

Департамент образования Вологодской области
ГОУ ДПО «Вологодский институт развития образования»

ПРОФИЛАКТИКА И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
ДЕТСКОГО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА

Методические материалы

Вологда
2006

Методические материалы подготовлены и изданы по заказу департамента образования Вологодской области в соответствии с областной целевой программой «Развитие системы образования Вологодской области 2004–2006 гг.»

Составитель

Ю. В. Басников, методист ОБЖ кафедры естественно-научного образования ГОУ ДПО «Вологодский институт развития образования»

Научный редактор

А. А. Романов

Рецензенты:

В. К. Ковалевский, главный специалист отдела воспитательной работы департамента образования Вологодской области;

В. А. Евтеев, зав. кабинетом охраны труда и техники безопасности ГОУ ДПО «Вологодский институт развития образования»

П 84 **Профилактика** и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма: Методические материалы / Сост.: Ю. В. Басников; Под ред. А. А. Романова. – Вологда: Издательский центр ВИРО, 2006. – ... с.

Методические материалы включают в себя авторские разработки и материалы из опыта работы образовательных учреждений области, направленной на воспитание культуры поведения детей и подростков на дорогах и в общественном транспорте, изучение правил дорожного движения, профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. В приложении дается тематическая подборка статей из периодической педагогической печати.

Методические материалы предназначены для руководителей образовательных учреждений, учителей ОБЖ, воспитателей и родителей.

ISBN 5-87590-242-6

ББК 74.266.8
П 84

ISBN 5-87590-242-6

© Департамент образования Вологодской области, 2006
© ВИРО, издательский центр, 2006

ВВЕДЕНИЕ

Современная ситуация на дорогах и улицах городов Вологодской области характеризуется большим количеством нарушений правил дорожного движения юными пешеходами. Так, по сведениям ГИБДД области за 2005 год, на дорогах зарегистрировано 345 дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей и подростков, в которых 9 детей погибли и 363 получили травмы различной степени тяжести. На 58,9% увеличилось количество ДТП с участием детей в возрасте от 7 до 14 лет.

Особое значение в решении проблемы безопасности дорожного движения имеет формирование у детей умения правильно оценивать дорожную обстановку и соблюдать Правила дорожного движения (ПДД). Именно в общеобразовательной школе ребенок может получить необходимые знания, навыки безопасного поведения на дороге, умения защиты жизни и здоровья в условиях опасных дорожных ситуаций. Чем разнообразнее формы работы по обучению детей правилам безопасного поведения на дороге, тем активнее эти правила будут входить в привычку каждого ребенка.

В связи с этим организуются следующие направления профилактической работы в образовательных учреждениях:

- обучение детей Правилам дорожного движения и воспитание у них навыков культуры поведения на дороге и в общественном транспорте;
- практическое закрепление полученных в процессе обучения знаний, умений, навыков;
- повышение квалификации педагогических кадров, проводящих работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- использование в работе передового опыта;
- активизация совместной деятельности образовательных учреждений, сотрудников ГИБДД, ОВД и организация работы с родителями.

В образовательных учреждениях могут использоваться разнообразные формы изучения Правил дорожного движения: беседы, практикумы, соревнования, курсы по выбору и др. В данном сборнике представлены методические материалы для их организации с учащимися общеобразовательной школы. Эти формы должны помочь осуществить профилактику и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОВ И НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ,
РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ,
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА (ДДТТ) И ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Федеральный Закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г.
2. Федеральный Закон «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» от 21.05.1999 г.
3. Правила дорожного движения РФ. Утверждены постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 (с изменениями и дополнениями).
4. Комментарии к правилам дорожного движения Российской Федерации / Под общ. ред. начальника Департамента ОБДД МВД РФ генерал-лейтенанта милиции В. Н. Кирьянова. – М.: Изд-во «За рулем», 2006.
5. Приказ № 354 от 09.07.1996 г. Министерства Образования РФ «О повышении безопасности дорожного движения детей и учащихся России».
6. Приказ № 322 от 09.02.1998 г. Министерства Образования РФ.

**ПРИМЕРНЫЙ ПЛАН
ОБЩЕШКОЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ
И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА (ДДТТ)**

№ п/п	Содержание работы	Срок исполнения	Ответственные за исполнение	Отм. об исп.
1	2	3	4	5
1.	Оформление стенда, уголка по ПДД, профилактике ДТП с участием детей (кабинет ОБЖ, рекреация)	Январь	Зам. директора по УВР, препод. ОБЖ, учителя нач. классов	
2.	Составление инд. схем безопасного подхода к школе учащихся нач. классов	Сентябрь	Учителя нач. классов	
3.	Проведение уроков, классных часов, внеклассных мероприятий по тематике ПДД и БДД (с отметкой в классном журнале)	В течение учебного года	Препод. ОБЖ, учителя нач. классов, классные руководители	
4.	Проведение самоанализа работы ОУ за календарный год по изучению ПДД, предупреждению ДДТТ, проверка знаний учащихся	Май	Зам. директора по УВР, препод. ОБЖ, учителя нач. классов	
5.	Проведение школьного тура конкурса творческих работ учащихся «Дорога без опасности». Представление лучших работ на районный конкурс	Октябрь–декабрь	Директор школы, препод. ОБЖ, ИЗО, классные руководители	
6.	Обучение членов юных инспекторов дорожного движения Правилам дорожного движения	В течение учебного года	Зам. директора по УВР, препод. ОБЖ	
7.	Проведение школьного тура соревнований юных велосипедистов «Безопасное колесо»	Март–апрель	Зам. директора по УВР, препод. ОБЖ	
8.	Организация и проведение «Дня правовых знаний» с приглашением сотрудников ГИБДД, ОВД	В течение учебного года	Зам. директора по УВР	

1	2	3	4	5
9.	Организация и проведение «Недели безопасности» (по отдельному плану)	Март	Директор школы, препод. ОБЖ	
10.	Проведение «минутки» по ПДД, предупреждению ДДТТ	Ежедневно	Зам. директора по УМР, классные руководители	
11.	Организация и проведение встреч учащихся, педагогов, родителей с сотрудниками ГИБДД	В течение учебного года	Зам. директора по УВР	
12.	Отработка карточек учета нарушений ПДД детьми, поступивших из ГИБДД на учащихся ОУ, предоставление отчетов в ГИБДД	При поступлении нарушений	Зам. директора по УВР	
13.	Проведение общешкольных линеек (выступлений по радиоузлу) с использованием «Сообщений ГИБДД»	Ежемесячно	Зам. директора по УМР	
14.	Заслушивание учителей и классных руководителей на педагогических советах о выполнении программы обучения ПДД и проведенных профилактических мероприятиях	Один раз в полугодие	Директор школы	
15.	Семинары с учителями начальных классов и классными руководителями. <i>Примерные темы:</i> – о формах внеклассной работы по профилактике ДДТТ; – об организации викторин, конкурсов, соревнований по тематике Правил и безопасности дорожного движения	В течение учебного года	Зам. директора по УМР, препод. ОБЖ	
16.	Беседы на родительских собраниях. <i>Примерные темы:</i> – как влияет на безопасность детей поведение родителей на дороге; – требования к знаниям и навыкам младшего школьника, которому доверяется самостоятельное движение в школу	В течение учебного года	Зам. директора по УМР, препод. ОБЖ	
17.	Проведение профилактических бесед с детьми перед началом школьных каникул	Перед каникулами	Классные руководители	
18.	Проведение смотра-конкурса методических разработок, открытых мероприятий по ПДД и БДД среди педагогов ОУ	В течение года	Директор школы, зам. директора по УВР	



ПЕРЕЧЕНЬ ЗНАНИЙ И УМЕНИЙ УЧАЩИХСЯ ПО ПРАВИЛАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

1–4 классы

Учащиеся должны знать:

1. Элементы дороги и их назначение: проезжая часть, тротуар, разделительная полоса, обочина, кювет. Назначение поребрика и пешеходных ограждений.
2. Что такое остановочный путь, его составляющие.
3. Пешеходный переход (нерегулируемый, регулируемый, подземный, надземный).
Обозначения переходов. Правила пользования переходами.
4. Правила перехода проезжей части дороги вне зоны видимости пешеходного перехода или перекрестка.
5. Что такое перекресток. Типы перекрестков. Различие между регулируемым и нерегулируемым перекрестками. Правила перехода проезжей части на них.
6. Значение сигналов светофора и регулировщика. Правила перехода проезжей части по этим сигналам.
7. Значение предупредительных сигналов, подаваемых водителями транспортных средств.
8. Назначение и название дорожных знаков и дорожной разметки.
9. Правила поведения пешехода на тротуаре. Правила поведения при движении в группе.
10. Правила пользования городским маршрутным транспортом и другими видами транспорта.
11. Особенности поведения пешеходов на загородной дороге. Правила перехода через железнодорожные пути.
12. Типичные ошибки пешеходов при пересечении проезжей части.
13. Безопасный путь в школу.
14. Где разрешается играть. Где можно ездить на самокатных средствах.
15. Возможности и особенности своего зрения и слуха.

Учащиеся должны уметь:

1. Определять места перехода через проезжую часть.
2. Переходить через проезжую часть дороги.
3. Обращаться за помощью к взрослым в случаях затруднений при переходе дороги, если уронил какой-либо предмет на проезжую часть и т. п.
4. Пользоваться городским маршрутным транспортом в сопровождении взрослого.
5. Пользоваться безопасной дорогой в школу.
6. Определять безопасные места для игр, езды на велосипеде и других самокатных средствах.
7. Оценивать дорожную ситуацию визуально (при помощи глазомера).
8. Определять величину своего шага и скорость своего движения.
9. Определять признаки движения автомобиля.
10. Ориентироваться на дороге и определять опасные ситуации в темное время суток.

5–11 классы

Учащиеся должны знать:

1. Что такое дорожно-транспортное происшествие (ДТП).
2. Виды ДТП.
3. Причины и последствия ДТП.
4. Современные транспортные средства – источник повышенной опасности.
5. Дорога – зона повышенной опасности. Что такое дорога. Почему дорога опасна.
6. Дорога школьника из дома в школу и обратно. Дорога школьника к маршрутному транспорту.
7. Что такое чрезвычайная ситуация (ЧС) на транспорте.
8. Государственные службы безопасности и спасения. Государственная противопожарная служба. Государственная инспекция безопасности дорожного движения и милиция. «Скорая медицинская помощь». Главное управление по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям (МЧС).
9. Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения».
10. Правила дорожного движения (ПДД) – нормативный документ и основа дорожной грамоты.

