинается игнорирование уже в период обучения, если, например, отношение к знакам формируется как к неким игрушкам, которые что-то обозначают и не более. Существуют психологические требования к дорожным знакам, во-первых, они учитывают их восприятие и, во вторых, влияние на дорожное поведение.

Механическое заучивание названий знаков контрпродуктивно!

Восприятие дорожных знаков во многом зависит от определенных графических решений и оформительского исполнения. Существенными критериями для оптимального восприятия являются контраст и рисунок. Поэтому следует избегать приблизительных, неточных изображений знаков. Учитель должен добиваться, чтобы учащиеся при самостоятельном изготовлении знаков стремились к точности их изображения. Цвета знаков (соответствие ГОСТу); их форма; соответствие высоты и ширины знака; соотношение размера знака и размера изображения символа внутри знака; соотношение .между собой размеров знаков, относящихся к разным группам — все это имеет важное значение, на это следует обращать внимание!

Дорожные знаки удобно использовать на уроках в качестве раздаточного материала. Другие темы ПДД такую возможность предоставляют гораздо в меньшей степени. Но это обстоятельство не должно служить поводом чрезмерного увлечения знаками. Не надо гнаться за количеством «выученных» знаков. Главное — сформировать у учащихся представление о знаках, о котором говорилось выше, а количество изучаемых знаков будет им доступно по мере

необходимости и в соответствии с расширением их знаний по ПДД от класса к классу.

В начальных классах вполне достаточен тот объем материала, который предложен в нашем Учебном пособии.

Дорожная разметка

Ее роль и значение в обеспечении безопасности дорожного движения, при обучении учащихся, неоправданно занижены (особенно по сравнению с ролью дорожных знаков), между тем «Разметка является одним из важнейших средств организации дорожного движения и в значительной мере влияет на безопасность движения».

Решающими преимуществами разметки по сравнению со знаками следует считать следующие: дорожный знак (его содержание) не может восприниматься перефирическим зрением и требует перенесения на него взгляда (в сторону знака). Разметку на проезжей части («зебра», направляющие стрелы и т. д.) водитель (и пешеход тоже) видит впереди себя, не отвлекаясь от дороги, в результате чего повышается не только надежность, но также и скорость восприятия всей информации. А это чрезвычайно важно для обеспечения безопасности!

Линии дорожной разметки выполняют *ориентирующую* (прерывистые линии) или *ограждающую* (сплошные линии) функцию, а также *информационную* («зебра»).

Цель изучения разметки: ознакомить учащихся с назначением разметки, как составной частью системы средств регулирования, сформировать знания о назначении каждого вида разметки (линий, обозначений, надписей) и умения руководствоваться разметкой в различных условиях.

Содержание занятий: изложить учебную информацию, предусмотренную программой. Закрепить изученный материал. Выполнить упражнения по формированию умений руководствоваться разметкой. Проконтролировать качество усвоения знаний!

4. О связи обучения Правилам дорожного движения с другими школьными предметами

Количество учебных часов, отводимых на изучение Правил дорожного движения в школах, обычно очень мало. Это давняя, очень больная и острая проблема. Видимо, это обстоятельство (наряду с другими) породило идею интеграции Правил и безопасности дорожного движения с другими школьными предметами — практически с любыми. Но и авторы этой идеи, и те, кто ее поддерживает, и те, кто ее «воплощает», похоже имеют очень слабое представление о том, что это такое — интеграция.

Та интеграция ПДД, которая осуществляется на практике, — это не что иное, как профанация ее сути и смысла, это подмена интеграции механическим соединением двух совершенно разных не соединимых между собой предметов, какой бы из них мы не пытались интегрировать.

Обратимся к словарю. Латинское *integratio* — «восстановление», «восполнение». В учении Спенсера объединение различных элементов какого-либо явления в процессе развития (эволюции) в противоположность дезинтеграции.

Итак, интеграция — это *восстановление, восполнение* чего-то ***единого*** — явления, предмета. Школьные предметы — это основа наук. Их интеграция возможна. Это, например, бинарные уроки, суть которых — межпредметные связи. Правила и безопасность дорожного движения стали (и должны быть) школьным предметом в связи с жизненной необходимостью. Но у этого предмета отсутствует основа для межпредметных связей.

И еще о понятии «интеграция»: «... в самом общем смысле интеграция выступает как процесс и результат становления целостности — единого качества на основе многих качеств».

Какие качества Правил и безопасности дорожного движения могут быть основой единого качества при соединении с любым школьным предметом? Таких качеств нет. Это тоже специфика ПДД. Нельзя интегрировать все подряд.

Вместо того, чтобы поднимать первостепенное значение предмета Правила и безопасность дорожного движения как жизненно важного, а потому необходимого, на деле происходит его размывание, выталкивание его в разряд необязательных предметов. А одним из инструментов для этого служит «интеграция».

Необходимый уровень знаний, умений и навыков по Правилам и безопасности дорожного движения требует постоянного и непрерывного обучения в течение всего учебного года. Поэтому ***в качестве дополнения*** к некоторым урокам ***(но не вместо них!)*** можно (на основе только лишь взаимодействия предметов) проводить занятия по тематике ПДД.

Учебные занятия по тематике ПДД на уроках других предметов должны проводиться только как закрепляющие занятия практического характера **и** не **в коем случае ВМЕСТО** уроков ПДД.

5. Методы преподавания и формы работы с детьми 6-10-летнего возраста по освоению ПДД

Изучение ПДД в начальной школе должно, в первую очередь, осуществляться на деятельностной основе. Говоря о различных видах деятельности ребенка в школе, можно сразу отметить, что изучению и освоению ПДД способствуют социальная, игровая, практическая деятельность. Опора на собственный опыт и ранее освоенные знания, дискуссионная форма проведения занятия повышают мотивацию учащихся. Желание со стороны ребенка положительной оценки, признания значимости своего поступка требуют от учителя внимания к «мелочам»: обратить внимание детей на смену материалов в уголке ПДД в классе, в школьном вестибюле; проанализировать вместе с детьми «школьные ДТП» (например, портфель выпал из рук и скатывается по лестнице — остановочный путь, столкновение в коридоре двух учеников — сила удара зависит от скорости движения и массы пострадавших).

Исходя из возрастных особенностей детей, занятия по освоению ПДД должны быть:

- системны,
- кратковременны,
- с обязательной сменой видов деятельности по ходу занятия,
- в активных формах (дискуссия, игра, беседа, моделирование, эксперимент и т. д.),
- с опорой на чувство СО-причастности («касается лично меня»),
- с положительной эмоциональной концовкой (без излишнего запугивания).

На занятиях могут быть использованы различные приемы.

Перечислим наиболее эффективные.

- *Вопросы лично-рефлексивного плана* (Как ты оказываешься в школе? Сколько времени занимает путь от дома до школы? Надо ли по пути в школу пересекать дороги? Сколько? Встречаешь ли ты на этом пути светофор?).
- *Дискуссионные, проблемные вопросы* (Опасно ли идти по тротуару? Влияет ли листопад на число ДТП на дорогах? Есть ли разница в смыслах следующих высказываний? «Меня в школу водит бабушка», «Меня в школу возит бабушка», «Мы с бабушкой вместе доходим до школы»).
- *Беседы этико-правового характера,* которые проводятся по определенному плану:

1) «Завлекушка» — яркое образное, эмоциональное введение. Это может быть песня или музыкальный фрагмент, стихотворение, пословица, картинка, кинофрагмент, задушевное слово учителя.
2) Сюжет, который близок учащимся. Это может быть сказка, рассказ, случай из жизни.
3) Обсуждение сюжета, оценка поступка со стороны различных людей - участников события.
4) Обобщение учителем, выделение новой информации.
5) Задание по реализации знаний с обязательной положительной мотивацией.

• *Обработка (сравнение) и систематизация информации* (постепенное наращение имеющихся знаний). За одно занятие учащиеся 1-2 классов могут усвоить 5 (+ -2) новых слова-термина, в 3-4 классах — 7 (+-2), при этом активизируем ранее известные и вводим новые термины.