11. Город как транспортная система. Организация и регулирование дорожного движения. Типы светофоров и их сигналы. Сигналы регулировщика.

12. Значение дорожных знаков и разметки в организации движения. Группы знаков и их значение.

13. Как избежать опасности на дороге. О чем говорит дорожная статистика, анализ состояния и причин детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ).

14. Как распознать и предвидеть опасность.

15. Требования к водителям и пешеходам. Преимущества пешехода перед транспортными средствами. Преимущества транспортных средств перед пешеходами. Пешеходы на остановках маршрутного транспорта. Требования к пешеходам в жилых зонах и на автомагистралях.

16. Требования безопасности и правила движения для велосипедистов.

17. Возрастные требования к водителю mopеда, мотоцикла. Требования безопасности при вождении mopеда, мотоцикла.

18. Водители двухколесных транспортных средств – равноправные участники дорожного движения.

19. Конфликтные ситуации на дороге (пешеход – транспортное средство) и пути их решения.

20. Ответственность пешеходов за нарушение ПДД.

21. Правила остановки и стоянки транспортных средств. Порядок проезда перекрестков.

22. Правила оказания первой медицинской (доврачебной) помощи в пути, при ДТП и чрезвычайных ситуациях (ЧС).

Учащиеся должны уметь:

1. Грамотно (с учетом требований безопасности) составлять маршрут «дом – школа – дом».

2. Применять приемы самосохранения при возможном попадании в ДТП и ЧС в качестве пассажира транспортных средств.

3. Вызывать государственные службы безопасности и спасения.

4. Соблюдать требования Правил безопасности на остановках маршрутного транспорта, при посадке и высадке из него.

5. Управлять велосипедом с соблюдением Правил и требований безопасности движения.

6. Применять приемы оказания первой (доврачебной) медицинской помощи.

ПРОГРАММА ДЛЯ ПЕДАГОГОВ И ШКОЛЬНИКОВ
С ЦЕЛЬЮ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА
И АКТИВИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТРЯДОВ
ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ

(Из опыта Череповецкого района)

СЕНТЯБРЬ

1 дело: **«Правила движения изучай с рождения»** (конкурс стихов о безопасности дорожного движения). Участники: дети, родители.

2 дело: **«Кто в ответе за безопасность наших детей?»** (конкурс сочинений). Участники: родители, педагоги.

ОКТАБРЬ

3 дело: **Акция «Взрослые, мы обращаемся к вам!»** (заметка в газете, видеоролик, звукозапись...). Участники: дети, родители.

4 дело: **«Дорожные ловушки»** (конкурс рисованных фильмов). Участники: 1–4 классы, 5–8 классы, коллективная работа семьи.

НОЯБРЬ

5 дело: **«Приключения дорожных знаков»** (конкурс книжек-малышек). Участники: 1–4 классы, 5–8 классы, коллективная работа семьи.

ДЕКАБРЬ

6 дело: **«Каждый ребенок имеет право жить»** (конкурс рисунков – обращений к водителям). Участники: дети, родители, педагоги.

Примечание: на районный конкурс направить 5 лучших работ, остальными работами оформить выставку для водителей предприятий, находящихся на территории населенного пункта.

ЯНВАРЬ

7 дело: **«Конкурс эрудитов»** (телефонный тур по истории дорожного движения). Участники: отряды ЮИД.

8 дело: **«Дорога без опасности»** (районный конкурс рисунков, сочинений, поделок). Участники: дети.

ФЕВРАЛЬ

9 дело: **«Будет безопасность на дорогах! – наше поколение говорит»** (конкурс агитбригад). Участники: 8–11 классы, отряды ЮИД. Участие родителей обязательно.

МАРТ

10 дело: **«Папа, мама, я – знающая ПДД семья!»** (конкурс методических разработок, мероприятий по ПДД с участием детей и родителей). Участники: педагоги, отряды ЮИД, родители.

11 дело: **«Безопасные дороги детям!»** (районный Слет ЮИД). Участники: отряды ЮИД.

АПРЕЛЬ

12 дело: **«ЮИД в действии»** (фотоконкурс, минимальный размер фото: 10х15). Участники: отряды ЮИД.

МАЙ

13 дело: **«Безопасное колесо – 2006»** (конкурс-фестиваль ЮИД) Участники: учащиеся, возраст до 15 лет.

14 дело: **«Летопись отряда ЮИД»** (отчет о работе, проделанной в течение года).

В ТЕЧЕНИЕ ГОДА

Педагогические коллективы и отряды ЮИД принимают участие в проведении профилактических операций :

- **«Внимание – дети!»** (август–сентябрь, май–июнь);
- **«День пешехода»** (сентябрь, декабрь, март, июнь);
- **«Ваш пассажир – ребенок»** (июль, октябрь).

ПРОГРАММА КУРСА ПО ВЫБОРУ «БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗАЩИТА ЧЕЛОВЕКА НА УЛИЦАХ И ДОРОГАХ»

Ю. В. Басников

В 9 классе общеобразовательной школы предлагается проводить курс по выбору «Безопасность и защита человека на улицах и дорогах». Курс основан на знаниях и умениях, полученных учащимися по ПДД и БДД в начальной школе и 5 классе с расширением знаний по Правилам дорожного движения и ответственности за приведение в негодность транспортных средств или нарушение Правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Программу можно использовать для проведения факультативных курсов с учащимися 5–8, 10, 11 классов общеобразовательных школ.

Цели курса:

- профилактика безопасности дорожного движения с несовершеннолетними детьми;
- воспитание чувства ответственности учащихся за личную безопасность, ценностного отношения к своему здоровью и жизни.

Задачи:

- закрепление и изучение необходимых знаний по ПДД пешеходов и велосипедистов;
- выработка у детей умения оценивать обстановку на дороге и перекрестках;
- обучение знаниям правил безопасности при поездках на общественном транспорте.

Ожидаемые результаты:

- сокращение дорожно-транспортных происшествий с участием детей;
- сокращение нарушений Правил дорожного движения,
- уменьшение количества травм и гибели детей.

Ведущими формами занятий могут быть рассказ, беседа с ситуационными задачами, уроки-игры, соревнования, практические занятия. Формами контроля – зачет, тесты, контрольная работа и др.

В связи с конкретными условиями обучения количество часов курса может быть увеличено или уменьшено, введены новые вопросы для изучения.

К программе прилагаются теоретические материалы, игры, дискуссия, которые можно использовать при проведении занятий (см. *Приложения*).

УЧЕБНО-ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН КУРСА

№ п/п	Наименование тем, вопросов	Всего часов	Рассказ, беседа	Практ.	Игры, соревнования	Зачет, тестирование и др.
1. Правила дорожного движения						
1.	Движение пешеходов по улицам и дорогам	1	1			
2.	Сигналы светофора и регулировщика	2	1	0,5	0,5	
3.	Дорожные знаки	3	1	1	1	
2. Безопасность дорожного движения						
1.	Основные правила поведения пешеходов на улицах и дорогах	2	0,5	1	0,5	
2.	Правила поведения в общественном транспорте, легковом автомобиле	2	1	1		
3.	Когда ты становишься водителем	2	1	1		
4.	Обобщающее занятие	2				2
	Итого:	14	5,5	4,5	2	2

СОДЕРЖАНИЕ КУРСА

1. Правила дорожного движения

1.1. Движение пешеходов по улицам и дорогам

Современный транспорт – зона повышенной опасности. Движение пешеходов по тротуарам улицы и обочине дороги в городе (селе) и на загородных дорогах. Перекрестки и их виды. Разметка улиц и дорог. Переход улиц и дорог. Одностороннее и двухстороннее движение. Дорожные знаки: «пешеходный переход», «пешеходная дорожка», «подземный переход», «наземный переход». Движение организованных пешеходных колонн.

1.2. Сигналы светофора и регулировщика

Светофор и его сигналы. Виды светофоров. Значение сигналов регулировщика. Дополнительный сигнал свистком. Действия пешеходов, если при подаче сигнала они находились на проезжей части.

1.3. Дорожные знаки

а) Предупреждающие: название знака; действия по данному знаку. «Железнодорожный переезд со шлагбаумом». «Железнодорожный переезд без шлагбаума». «Пересечение равнозначных дорог». «Опасный поворот». «Скользкая дорога». «Неровная дорога». «Пересечение с велосипедной дорожкой». «Прочие опасности».

б) Знаки приоритета: название знака; действия по знаку.

«Главная дорога». «Конец главной дороги». «Пересечение с второстепенной дорогой». «Уступите дорогу». «Движение без остановки запрещено». «Преимущество перед встречным движением».

в) Запрещающие знаки: название знаков; значение знаков.

«Въезд запрещен». «Движение запрещено». «Движение на велосипедах запрещено». «Движение пешеходов запрещено». «Опасность». «Поворот направо (налево) запрещен». «Обгон запрещен». «Остановка запрещена». «Стоянка запрещена».

г) Предписывающие знаки: название знаков; значение знаков.

«Движение прямо». «Движение направо». «Движение налево». «Движение прямо или направо», «Движение прямо или налево», «Движение направо или налево», «Движение легковых автомобилей», «Велосипедная дорожка». «Ограничение минимальной скорости».

2. Безопасность дорожного движения

2.1. Основные правила поведения пешеходов на улицах и дорогах

Причины дорожно-транспортного травматизма (ДТТ). Разбор ДТТ в городе (поселке) по материалам ГИБДД. Места игр и катания на лыжах, коньках и санках. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы. Интенсивность и скорость движения городского транспорта. Тормозной путь. Тормозное расстояние. Как обходить стоящий (остановившийся) транспорт. Поведение школьников вблизи ж/д путей. Правила перехода и переезда через них.

2.2. Правила поведения в общественном транспорте, легковом автомобиле

Энергетика современного транспорта и условия безопасности. Опасности, подстерегающие пассажира при посадке и высадке, в процессе передвижения и в аварийных ситуациях. Правила поведения в автобусе, троллейбусе, трамвае, метро. Что запрещается пассажирам.