• *Моделирование* (перевод информации в наглядно-образную форму, где передаются существенные признаки и свойства.) Буквы Т,Х,У на какие виды перекрестков похожи? Из предложенных цветных кругов выполни модель светофора. Объясни, почему такие цвета и в такой последовательности.

• *Практическая работа* (по трафарету готовится форма дорожного знака, выбирается цвет — по назначению знака, выполняется его оформление; из рисунков детей составляются коллажи, например, транспорт на дороге, план микрорайона).

• *Различные виды игр:*

a. настольные игры на печатной основе;

в. интеллектуальные (от кроссвордов до состязательных командных, подобных телеиграм «Своя игра»);

c. дидактические;

d. компьютерные («гонки» с измененной игровой задачей — выиграть не по времени, а по сохранению техники и людей);

e. сюжетно-ролевые. Эти игры могут проводиться в рекреации школьного здания, на площадке двора, в автогородке. Игры могут придумываться самими детьми, предлагаться взрослым. Опишем правила некоторых из них. «Так или не так?» — наблюдение за поведением детей и взрослых, проигрывание ситуации с внесением

коррективов, обсуждение проигранного фрагмента. «Мы едем -едем-едем» — каждый участник по жребию является водителем определенного вида транспорта со своей символикой. «Ехали мы, ехали, наконец приехали» — замкнутая веревка ограждает пространство салона трамвая или автобуса (группа детей держит «стенки», закрывает-открывает «двери». Транспорт «движется» вместе со своими пассажирами). В этой игре отрабатываются правила посадки, поведения и высадки из транспорта. «Регулировщик»: отрабатывается координация движений, четкость жестов-приказов транспортным средствам.

• *Театрализация.* Варианты сюжетно-ролевых игр: интерпретация знакомых сказок сточки зрения безопасного поведения («Красная Шапочка», «Буратино»). Конкурс чтецов-декламаторов. Придумывание и показ рекламных роликов по ПДД. Опрос потерпевших и свидетелей (пересказ события с разных точек зрения).

• *Творческие задания.* Найти или придумать самим четверостишие с использованием новых терминов. Придумать контрольные задания по проверке знаний по теме. Выпуск классного журнала по ОБЖ («Здоровье», «Город, транспорт, пешеход», «Да-нет»).

• *Обобщающие, напутственные занятия по итогам года, перед каникулами.*

Освоение культуры поведения учащимися на дорогах непременно должно сопровождаться тренировочными действиями группы детей в реальных условиях при пеших выходах (в районную библиотеку, бассейн, на экскурсию в ближний парк), поездках в транс порте (в театр, музей). Каждый такой выход за пределы школы в учебное время должен предваряться извещением администрации о цели, способе, маршруте следования, количестве учащихся в группе, сопровождающих лицах.

Каждый выход детей целесообразно проводить по следующему алгоритму:

- Предусмотреть возможные проблемы в пути (например, в метро!)

Если переходите группой через нерегулируемый перекресток, возьмите с собой сигнальные флажки!

- Проговорить с детьми (объяснить, что вы хотите, поставить конкретную цель, например дойти до бассейна за 10 минут, останавливаясь только у перекрестков).
- Организовать (разделить класс на микрогруппы по количеству сопровождающих взрослых или назначить командиров в пятерке - самого шустрого и хулиганистого товарища. Задача командира видеть всех своих и вежливо, без грубости руководить ими в пути).
- Особое внимание к поездкам в метро; на эскалаторе стоять там, где оказался (не ходить); у схода с эскалатора не толпиться; садиться всем в один вагон и только в первый; входить в 1-2-3 двери (по количеству взрослых).
- Поблагодарить (возможно, с материальным поощрением) всех и положительно отметить командиров (родителей).

Обратите внимание! Откуда вышли, туда и вернулись в полном составе!