2.3. Когда ты становишься водителем

Возраст лиц, которые могут управлять велосипедом и мопедом. Основные правила езды и меры безопасности. Движение колонн вело-

сипедистов. Водителям велосипеда и мопеда запрещается. Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

2.4. Обобщающее занятие

Проведение контрольной работы или зачета, тестов по ПДД и БДД.
Выставление оценок за курс.

ЛИТЕРАТУРА

- Данченко С. Учимся соблюдать ПДД // Основы безопасности жизни. – 2000. – № 7.
- Жигулев Р. Дорога и ее элементы // Добрая дорога детства. – 2000. – № 4.
- Жигулев Р. Ребенок и велосипед // Добрая дорога детства. – 2000. – № 1.
- Илларионов В. А. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем. – М.: Транспорт, 1989.
- Латчук В. Н. и др. Учебник ОБЖ. 10 класс. – М.: Дрофа, 2001.
- Поляков В. В. и др. Учебник ОБЖ. 5 класс. – М.: Дрофа, 2001.
- Правила дорожного движения РФ. Утверждены Правительством РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (с изменениями и дополнениями).
- Тошева Л. Дорожные знаки и дорожная разметка // Основы безопасности жизни. – 2005. – № 7.
- Тошева Л. Обязанности пассажиров. Остановка маршрутных транспортных средств // Основы безопасности жизни. – 2005. – № 10.
- Форштат М. Безопасность пешехода: права и обязанности // Основы безопасности жизни. – 2005. – № 1.
- Форштат М. О культуре дорожной безопасности // Основы безопасности жизни. – 2005. – № 12.
- Форштат М. О совместной работе учителей и сотрудников ГИБДД // Основы безопасности жизни. – 2006. – № 2.
- Форштат М. Об ошибках в преподавании ПДД // Основы безопасности жизни. – 2005. – № 7.
- Форштат М. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Основы безопасности жизни. – 2006. – № 3.
- Фролов М. П. и др. Безопасность на улицах и дорогах. – Тула, 2000.
- Якупов А. Пешеход в дорожном движении // Основы безопасности жизни. – 1998. – № 12.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Пешеход в дорожном движении

Обеспечение безопасности движения пешеходов, особенно детей, является задачей государственной важности. Среди погибших в ДТП пешеходов и велосипедистов каждый четвертый – ребенок в возрасте до 16 лет, среди пострадавших – каждый седьмой. Детский травматизм – самая горькая строка в статистике дорожных аварий. Если бы не способность детей к быстрому выздоровлению (отношение умерших от травм и поправившихся детей составляет 1:30, а для людей 45–64 лет – 1:9), то ежедневно величина смертельных исходов в стране была бы потрясающей.

Одной из причин неблагоприятного положения, с которым мы сталкиваемся на улицах и дорогах, является весьма низкий уровень знаний у детей Правил дорожного движения и недостаточные навыки безопасного поведения на дорогах.

К сожалению, большинство взрослых не всегда отчетливо знают и понимают причинно-следственный механизм аварийности. Между тем именно его анализ позволяет выявить основные первоначальные причины возникновения аварийных ситуаций, нередко заканчивающихся дорожно-транспортным происшествием. К этим причинам по отношению к детям мы относим следующее:

- неумение прогнозировать дорожную обстановку (неосознанная степень опасности);
- незнание мер обеспечения безопасного движения;
- нежелание выполнять безопасные действия, пренебрежительное отношение к ним, недисциплинированность;
- подчинение неверным, опасным привычкам поведения на улице;
- неосознанное подражание другим лицам (нередко родителям), нарушающим правила безопасности движения;

– потеря бдительности.

Для правильной организации работы по предотвращению детского дорожно-транспортного травматизма, вероятно, бесполезно знать, что в возрасте до 9 лет мальчики в пять раз чаще получают травмы на дорогах, чем девочки. Определенную роль играют здесь свойственные мальчикам в этом возрасте повышенные эмоциональность и подвижность, а также то обстоятельство, что они больше времени, чем девочки, проводят на улице, где играют в футбол, хоккей, катаются на велосипедах, санках и коньках. Вместе с этим родители воспитывают мальчиков несколько иначе, чем девочек. Папы и мамы хотят, чтобы их сыновья росли храбрыми и отважными, в то время как ребята недостаточно четко понимают, в чем заключается храбрость и отвага. Отсутствие надлежащего надзора со стороны взрослых, и в первую очередь родителей, – далеко не последний фактор, способствующий росту детского травматизма.

Подтверждением сказанного могут служить данные диаграммы распределения количества ДТП, причиной которых явились невнимательность, неосторожность детей-пешеходов (рис. 1).

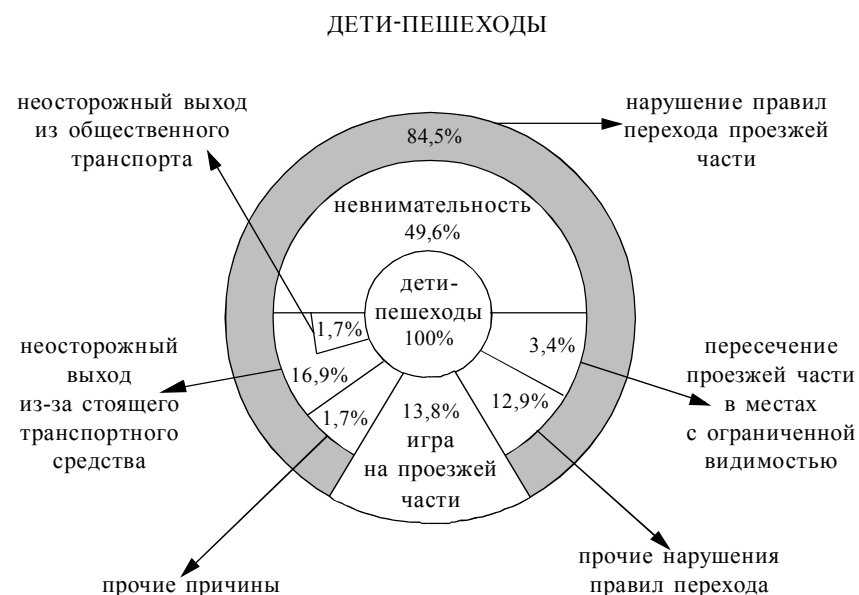


Рис. 1. Распределение количества ДТП, причиной которых явились невнимательность, неосторожность детей-пешеходов

По возрасту детский дорожно-транспортный травматизм распределяется примерно следующим образом: дети до 7 лет – 23,0%, от 7 лет до 14 лет – 66,6% и от 14 лет до 17 лет – 10,4%.

Из всех причин травмирования детей в процессе их движения наиболее часто встречается следующее (приводятся усредненные данные в % к общему числу ДТП с детьми):

- переход в неустановленном месте – 34–38;
- внезапный выход из-за стоящего транспорта, игры и хождения по проезжей части – 15–19;
- по вине водителей транспорта – 15–36.

Быть или не быть ДТП – связано не только с подготовкой и квалификацией участника движения (водителя, пешехода или пассажира). Существенную роль в этом играет способность к пространственной и временной ориентации, а также умению прогнозировать обстановку на дороге. Правильно подмечено, что трудность заключается в выходе из аварийной ситуации, а не во входе в нее. Умению прогнозировать, как и любому другому умению, можно и нужно учиться. Сегодня наукой выделено 28 ошибочных действий водителей и 180 типичных дорожно-транспортных ситуаций, повлекших ДТП.

Анализ детского дорожно-транспортного травматизма, проведенный А. Д. Добрушиным и описанный им в иллюстрированном пособии для учителей, родителей, водителей автотранспорта и пешеходов «Как уберечь детей», выпущенном издательством «Валгус» г. Таллин в 1976 году, позволил выделить 27 разновидностей критических ситуаций, в которых ребенок может попасть под колеса. К сожалению, можно с уверенностью сказать, что редкий шофер знает больше двух-трех типичных ситуаций. В основе их лежит неумение (а порой просто неспособность) детей предвидеть возникновение и развитие этих ситуаций, плохая самоорганизация в сложной обстановке улицы, часто мнимая уверенность в собственной безопасности.

Дорожные происшествия происходят, как правило, на проезжей части. Поэтому основное внимание пешеходов должно быть уделено переходу проезжей части и оценке подстерегающих опасностей на ней.

Напомним, что место на улице, по которому движутся люди, называется тротуаром. Как правило, он расположен на более высоком уровне. Это сделано для того, чтобы какая-нибудь машина случайно не заехала на него и не травмировала находящихся на нем пешеходов. Для большей безопасности на оживленных улицах тротуары отделяются от проезжей части специальными ограждениями, окрашенными в яркие цвета.

Есть свои особые правила движения пешеходов по тротуару. Так, хотя на нем нет разделительной черты, как это обычно имеет место на проезжей части улицы, пешеходам рекомендуется придерживаться правой стороны. Такой порядок устраняет возможность столкновения, в результате которого кто-то вынужден сойти с тротуара на проезжую часть и создать опасную дорожную обстановку. При движении по тротуару с детьми воспитателю (учителю, родителям и всем взрослым, идущим с детьми) следует придерживаться следующих рекомендаций:

- идите с ребенком рядом, держите его за руку, будьте готовы удерживать ребенка при попытке вырваться и выйти на проезжую часть;

- не ведите ребенка по краю тротуара: взрослый человек должен находиться со стороны проезжей части;

- приучайте ребенка, идя по тротуару, внимательно наблюдать за возможным выездом автотранспорта со двора или с территории предприятия;

- не стойте с ребенком на краю тротуара, так как при проезде транспортного средства может зацепить, сбить, наехать задними колесами;

- разъясняйте ребенку всю опасность игр на тротуаре и особенно на проезжей части; не оставляйте его без надлежащего надзора;

- разъясняйте детям, что забрасывание проезжей части камнями, стеклом и другими предметами может привести к аварийной ситуации.

Часть улицы, по которой движутся транспортные средства, называется проезжей частью.

Вне населенных пунктов пешеходы при движении по обочине или краю проезжей части должны идти навстречу движению транспортных средств, а лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед или велосипед, при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств.

Загородная дорога, как и улица, имеет предназначенную для движения транспорта проезжую часть. Но отличие их состоит в том, что загородная дорога не имеет тротуаров. Вместо них по обеим сторонам имеются обочины или пешеходные дорожки, по которым могут двигаться пешеходы.