6. Проверка и оценка знаний, умений и навыков учащихся по Правилам дорожного движения

Подготовка к занятиям по Правилам дорожного движения и их проведение ставят перед учителем непростые методические вопросы, связанные с наполнением содержания занятий, необходимой учебной информацией, применением учебно-наглядных пособий, средств обучения и (или) с отсутствием того и другого.

Возникают и определенные трудности с выбором средств и методов контроля и оценки результатов обучения учащихся, что является одним из важнейших звеньев учебного процесса. Его цель — выявить, как учащиеся усваивают учебный материал, установить пробелы в знаниях, умениях, навыках, а также те затруднения, которые возникают у отдельных учеников. Кроме того, это звено обучения помогает разрабатывать меры, обеспечивающие усвоение изучаемого материала каждым школьником.

«В основе проверки знаний лежит *систематический* текущий учет их усвоения, он осуществляется в той или иной мере на каждом уроке, время от времени учителем проводятся специальные уроки по проверке знаний. Учитель регулярно проверяет тетради учащихся, проводит устный опрос, контрольные работы» [6].

Все это в полной мере относится и к проверке усвоения учащимися Правил дорожного движения. Разве что при обучении Правилам из-за малого количества учебных часов, отводимых на этот предмет, у учителя нет возможности целый урок посвящать контролю знаний. Поэтому все чаще учителя для экономии времени кроме учебных опросов используют письменный контроль в виде разного рода тестов или опросных листов с вариантами вопросов.

Что касается разного рода письменных опросов, то принципиального возражения они не вызывают, лишь бы сами вопросы (и ответы на них) соответствовали Правилам, а их формулировка была бы

внятной, логической, доступной пониманию и лексически грамотной. К сожалению, довольно часто вопросы, предлагаемые детям, этим требованиям не отвечают. Вот пример таких вопросов из заданий на олимпиаде по ПДД для учащихся 3-4 классов, проведенной в одном из районов Санкт-Петербурга.

Задание 1.

Подскажи словечко. Запиши свой вариант ответа.

Заучи закон простой: Красный свет зажегся...

Желтый — скажет пешеходу: Приготовься к...

А зеленый впереди, говорит он всем...

О подобном, безграмотном, безответственном и опасном для пешеходов толковании значений сигналов светофора мы уже писали. А игриво-заискивающее обращение «Подскажи словечко», это что —-такой педагогический прием?

Задание 2.

Запиши грамотно название знака, его группу, форму и цвет.

а) Здесь машина, как гроза.
Здесь не держат тормоза.
Этот знак для всех тревога.
Это .....

Название знака:
Группа:
Форма:
Цвет:

б) Увидишь знак внутри с чертой
А человечек там простой.
Будь осторожен, так и знай!
И я прошу, ты не зевай!
А скажет этот знак одно……..

Название знака:
Группа:
Форма:
Цвет:

в) Эта зебра на дороге
Не бежит, не скачет.
И хотя по ней все ходят.
Она совсем не плачет.

Название знака:
Группа:
Форма:
Цвет:

Словесные выверты этого задания рассчитаны на то, чтобы отвечающий подобрал на слух (!), в «рифму» название дорожного знака и записал его, а также группу, форму и цвет в соответствующие графы. Зачем все это? Зачем эта механическая работа? Чему это может научить, если даже о значении знака нет никакого упоминания?

А какое отношение к дорожным знакам имеет разметка «зебра» (см. пункт «в»)? И что о ней надо вписывать в графы о знаках?

Особо надо сказать о тестах. Что такое тест?

Тест — это ***пробное*** задание, исследование, испытание. Уже само это словарное определение понятия «тест» говорит о том, что на основании результатов тестирования нельзя давать *однозначную* оценку знаниям проверяемого.

Простота в использовании тестов для проверки и оценки знаний делает их доступными и все более популярными в школе, но…

Использование теста облегчает работу тому, кому гораздо проще свести все знания, полученные в процессе обучения учащимися, к некоему среднему баллу, закрепив за каждым учеником какое-то число, якобы соответствующее его знаниям. Подобный подход, может быть, годится для оценки каких-нибудь механизмов, машин, роботов, но не для живого человека.

Сама система тестирования по-своему порочна. Если человек мало-мальски сообразителен, он может вычислить ответы на вопросы, угадать их, даже не зная сути материала.

«Тесты не выявляют уровня знаний, особенно по гуманитарным предметам» — такова оценка тестов ректора Санкт-Петербургского государственного университета, профессора Л.А. Вербицкой.

Что касается тестов для школьников, то кроме обычных, присущих им негативных качеств они обладают еще одним недостатком. Правильные ответы на вопросы тестов школьники (в том числе и младшие) хорошо запоминают. Неоднократное использование одних и тех же тестов, как это фактически и происходит, бессмысленно. Таким образом, получается, что тестирование — это инструмент разового использования. И еще. Существует практика заблаговременного распространения тестов среди учащихся, задолго до начала работы с ними. Это порочная практика! Она приводит к тому, что школьники перестают изучать Правила, а механически их заучивают, запоминая ответы на вопросы тестов. Так, например, обстоит дело с тестами по ПДД для школьников — участников Всероссийских соревнований «Безопасное колесо»! Таким образом, цели и задачи соревнований — снижение детского дорожно -транспортного травматизма через обучение детей навыкам безопасного поведения на дороге сводятся на нет, превращаются в пустой формализм и показуху.

Кстати, очень поучителен обратный пример дорожной полиции Швеции. Там для получения водительского удостоверения тесты используются. Но как! На экзамене надо ответить на 60 вопросов за 40 минут. Существует масса учебных пособий и тренировочных компьютерных программ. Но в них вы не найдете вопросов из экзаменационных тестов. Это самый большой секрет дорожной инспекции Швеции! Метод зубрежки вопросов и ответов здесь не пройдет.

Можно использовать тесты в учебном процессе, но это должны быть постоянно проводимые проверки знаний по мере прохождения всех тем курса ПДД. Последовательно! При этом *контрольные работы с применением тестов не должны быть единственной формой контроля знаний* и уж, конечно, вопросы тестов и ответы на них не должны быть заранее известны учащимся.

Для проверки и оценки усвоения требований Правил учащимися им могут быть, например, предложены задания двух видов:

1. Тесты, в которых требуется распознать, различить или соотнести элементы, отражающие содержание отдельных определенных положений ПДД.

Пример: Какие из представленных дорожных знаков распространяют свое действие на пешеходов?

Из набора знаков учащиеся должны выбрать правильный ответ, закодированный в цифровой форме.

2. Задания, в которых требуется воспроизвести содержание изученных положений и объяснить особенности их применения. Такие задания чаще используются в процессе устного опроса или письменных контрольных работ.

При проверке и оценке знаний с использованием заданий перед учителем встает ряд сложных методических и организационных вопросов, связанных с подбором заданий, обеспечением полного охвата знаний учащихся и поэлементной проверкой всего изученного материала, соблюдением объективной оценки. В связи с этим иногда учителя ограничиваются использованием заданий только первого вида. Такой подход как при текущей, так и при итоговой оценке является неправильным, поскольку полученные при выполнении заданий первого вида (тестирование) результаты не позволяют сделать основательного заключения о соответствии полученных знаний намеченым целям обучения по ПДД. Учителю следует использовать задания обоих видов, имея в виду, что их выполнение создает необходимые предпосылки для успешного формирования умений руководствоваться Правилами и принимать безошибочное решение в любых дорожных условиях.

Можно использовать и другие формы самостоятельной работы учащихся и проверки их знаний ПДД:

—участие в обсуждении и решении проблемных ситуаций, выдвигаемых учителем;

—анализ устных ответов учащихся, их дополнение в процессе уплотненного опроса при проверке знаний;

—сдача устных зачетов или выполнение письменных контрольных работ по одной или нескольким темам;

—выполнение на магнитных или других схемах тренировочных упражнений по сигналам регулирования, по правилам проезда перекрестков, по правилам пересечения проезжей части пешеходами и по другим темам.