Следует помнить, что наиболее безопасно идти по левой обочине дороги, навстречу движущимся машинам. В этом случае заранее видно приближение автомобиля и, при необходимости, можно сойти с дороги влево (рис. 2).

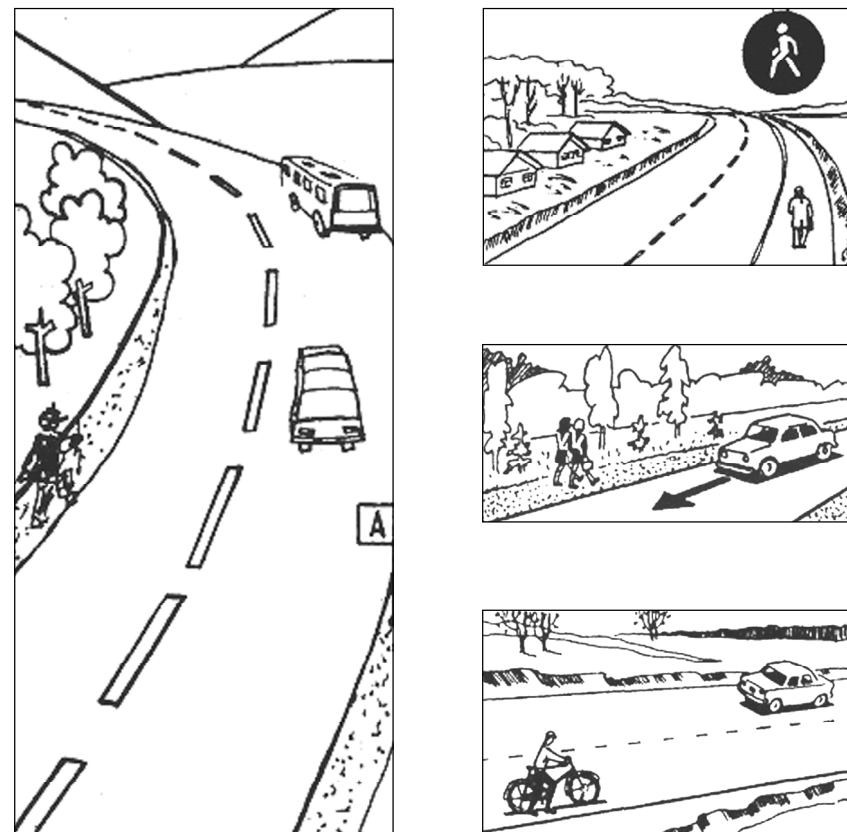


Рис. 2. На загородной дороге

Воспитателям следует четко реагировать на все проявления недисциплинированности ребенка. Только недисциплинированностью можно объяснить такие нарушения правил безопасности движения, как переход улицы в неустановленном месте, перед близко идущим транспортом, игры на проезжей части или вблизи от нее, хождение по проезжей части при наличии тротуара или обочины и многие другие.

Надо ли говорить, что образцом для подражания служат детям, прежде всего, сами воспитатели. В связи с этим хотелось бы напомнить им о некоторых правилах, которые не всегда соблюдаются. Так, выходя на проезжую часть, следует прекратить всякие разговоры – ребенок дол-

жен привыкнуть, что при переходе проезжей части разговоры излишни. Не торопитесь перейти дорогу, если на другой стороне вы увидели друзей, знакомых, нужный автобус и т. п., приучайте к этому ребенка (рис. 3, 4). Переходите проезжую часть всегда размеренным шагом, иначе ребенок научится спешить и бегать там, где надо наблюдать, чтобы обеспечить безопасность перехода.

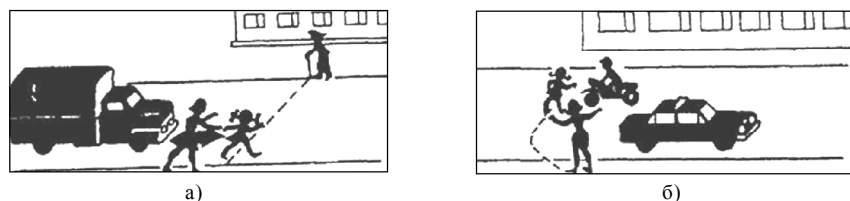


Рис. 3. Ситуации, в которых ребенок не слышит и не видит транспортные средства, так как его внимание сосредоточено: а) на идущем по тротуару знакомом человеке; б) на доме, в котором он живет

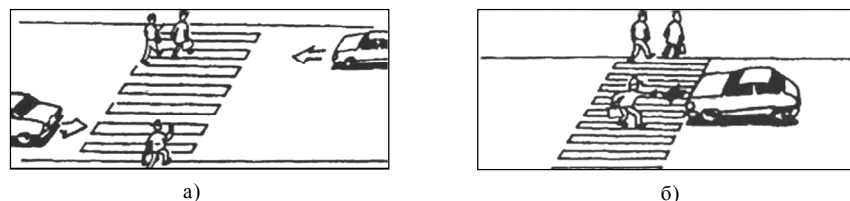


Рис. 4. Ситуация в районе школы:

а) отставший школьник думает только о том, как догнать товарищей, не оценив обстановки на проезжей части; б) опасная ситуация

Надо строго придерживаться правила не переходить дорогу наискосок (рис. 5).

Напротив, подчеркивайте, показывайте и показывайте ребенку всякий раз, что идете строго поперек улицы. Ребенку надо объяснить, что это делается для лучшего наблюдения за движущимся по проезжей части транспортом. Родителям тех детей, у которых имеются значительные отклонения от нормы по зрению и, в частности, используются очки, необходимо учитывать, что при этом наблюдение и ориентирование ребенка на улице резко осложняется. «Боковое зрение», играющее важную роль в фиксации транспорта, приближающегося сбоку, у детей с дефектами зрения намного слабее, чем у детей с нормальным зрением. Ребенок с ослабленным зрением должен быть еще более внимательным, так как он

может ошибиться в определении расстояния до транспортного средства и его скорости, может не заметить автомобиль. Целесообразно, чтобы ребенок в очках компенсировал недостаток зрения более частым и тщательным поворотом головы и осмотром улицы «налево» и «направо». Особое внимание в обучении детей следует уделить сигналам светофора. Дети должны проникнуться глубоким уважением к светофору – доброму другу и помощнику водителей и пешеходов (рис. 6).

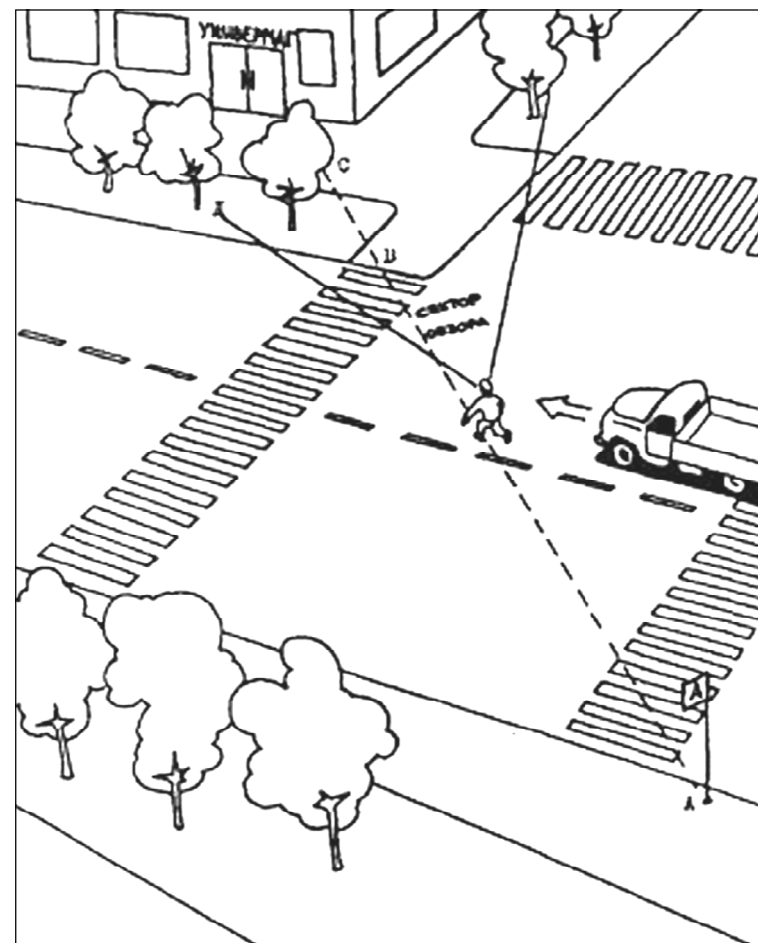


Рис. 5. «Кратчайший» путь пешехода-нарушителя

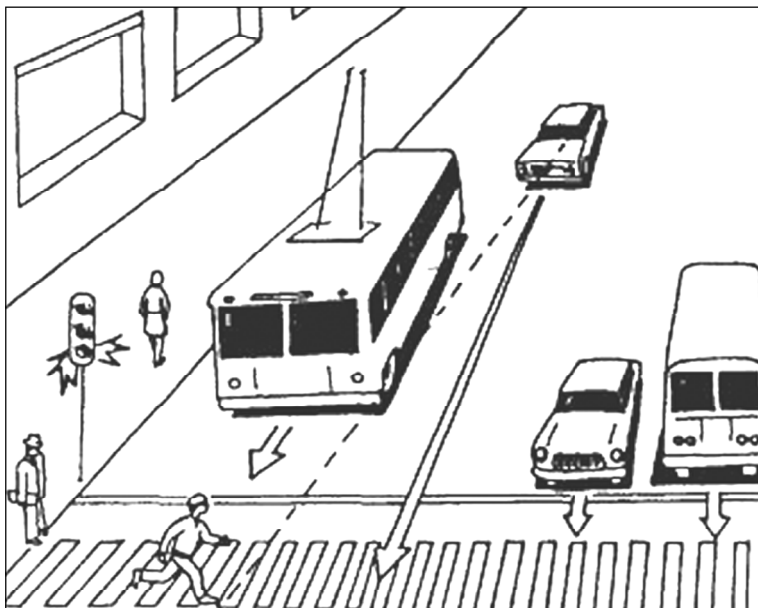


Рис. 6. Переход на запрещающий сигнал светофора очень опасен

Ребенку в доступной для него форме следует объяснить, что светофоры устанавливаются в самых опасных для перехода местах – перекрестках. В этих местах много людей, со всех сторон подъезжают трамваи, автомобили, автобусы, мотоциклы. Но благодаря светофору перекресток может быть совсем безопасным. Надо только хорошо знать, что говорит нам светофор, как он действует.

Для закрепления знаний по светофорам воспитателям следует рекомендовать проводить специальные прогулки с детьми на ближайшие перекрестки микрорайона. На тротуаре надо выбрать место, чтобы, не мешая пешеходам, иметь возможность наблюдать за сигнализацией светофоров.

Обсуждая вместе с ребенком сигнализацию светофоров, надо помочь ему уяснить взаимосвязь между их сигналами и действиями пешеходов. Если перекресток оборудован трехсекционными и пешеходными светофорами, то пешеходы подчиняются сигналам только пешеходных светофоров. Поэтому, выйдя на перекресток, нужно прежде всего обратить внимание на типы установленных на нем светофоров.

Дело в том, что не на всех перекрестках сигналы пешеходных и транспортных светофоров совпадают. Иногда на больших улицах и перекрестках можно увидеть, что движение регулируется одновременно светофорами и регулировщиком. Происходит это по разным причинам, но надо знать, что в таких случаях и водители, и пешеходы выполняют указания только регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора.

Важной задачей, стоящей перед воспитателями, является обучение ребенка умению всматриваться вдаль и рассчитывать скорость и время приближения транспортных средств. Ребенок должен осознать, какой опасности можно подвергнуться, если внезапно появиться на пути движущейся автомашины. Ведь водитель, каким бы опытным он ни был, не может моментально остановить автомобиль.

К **основным правилам безопасного поведения** можно отнести:

1. При выходе из дома обзор улицы может быть затруднен стоящим у тротуара транспортом, деревьями, кустами, сугробом снега и т. д. Ребенок должен переходить улицу, только внимательно ее осмотрев и только в установленном для перехода месте. Переходить проезжую часть надо шагом, без спешки, по прямой, перпендикулярной тротуару.

2. Если переход не регулируется светофором, то приближающуюся машину надо пропустить и, пропустив ее, подождать, пока она отъедет подальше. Ведь когда машина близко, за ней не видны встречные машины (рис. 7).

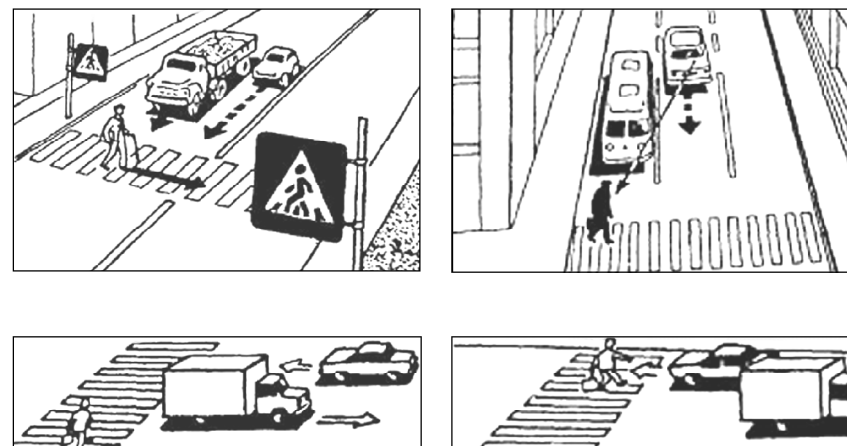


Рис. 6. Переход на запрещающий сигнал светофора очень опасен

3. Если переход улицы регулируется светофором, идти можно только на зеленый свет. Если горит желтый или красный – идти нельзя, даже если машин нет. При переходе на зеленый свет надо также наблюдать за обстановкой, замечать машины, которые в этот момент готовятся к повороту направо или налево, пересекая путь движения пешеходов (рис. 8).

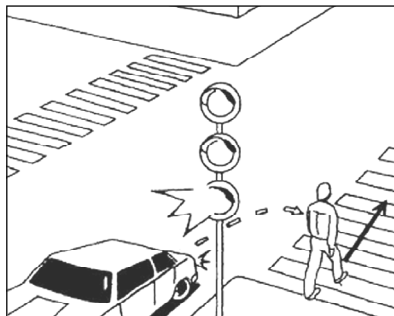


Рис. 8. При переходе на зеленый свет надо наблюдать за обстановкой

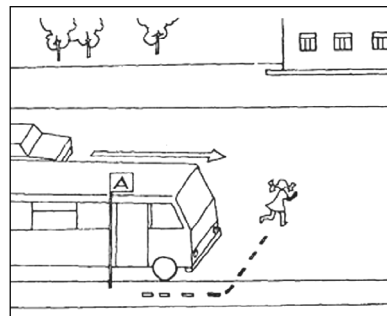


Рис. 9. Опасная ситуация при движении к своему дому

4. Перед переходом улицы можно встретить товарищей, подруг, которые могут отвлечь от обзора дороги. Ребенок должен твердо усвоить, что никаких разговоров во время перехода проезжей части вести нельзя, необходима внимательность и еще раз внимательность!

5. Особого внимания требует переход улицы, на которой стоит ваш дом или школа. Часто люди идут к ним, плохо осматривая дорогу. И здесь важно не спешить. Переходить только шагом, внимательно осмотрев улицу (рис. 9).

6. Дети должны твердо усвоить – никаких игр на тротуаре или проезжей части. Нарушение этого правила – одна из наиболее распространенных причин детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Если ребенок пользуется общественным транспортом, родителями должен быть отработан маршрут движения и с ним комплекс навыков и умений, связанный с правилами посадки и высадки из автобуса, трамвая и последующего перехода проезжей части дороги.

Надо сказать, что, к сожалению, воспитателям, как правило, неизвестны типичные ошибки детей, приводящие к несчастным случаям, неизвестны ведущая роль навыков и сам перечень этих навыков. В результате взрослые, находясь на улице с детьми, даже не ставят себе задачу использования каждой прогулки в воспитательных целях. Однако

доверить ребенку самостоятельно проводить время на улице можно лишь тогда, когда взрослые твердо уверены, что ребенок знает и выполняет основные правила безопасного поведения и движения.

Якупов А. Пешеход в дорожном движении // Основы безопасности жизни. – 1998. – Декабрь. – С. 15–20.

Приложение 2

Ребенок и велосипед

В этом номере мы продолжаем разговор о юных велосипедистах и водителях мопедов. Чтобы быть спокойным за подрастающее поколение, подарив своему чаду велосипед или мопед, недостаточно научить его приемам управления. Обязательно проведите с ним инструктаж по Правилам дорожного движения. Разъясните ребенку, что он, сев за руль велосипеда или мопеда, считается водителем. Поэтому он обязан выполнять все требования Правил дорожного движения, даже в том случае, если не выезжает со двора на дорогу.

Указания Правил для велосипедистов и водителей мопедов одинаковы. Поэтому в дальнейшем мы будем говорить только о велосипедистах. А подростки при управлении мопедом должны соблюдать эти же правила.

Проверьте своего ребенка, задав ему следующие вопросы. Имейте в виду, что на вопрос может быть предложен как один, так и несколько правильных ответов. Если ребенок дал неправильный ответ или пропустил хотя бы один правильный, то задача считается нерешенной, а ответ не засчитывается. В этом случае разъясните ему его ошибки.

Вопросы 8 и 10 предназначены только для будущих водителей мопеда.

1. При каких неисправностях из перечисленных запрещено движение на велосипеде или мопеде?

1. Неисправна тормозная система.
2. Неисправен шинный насос.
3. В темное время суток на неосвещенных дорогах или в условиях недостаточной видимости неисправна (отсутствует) фара и задние габаритные огни.

2. При каких неисправностях из перечисленных запрещено движение на велосипеде или мопеде?

1. Неисправно рулевое управление.
2. При движении с прицепом, предназначенным для буксировки велосипеда или мопедом, неисправно сцепное устройство.

3. При движении днем неисправна фара.

3. Что запрещено водителю велосипеда (мопеда)?

1. Ехать, не держась за руль обеими руками.
2. Ехать, держась за руль одной рукой.
3. Использовать багажник для пассажирских перевозок.

4. Разрешается ли использовать велосипед или мопед в качестве буксировщика (тягача)?

1. Запрещается.
2. Разрешается только для буксировки специального прицепа, предназначенного для использования с велосипедом (мопедом).
3. Разрешается для буксировки велосипеда или мопеда.

5. Разрешена ли буксировка велосипедов и мопедов?

1. Запрещена.
2. Разрешена вне населенных пунктов.
3. Разрешена, если у буксируемого велосипеда (мопеда) исправны тормоза и рулевое управление.

6. В каком случае разрешена перевозка пассажира на велосипеде?

1. Если на велосипеде установлено специальное сиденье и подножки.
2. Если возраст пассажира не превышает 7 лет.
3. Если возраст пассажира не превышает 14 лет.
4. Перевозка пассажиров на велосипедах запрещена.

7. С какого возраста разрешено выезжать на дороги на велосипеде?

1. С 16 лет.
2. С 14 лет.
3. С 10 лет.

8. С какого возраста разрешено выезжать на дороги на мопеде?

1. С 16 лет.
2. С 14 лет.
3. С 10 лет.

9. В каком случае вы можете выезжать на дороги на велосипеде, если вам уже исполнилось 12 лет?

1. Если это разрешено местными органами власти.
2. Если вы имеете документ, подтверждающий знание Правил.
3. Если ваш велосипед имеет специальный регистрационный номерной знак.

4. Выезд на дороги вам запрещен.

10. Можно ли до исполнения 16 лет выезжать на дороги на мопеде?

1. Нет.

2. Да, если это разрешено местными органами власти.

3. Да, если мопед имеет специальный регистрационный номерной знак.

4. Да, если вы имеете документ, подтверждающий знание Правил.

Правильные ответы: 1–(1, 3); 2–(1, 2); 3–(1, 3); 4–(2); 5–(1); 6–(1, 2); 7–(2); 8–(1); 9–(1, 2, 3); 10–(2, 3, 4).

Места, где движение на мопедах и велосипедах запрещено

Разъясните своему ребенку, что движение на велосипедах и мопедах разрешено не на всех дорогах.