Для определения путей совершенствования профилактической, особенно учебной, и воспитательной работы руководство образовательных учреждений должно систематически анализировать результаты по каждому виду работы. На уроках следует применять различные формы самостоятельной работы учащихся, поскольку **только комплексное сочетание различных видов учебной деятельности позволяет достигнуть необходимых знаний и умений.**

А проверка и оценка знаний, умений и навыков, повторим еще раз, есть важное звено этой работы. Учебный процесс по курсу ПДД должен быть в своей основе практико-ориентированным.

Завершающая стадия работы по проверке результатов обучения учащихся — это их оценка. Она должна быть понятной, ясной для ученика, объективной и справедливой. Оценка знаний учащихся должна рассматриваться как критерий меры соответствия знаний и умений учащихся, которыми они фактически овладели, уровню знаний и умений, обеспечивающему безопасность на дороге.

При изучении ПДД формируется:

—знание содержания Правил;

—умение руководствоваться Правилами для принятия верного решения непосредственно на дороге.

Умения руководствоваться Правилами должны оцениваться в процессе выполнения заданий, определяющих поведение пешеходов и других участников движения в различных дорожных ситуациях, в

процессе показа с помощью макетов и схем порядка движения на перекрестках и других дорожных ситуаций.

Применять для оценки знаний дорожного движения обычную школьную пятибалльную систему оценок нельзя! Любая оценка ниже «5» свидетельствует о неподготовленности учащегося к участию в дорожном движении.

И мы вправе задать вопрос: можно ли такого учащегося выпускать самостоятельно на дорогу?

Проверка знаний и умений учащихся требует непосредственного, открытого участия учителя, который творчески корректирует и оценивает уровень подготовки каждого учащегося, объясняет суть ошибок, обосновывает их возможные последствия в условиях реального дорожного движения, но не оценивает уровень подготовленности учащегося количеством баллов. Оценка в баллах допустима лишь для оценки активности участия учащихся в учебном процессе, в том числе и в обсуждении ответов своих соучеников на вопросы учителя.

Подмена этой работы использованием устройств, содержащих задания с выборкой ответов, для оценки знаний является недопустимой.

Вместо использования системы баллов для оценки знаний учащихся и для удовлетворения их амбициозных запросов можно рекомендовать контролирование знаний и умений учащихся путем проведения итоговых конкурсов, соревнований, игр. Весьма полезно привлекать для организации и проведения этих мероприятий сотрудников ГИБДД и родителей учащихся. Их также следует включать в состав жюри соревнований. Привлечение родителей сказывается позитивно не только на объективности оценок итоговых соревнований, но и на самом процессе изучения ПДД.

В некоторых случаях для проверки знаний используются примеры различных дорожных ситуаций с возможностью контроля ответных действий учащихся.

Имеются различные обучающие и контрольно-проверочные задания для компьютеров.

Любые технические, в том числе и компьютерные, средства обучения и контроля можно использовать только в том случае, если их устройство и заложенные в них программы побуждают учащихся глубоко анализировать проблемную ситуацию, актуализировать большой объем ранее усвоенных понятий и принимать самостоятельные решения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Детям недостаточно привить необходимые знания, умения и навыки безопасного поведения на дороге. Надо еще суметь воспитать у них привычку и потребность не пренебрегать приобретенным потенциалом, а осознанно реализовывать его в обстановке дорожного движения. Среди детей, пострадавших на дороге, есть и немало таких, которые знали, как следовало вести себя в сложившейся дорожной ситуации, но нарушили требования Правил.

Воспитание дисциплинированного поведения на дороге является неотъемлемой частью обучения детей Правилам дорожного движения.

Но, говоря о воспитании пешехода, нельзя иметь в виду только требования па-выполнению обязанностей, записанных в Правилах дорожного движения, как бы важны они ни были.

Во всем мире, особенно в тех странах, где культура дорожного движения находится на самом высоком уровне, пешеходам предоставлены и охраняются права, которые приравниваются к одним из основных прав человека. Это права на пешее передвижение.

В 1963 году была образована Международная федерация пешеходов. Она не только провозгласила право людей на пешее передвижение, но и поставила своей целью защиту безопасности людей, находящихся на дороге вне транспорта.