Водителям велосипедов и мопедов запрещено движение по автомагистралям и по дорогам, специально выделенным для автомобилей.



Автомагистраль



Дорога для автомобилей

Напомните ребятам, что на этих дорогах запрещено движение и пешеходам. Нельзя дальше ехать и в том случае, если на дороге установлены такие знаки:



Опасность



Движение на велосипедах запрещено

Знак «Движение на велосипедах запрещено» запрещает проезд и на мопедах. Но не запрещает вести велосипед или мопед рядом с собой.

Запрещено движение на велосипедах и мопедах в тех местах, где установлен знак «Въезд запрещен», который в обиходе называют «Кирпич», а также там, где установлены знаки «Движение запрещено» и «Движение легковых автомобилей»:



Въезд запрещен



Движение запрещено



Движение легковых автомобилей

Знаки «Движение запрещено» и «Движение легковых автомобилей» запрещают сквозной проезд, но не запрещают подъезд кратчайшим путем к дому, в котором живете, или к своей школе.

Запрещается ехать по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки.

Жигулев Р. Ребенок и велосипед // Добрая дорога детства: Школьное приложение – педагогам, родителям, детям. – 2000. – Август. – № 2.

Приложение 3

Катание на роликовых коньках и досках

Если Вы приобрели своему чаду роликовые коньки или доски, то этим забота о подрастающем поколении не должна ограничиваться. Ваши заботы в данном направлении только начинаются. Знайте и объясните своему ребенку, что если он катается на роликовых коньках или досках, относящихся к спортивному инвентарю, а не транспортным средствам, то Правила дорожного движения не причисляют его ни к пешеходам, ни к водителям. В этом случае ему запрещено становиться участником дорожного движения.

Катание на роликовых коньках и досках, распространившееся в нашей стране, — травмоопасное занятие. Оно требует специальной подготовки, экипировки и знаний.

Кататься можно на стадионах, в парках и на закрытых для движения транспорта площадках.

Позаботьтесь об экипировке. Подготовьте налокотники, наколенники. Не лишними будут защитный шлем и перчатки.

Запрещено на коньках или досках переезжать проезжую часть дороги даже по пешеходным переходам.

Недопустимо использовать для катания проезжую часть дорог и тротуары. Разогнавшись, ребенок может нанести травмы не только себе, но и пешеходам, а также стать виновником дорожно-транспортного происшествия. В этом случае он и его родители несут ответственность, предусмотренную законодательством нашей страны.

Участники дорожного движения, нарушившие правила, в зависимости от последствий нарушения несут административную, уголовную и гражданскую ответственность за свои действия.

Если нарушение не повлекло за собой ДТП, то сотрудники ГИБДД применяют к нарушителям меры административной ответственности.

Если же действия лица, катающегося на роликовых коньках или досках, нанесли ущерб здоровью людей или транспорту, то к нарушителям применяют меры гражданской ответственности.

В соответствии с ней за вред, причиненный лицом, не достигшим 14 лет, отвечают его родители. С 14 лет ущерб возмещают сами виновные, а если у них нет достаточных для этого доходов или имущества, то вред возмещают их родители. Если действия участника дорожного движения, достигшего 16 лет, причинили тяжкий или средней тяжести вред здоровью человека либо нанесли крупный ущерб, то возможно возбуждение уголовной ответственности.

Велосипеды и мопеды

Вряд ли какой родитель откажет своему ребенку в радости катания на велосипеде. Однако постарайтесь подготовить ребенка к этому занятию так, чтобы оно действительно принесло и ему, и Вам радость, а не огорчение.

Вы должны знать, что сидящий за рулем велосипеда или мопеда считается водителем и обязан выполнять все требования Правил дорожного движения, даже в том случае, если он не выезжает со двора на дорогу.

Научите своего ребенка следить за исправностью велосипеда или мопеда. Перед началом движения следует проверять исправность тормозов, звукового сигнала (звонка), надежность крепления руля и сиденья, если необходимо, подкачать шины.

Правила дорожного движения запрещают движение на велосипеде (мопед) при неисправности тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (при буксировке специального прицепа, разрешенного заводом-изготовителем), на дорогах без искусственного освещения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости при негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях.

Водителям велосипеда и мопеда запрещается:

– ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;

– перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном специальном детском сиденье, оборудованном надежными подножками;

– те, кому уже исполнилось 7 лет, пассажирами велосипеда или мопеда быть не могут;

- запрещено использовать багажник для пассажирских перевозок;
- запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также велосипедов и мопедов, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации велосипедом или мопедом.

Кому можно выезжать на дороги на велосипеде и мопеде

Выезжать на дороги на велосипеде разрешено с 14 лет, а на мопеде — с 16 лет.

Однако этот возраст там, где Вы живете, может быть снижен, но не более чем на два года. В этом случае велосипедист (водитель мопеда) должен иметь документ, подтверждающий знание Правил дорожного движения, а велосипед (мопед) — специальный регистрационный номерной знак.

Если Ваш ребенок еще не достиг необходимого возраста — пусть он катается в парках, во дворах, на стадионах, в поле, по велосипедной дорожке. Она обозначается знаком «Велосипедная дорожка».

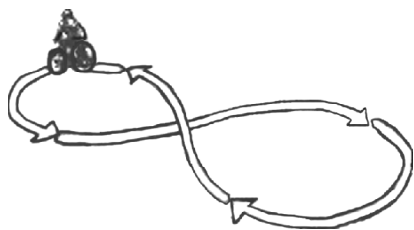
На велосипедной дорожке не бывает машин, но там разрешено движение мопедам и пешеходам.

До выезда на дорогу, даже если Ваш сын или дочь достигли разрешенного Правилами возраста, научите его как следует управлять велосипедом. Ребенок должен уметь держать равновесие, поворачивать на закруглениях равного радиуса, разгоняться, двигаться с постоянной скоростью, снижать скорость, не пользуясь тормозами, плавно и экстренно тормозить, маневрировать в ограниченном пространстве.

Для обучения выберите ровную площадку, закрытую для движения прочего транспорта, и займитесь отработкой мастерства управления велосипедом. Зимой для тренировок можно использовать школьный спортзал.

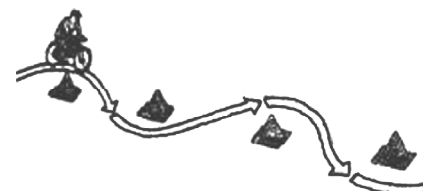
Упражнения могут быть самыми разными, например, такими.

Упражнение 1. «Восьмерка»



Упражнение 2. «Змейка»

Выполняя «змейку», расставьте разметочные конусы (их можно заменить пустыми пластиковыми бутылками) на расстоянии, равном трем длинам вашего велосипеда, и приступайте к тренировке. Постепенно приближайте конусы друг к другу. Окончательное расстояние между ними должно быть не больше длины велосипеда.



Упражнение 3. «Восьмерка» и «Змейка» с управлением одной рукой.

Умение управлять одной рукой пригодится при езде в условиях реального дорожного движения. Велосипеды не оборудованы световыми указателями поворота (мигалками), поэтому вам придется жестом одной руки заменять их работу, а другой рукой держать руль.

Упражнение 4. Перемещение предмета с одной подставки (столика) на другую. В качестве предмета может быть, например, бумажный или пластиковый стаканчик с водой или мячик для настольного тенниса, лежащий на бумажной или пластиковой тарелке.

Упражнение 5. «Качели».



Упражнение 6. «Движение в коридоре». Нарисуйте на площадке коридор шириной 10–20 см. Главная задача при движении по коридору — не выехать за линии его границ.

Проведите соревнования с друзьями Вашего ребенка, соорудив испытательную трассу, с использованием приведенных упражнений. Упражнения можно придумывать и самим. Чтобы выиграть соревнование, нужно проехать испытательную трассу без нарушений и без ка-

саний земли ногами. Победителем будет тот, кто, в зависимости от установленных вами условий, придет к финишу либо первым, либо последним. Прийти к финишу последним тоже нелегкая задача, поскольку чем меньше скорость велосипеда, тем сложнее удерживать равновесие.

Жигулев Р. Катание на роликовых коньках и досках // *Добрая дорога детства: Школьное приложение – педагогам, родителям, детям.* – 2000. – Июль. – № 1.

Приложение 4

Игра «Учимся соблюдать правила дорожного движения»

(С. Данченко, преподаватель-организатор ОБЖ школы № 417, г. Ломоносов Ленинградской области)

Цель. Проверка у учащихся знаний правил дорожного движения, изученных в курсе ОБЖ 1-х, 2-х классов.

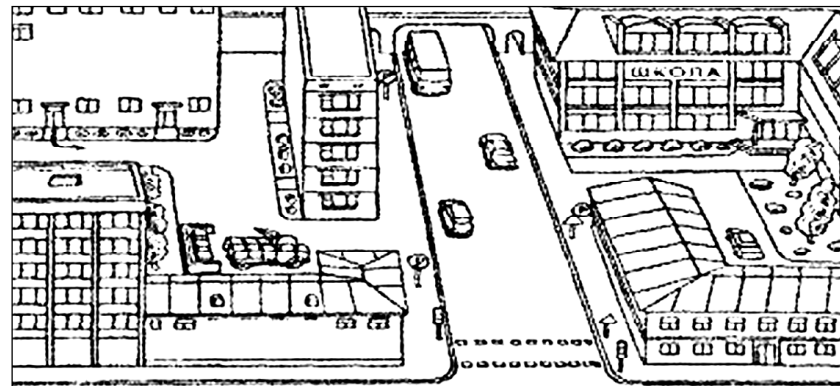
Форма проведения игры. Из учеников класса учитель составляет несколько команд по 6 человек, чтобы максимальное число учеников приняло участие в игре. Ведущий игры – учитель – в каждом туре дает задания командам и оценивает их с помощью круглых картонных кружков: зеленого, желтого, красного цвета. За правильный и полный ответ на этапе команды получают зеленый жетон, за неполный ответ – желтый, за неправильный – красный. В конце игры по числу жетонов команды подсчитывают баллы (за 1 зеленый жетон – 3 балла, за 1 желтый – 2 балла, за 1 красный – 0 баллов). Побеждает команда, набравшая больше баллов. По результатам игры учитель выставляет оценки всем участникам с учетом индивидуальной активности.

Содержание игры

1 ТУР «Проложи безопасный маршрут из дома в школу»

Каждая команда получает рисунок с изображением городской застройки. На рисунке стрелкой отмечено начало маршрута.

Задание: команде нужно сплошной линией обозначить наиболее безопасный маршрут до школы.



2 ТУР «Угадай дорожный знак»

Ведущий показывает на время до 5 секунд дорожный знак. Команда должна назвать его (и желательно сказать, к какой группе он относится). Каждой команде ведущий предлагает по 6 дорожных знаков.

Оценка ответа: за 5 или 6 правильно названных дорожных знаков команда получает жетон зеленого цвета; за 3 или 4 – желтый жетон; остальные получают жетон красного цвета.

3 ТУР «Регулировщик – наш помощник»

Каждая команда наугад выбирает одну карточку с изображениями регулировщика дорожного движения.

Задание: объяснить, в каком направлении могут двигаться транспортные средства и пешеходы на перекрестке при данном положении регулировщика.

Оценка ответа: правильно решено одно положение регулировщика – жетон красного цвета; 2 положения – желтый жетон; 3 положения – зеленый жетон.

4 ТУР «Нарисуйте знак»

Ведущий читает стихи о дорожных знаках. Команды должны нарисовать угаданный знак, указав его форму и цвет. Каждой команде предлагается угадать по 3 дорожных знака. Время, отводимое на один дорожный знак, – полминуты.

Оценка ответа: правильно угадан 1 знак – красный жетон, за 2 угаданных знака – желтый жетон, за 3 – зеленый жетон.

Что за знак?

Вниз по ступеням

Человек идет под землю.
Может, он в метро спешит?
Может быть, сломался лифт?

(Подземный пешеходный переход)

Шоссе шуршало шинами,
Бегущими машинами,
Но возле школы сбавьте газ –
Висит, водители, для вас
Особый знак здесь: «Дети».
За них мы все в ответе.
И вы при этом знаке тоже,
Ребята, будьте осторожны!

(Дети)

Я сойду с велосипеда,
Если знак увижу этот,
И пойду, как пешеход,
Вместе с ним
На переход.

(Движение на велосипедах запрещено)

Что за знак? Пешеход
В нем зачеркнутый идет.
Что же это означает?
Может, вас здесь обижают?

(Движение пешеходов запрещено)

Нарисован человек, землю роет человек.
Почему проезда нету?
Может быть, здесь ищут клад?
И старинные монеты
в сундуке большом лежат?
Их сюда, наверно, встарь
Спрятал очень жадный царь.
Мне сказали: «Что ты, что ты!
Здесь... ».

(Дорожные работы)

Если нужно вызвать маму,
Позвонить гиппопотаму,
По пути связаться с другом –
... к твоим услугам.

(Телефон)

Я – знаток дорожных правил,
Я машину здесь поставил.
В тихий час стоять не надо
На дороге у детского сада.

(Место стоянки)

Отчего бы это вдруг
Стрелки встали дружно в круг?
И машины друг за другом
Мчатся весело по кругу.
Что такое, в самом деле,
Словно мы на карусели!

(Круговое движение)

Видишь знак?
Его значение –
Двух дорог пересечение.
Равнозначны две подружки,
Две дороженьки-резвунки.

(Пересечение равнозначных дорог)

Ната с куколкой в тревоге,
Нужен доктор им в дороге.
Не смотрите грустным взглядом:
Помощь близко! Доктор рядом.

(Пункт первой медицинской помощи)

В знаке я не разобрался
И упал, перепугался...
А понять его не сложно:
Друг! Спускайся осторожно!

(Крутой спуск)

Вот так знак! Глазам не верю:
 Для чего здесь батарея?
 Помогает ли движенью паровое отопленье?!
 Может быть, зимою вьюжной
 Здесь шоферам греться нужно?
 Почему же в летний зной
 Знак не сняли с мостовой?

(Ж/д переезд со шлагбаумом)

5 ТУР «Викторина»

На этот тур каждая команда представляет одного знатока дорожных правил. Ведущий зачитывает вопросы, на каждый из которых даются 3 ответа.

Задание: представители команд должны самостоятельно выбрать правильный ответ на каждый вопрос.

Вопросы викторины:

1. Назовите последовательность смены сигналов в трехсекционном светофоре:

- а) зеленый, красный, желтый;
- б) зеленый, желтый, красный;
- в) красный, зеленый, желтый.

2. Какая часть улицы предназначена для пешеходов?

- а) мостовая;
- б) тротуар;
- в) проезжая часть между трамвайными путями.

3. При каком сигнале светофора можно переходить улицу?

- а) при желтом;
- б) при зеленом;
- в) при красном.

4. Где должны ходить пешеходы при отсутствии тротуара?

- а) по правой стороне обочины;
- б) по правому краю дороги;
- в) по левой обочине, навстречу движению транспорта.

5. Как пешеходы должны ходить по тротуару?

- а) придерживаясь левой стороны;
- б) придерживаясь правой стороны;
- в) придерживаясь середины.

6. Как вы должны поступать, если во время перехода перекрестка зеленый сигнал светофора сменился на желтый?

- а) быстро перебежать улицу;
- б) вернуться на тротуар;
- в) остановиться на осевой линии.

7. Вы вышли из автобуса на загородной дороге и вам нужно перейти ее. Как вы перейдете дорогу?

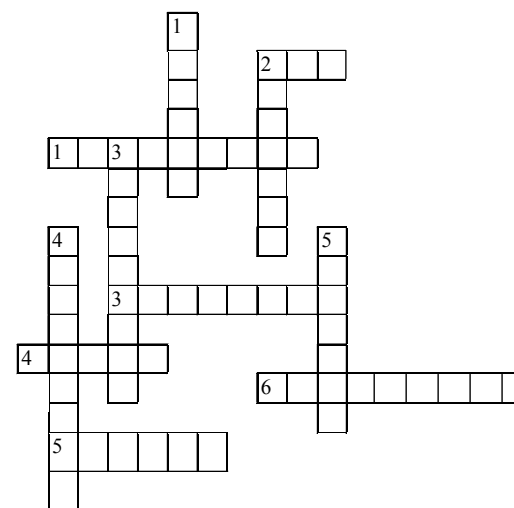
- а) обойдете стоящий автобус спереди;
- б) обойдете стоящий автобус сзади;
- в) дождетесь, когда автобус отойдет и проезжая часть будет хорошо просматриваться в обе стороны.

Оценка ответа: правильный ответ на все вопросы – зеленый жетон; правильный ответ на 6 вопросов – желтый жетон; правильный ответ менее, чем на 6 вопросов, – красный жетон.

6 ТУР «Кроссворд»

Задание командам: за 5 минут решить кроссворд.

Оценка ответа: за правильно отгаданные 10–11 слов – зеленый жетон; за отгаданные 8–9 слов – желтый жетон; если отгадано меньше 8 слов – красный жетон.



По горизонтали:

- 1. Место для посадки и высадки пассажиров (остановка).
- 2. Безбилетный пассажир (заяц).
- 3. Человек, пользующийся транспортом (пассажир).
- 4. Подземный вид городского транспорта (метро).
- 5. Место работы водителя (кабина).
- 6. Продавец билетов в транспорте (кондуктор).

По вертикали:

1. Устройство в автомобиле для безопасности водителя и пассажиров (ремень). 2. Устройство в автомобиле для наблюдения за движением транспорта сбоку и сзади (зеркало). 3. Общее название для автобуса, трамвая, троллейбуса и др. (транспорт). 4. Часть лестницы для входа и выхода пассажиров общественного транспорта (ступенька). 5. Приспособление в общественном транспорте для безопасности проезда пассажиров (поручни)

Данченко С. Учимся соблюдать правила дорожного движения // Основы безопасности жизни. – 2000. – № 7.

Приложение 5

Проблемная дискуссия

Как избежать опасности при переходе улиц? Правила дорожного движения важны, но их знаний недостаточно. Главное – научить детей прогнозировать развитие ситуаций на дороге, формировать ситуационную транспортную культуру. В ходе проблемной дискуссии, обмене мнениями учащиеся должны сами прийти к обоснованному решению той или иной ситуации.

Вопросы:

1. Что самое опасное на улице?

Ответ: Машина, которая стоит, потому что мешает вовремя заметить опасность.

2. Какая машина опаснее: которая стоит или которая едет?

Ответ: Опасны обе, но стоящая опаснее, потому что может скрывать за собой другую машину.

3. Какая из стоящих машин опаснее других?

Ответ: Та, которая выше и длиннее: автобус, грузовик-фургон, трактор, бульдозер – они больше всего мешают заметить опасность.

4. Чем опасны машины, стоящие у светофора?

Ответ: Пока они трогаются с места, из-за них может выехать другая машина.

5. Чем опасна машина, стоящая в ожидании стрелки для поворота направо?

Ответ: Пока она стоит в ожидании разрешенного поворота направо, за ней могут быть не видны машины, едущие прямо.

6. Чем могут быть опасны кусты, заборы, деревья, дома возле дороги?

Ответ: За ними может быть скрыта проезжающая машина.

7. Чем опасна только что проехавшая мимо машина?

Ответ: В первые секунды она может скрывать от пешехода встречную. Надо пропустить машину, подождать пока она отъедет дальше.

8. В чем опасность для пешехода, который спешит через дорогу к автобусу?

Ответ: Пешеход видит только автобус и больше ничего вокруг и часто не замечает приближающуюся сбоку машину.

9. В чем опасность для пешехода-школьника, который заметил на другой стороне улицы родных или друзей, и они зовут его к себе?

Ответ: Дети видят только друг друга и плохо смотрят по сторонам, могут не заметить опасность.

10. В чем опасность для детей, когда они бегут через дорогу вслед за друзьями, вслед за старшими, за мячом и т. д.

Ответ: Глаза детей при этом направлены на тех, вслед за кем они бегут, и можно не заметить опасность справа.

Приложение 6

Игры

«Дорожные знаки»

(Запрещающие, предписывающие, приоритета, предупреждающие).

Играющие становятся в круг, водящий стоит в середине. Подходя к кому-либо из играющих, водящий говорит одно из четырех слов: «запрещающие, предупреждающие, предписывающие, приоритета» – и считает до 5.

Играющий должен за это время назвать (в зависимости от слова, которое ему задано) дорожные знаки названной группы. Побеждает тот, кто назвал больше знаков.