В 1988 году Европейский парламент принял разработанную Федерацией Европейскую Хартию о правах пешеходов. Хартия включает в себя положения, реализация которых целесообразна и в России.

Особое внимание в Хартии уделено трем наиболее уязвимым категориям: детям, женщинам и людям пожилого возраста.

Ознакомление детей с сутью и смыслом положений, входящих в содержание Хартии о правах пешеходов, может сыграть важную роль в воспитании грамотных и цивилизованных участников движения.

В Хартии специальным пунктом выделено положение о том, что каждое государство организует распространение информации о правах пешеходов среди населения и обеспечивает ее доступность для детей начиная со школьного возраста.

Ничего подобного у нас нет. Наш Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» лишь говорит о праве пешеходов **получать** информацию о безопасных условиях движения непосредственно от органов исполнительной власти и от соответствующих должностных лиц. Об обеспечении информацией, о

правах пешехода населения и о ее доступности для школьников (что крайне важно!) не сказано ничего.

А ведь любые права, в том числе и права пешехода, в данном случае ко многому обязывают. Не потому ли пешеходы, и среди них дети, так часто нарушают свои **обязанности,** что у них мало прав?

Накопленный опыт преподавания Правил дорожного движения свидетельствует о несомненном влиянии их изучения в школе на снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Однако и преподавание ПДД, и все другие профилактические мероприятия могут быть по-настоящему результативными только при непременном выполнении одного важнейшего условия — **обязательного** обучения **всех** детей во **всех** учреждениях системы образования, что соответствует требованиям Федерального закона «О безопасности дорожного движения», где сказано, что «обучение правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм». Пока же обучение детей Правилам и безопасности дорожного движения носит во многом декларативно-популистский характер.

В законе «О безопасности дорожного движения» записано, что основным приоритетом государственной политики в области обеспечения дорожной безопасности является сохранение жизни и здоровья людей. Однако государство свои обязанности, принятые им по закону, и в первую очередь Минобразование РФ, не выполняет. Если общество не безразлично к своим детям, к сохранению их жизни и здоровья, оно должно потребовать от государства выполнения им его обязанностей. Но не ожидать этого пассивно, а самостоятельно активно защищать своих детей.

Назначение данного пособия — дать учителю необходимую основу для методических разработок, приспособления их к конкретным условиям работы, к возрастным и индивидуальным особенностям учащихся, к своим конкретным задачам.

Список использованной и рекомендуемой литературы

1.Правила дорожного движения Российской Федерации. Введены в действие с 1 января 2004 г. (Утверждены Постановлением Совета Министров-Правительства РФ от 23.10.93 №1090).

2.Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», 1995.

3.Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации /Под ред. В.А. Федорова. М.: За рулем, 2001.

4.*Клебельсберг Д.* Транспортная психология. М.: Транспорт, 1989.

5.*Котик М.А.* Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М.: Транспорт, 1990.

6.*Моносзон Э.И.* Основы педагогических знаний. М.: Педагогика, 1986.

7.*Норман Д.* Память и научение. М.: Мир, 1985.

8.*Сосунова Е.М., ФорштатМ.Л.* Учись быть пешеходом. Учебно-методическое пособие для учителей начальной школы. СПб.: Изд. Дом «МиМ», 1997.

9.*Форштат М.Л. О* некоторых ошибках в печатных работах по Правилам дорожного движения. «ОБЖ. Основы безопасности жизни» №1,2, 4, 6, 7. 2005. ЗАО Изд.«Русский журнал», Москва.

10. *Форштат М.Л.* О методике преподавания Правил дорожного движения в школе. СПб.: Центр педагог, информации, 2003.

11.0 воспитании участника дорожного движения в основной школе. Минобразования Эстонии. Таллин, 2000.

12.Интеграция в образовании — есть проблемы, есть и оптимизм // Классный журнал 5+. №1. 2000.

13.Универсальные системы педагогической режиссуры// Классный журнал 5+. № 8, 2000.