«Запомни знаки»

Подберите несколько знакомых ребятам знаков. Нарисуйте их на отдельных листках бумаги и приколите каждому из играющих на спине

один из листков. Никто не должен знать, у кого какой знак приколот. Затем объявите, что по сигналу все ребята разойдутся по комнате и в течение трех минут каждый постарается узнать и запомнить как можно больше дорожных знаков. Трудность состоит в том, что каждому надо поглядеть знаки на спине у других, но в то же время не показать своего знака. Надо предупредить ребят о том, что во время игры нельзя стоять на месте, прислоняться спиной к стене, задерживать руками, необходимо непрерывно двигаться и одновременно изворачиваться, чтобы скрыть свой знак.

Через три минуты подается второй сигнал, играющие становятся спиной к стене. Каждому дают бумагу и карандаш и предлагают записать названия всех дорожных знаков, которые он сумел подглядеть.

Выигрывает тот, кто записал больше дорожных знаков и при этом сумел утаить свой.

«Повтори-ка»

Один из играющих называет какой-нибудь знак из определенной группы. Допустим «Въезд запрещен». Следующий повторяет «Въезд запрещен» и от себя добавляет название другого знака этой группы: «Движение запрещено», третий добавляет «Въезд запрещен», «Движение запрещено» и добавляет «Поворот направо запрещен». И так каждый следующий игрок перечисляет все ранее названные дорожные знаки и прибавляет от себя новый знак.

Если кто-то не сумеет повторить названия всех дорожных знаков или перепутает их порядок, он выбывает из игры. Побеждает тот, у кого лучше память.

«Собери дорожные знаки»

Двум командам дается задание собрать из отдельных кусочков по пять дорожных знаков. Выигрывают те, кто быстрее правильно сложил знаки.

«Посмотри и запомни»

На столе в беспорядке разложены дорожные знаки. За три минуты ребята должны запомнить, какие знаки и в какой последовательности лежат на столе. Выигрывают те, у кого лучше память.

Детский дорожно-транспортный травматизм

В последнее десятилетие отмечается рост дорожно-транспортного травматизма, в том числе и детского. На эту опасную тенденцию обратил внимание в конце прошлого года Президент РФ В. В. Путин. Однако глубокого и всестороннего изучения этой проблемы до сих пор не ведется. В то же время значительный интерес представляет исследовательская работа группы ленинградских ученых-медиков «Причины, предпосылки и исходы детских транспортных травм и организация системы их предупреждения (Методические рекомендации)», выполненная четверть века тому назад, но не потерявшая свою актуальность и сегодня.

В своей работе авторы на материалах о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) показывают не только клинические аспекты травм: тяжесть, характер повреждений и их последствия, но и на основе проведенных научных исследований убедительно доказывают, что «предупреждение детских травм как причины калечества может и должно проводиться по трем основным взаимосвязанным направлениям: социальному, технико-водительскому и медицинскому».

Сегодня, по прошествии 25 лет, когда активно идет автомобилизация страны и дорожное движение интенсивно развивается, основные положения и выводы этой работы стали еще более своевременны и полезны.

В предлагаемой статье, практически без изменения основного содержания, использованы материалы Методических рекомендаций, их основополагающие установки и выводы (текст рекомендаций дается курсивом).

Некоторые подробности чисто медицинского характера, содержащиеся в материалах и иногда кажущиеся лишними, являются необходимыми для полного понимания смысла работы, для восприятия ее важности и актуальности.

Именно недооценка в свое время значимости Методических рекомендаций, предложенных медиками, игнорирование не только этой, но и других подобных работ профилактического характера оказали негативное влияние на состояние детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ), рост которого продолжался все прошедшие годы и особенно заметен в последние несколько лет.

Понятие детского дорожно-транспортного травматизма

В современных условиях получение травм людьми на дорогах и в транспорте рассматривается как одна из множества существующих проблем транспортной среды, а возникновение дорожно-транспортного травматизма – как нарушение безопасного взаимодействия взаимосвязанных звеньев системы: «водитель-транспорт-дорога-пешеход». Возразить тому, что в каждом из звеньев системы лежат причины и разнообразные предпосылки детского транспортного травматизма и, следовательно, активная и пассивная его профилактика, трудно, практически невозможно.

Определив актуальные задачи профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и выяснив, что в этой проблеме некоторые вопросы не могут считаться в достаточной степени исследованными и разработанными, мы поставили перед собой цель изучить особенности транспортных травм в зависимости от современных условий жизнедеятельности детей и наметить систему комплексных мероприятий, направленных на их предупреждение. Но, прежде всего, необходимо определить само понятие детского транспортного травматизма.

Под **детским транспортным травматизмом** следует понимать все случаи повреждений у детей, нанесенные им наружными и внутренними частями движущегося транспорта в условиях и местах (улица, дорога, магистраль, двор и т. д.), требующих соблюдения Правил дорожного движения участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами и пассажирами).

Транспортными травмами являются те повреждения, которые дети получают при дорожно-транспортных происшествиях как при первичном ударе по телу, так и от повторно действующих сил.

К **транспортному травматизму не относятся** те случаи, когда ребенок получает травму, набегая на стоящий транспорт, или ударяется об него при езде на велосипеде, выпадает из неподвижного транспортного средства и случаи, когда ребенок, не вступая в конфликт с другими транспортными средствами, падает с велосипеда.

Четкое понимание основных терминов и понятий позволяет правильно определить причины и обстоятельства транспортного травматизма, проанализировать характер и степень тяжести повреждений у детей.

Анализ повреждений у детей при ДТП

Анализ тяжести и характера повреждений у детей, получивших травмы в результате ДТП, позволяет сделать заключение о том, что:

- **к легким травмам** могут быть отнесены только те повреждения, которые требуют амбулаторного лечения, – 6%;

- **к травмам средней степени тяжести** – те случаи, в которых дети после ДТП лечились в стационарах по поводу изолированных сотрясений головного мозга и переломов костей опорно-двигательного аппарата, не сопровождавшихся шоком, – 54,0%;

- **к тяжелым и угрожающим жизни детей повреждениям** относятся переломы костей опорно-двигательного аппарата, сопровождающиеся шоком, ушибы головного мозга с множественными повреждениями различных локализаций, независимо от осложнения их шоком, – 31,6%;

- **группу травм от транспорта, не совместимых с жизнью**, составляют повреждения, повлекшие смерть пострадавших как в течение первых семи суток с момента ДТП, так и в более поздние сроки, – 8,4%.

Данный подход к изучению смертельных исходов от полученных травм был выбран медиками Института им. Г. И. Турнера потому, что они считали более правильным ориентироваться не на сроки наступления смерти, как это делается Госавтоинспекцией по принятому у нас в стране правилу, а на характер патологоанатомических изменений, приведших к гибели детей, независимо от прошедшего времени с момента ДТП.

При этом следует заметить, что применяемый Госавтоинспекцией и по сей день метод подсчета погибших на дорогах детей занижает их действительное число. Кроме того, данные о погибших детях, предоставляемые Госавтоинспекцией, учитывают только детей, попавших в ДТП и погибших на территории своего региона (постоянного места проживания), а дети, прибывшие из других регионов и погибшие в результате ДТП, не учитываются. Таким образом, истинная картина ДТП с участием детей в конкретном регионе представляется в искаженном виде. Это не способствует продуктивной аналитической работе, без которой невозможно принятие правильных практических решений по снижению ДТП не только с детьми, но и всех ДТП в целом, так как такой же метод подсчета распространяется и на взрослых.

Вот недавний пример расхождения данных, приведенный одной из петербургских газет: «В целом, по данным пресс-службы УГИБДД, за

минувшие выходные дни и пятницу зарегистрировано 12 серьезных ДТП, в которых 11 человек погибли и 18 получили ранения различной степени тяжести. Что, кстати, сильно отличается от данных Медицинского пресс-центра, по которым за те же дни в 85 ДТП пострадали 99 человек. Причем 16 человек среди пострадавших – дети, один из которых от полученных травм скончался».

Разница в цифрах о количестве пострадавших – 70 человек!

Анализ тяжести и характера травм детей, полученных ими в результате ДТП, показывает, что их виды бывают самыми разнообразными. Среди них можно выделить три основные группы:

- ушибы головного мозга – 17%;
- сотрясения головного мозга – 57%;
- повреждения без черепно-мозговой травмы – 26%.

Как видим, основным видом повреждений у детей в ДТП является черепно-мозговая травма – 74% (17% + 57%).

В ходе исследования «выяснено, что место нахождения детей (пешеходов, велосипедистов и пассажиров) относительно транспортного средства в момент получения ими травм ни в коей мере не снижает тяжести повреждений, но в определенной степени влияет на их характер. Так, у пешеходов и велосипедистов в подавляющем большинстве случаев (76%) имела черепно-мозговая травма, в то время как у пассажиров данный вид повреждений отмечался почти в два раза реже.

Следует также отметить, что анализ частоты переломов костей скелета в ДТП при участии различных видов средств транспорта позволил определить, что чаще всего как при столкновении с грузовым, так и с легковым транспортом страдали кости нижних конечностей и черепа и закрытые переломы значительно преобладали над открытыми. При этом установлено, что травмы костей таза и бедра почти в два раза чаще наносятся высоким грузовым автомобилем. Кости голени, наоборот, чаще повреждаются легковыми автомобилями.

Общепринятым критерием тяжести транспортных повреждений является время пребывания детей на лечении в стационарах. В связи с тем, что сроки лечения пострадавших в больницах колебались в больших пределах, медиками Института им. Г. И. Турнера была сделана попытка определения факторов, влияющих на время лечения детей в зависимости от сроков оказания им помощи.

Проведенный анализ показал, что сроки госпитализации детей не могут влиять на исходы повреждений, тем более, что большая часть детей была доставлена в стационары после ДТП вовремя (в течение первого часа – 67%, в течение первых двух часов – 6%).

Вместе с тем выявлено, что несвоевременная госпитализация отмечалась тогда, когда пострадавшие дети после ДТП доставлялись первоначально в амбулаторные медицинские учреждения или родители пытались оказать помощь сами.

Коснувшись темы своевременности оказания медицинской помощи, нельзя не остановиться на ней немного подробнее, в том числе и с позиций сегодняшнего дня.

Медицинская помощь пострадавшим на месте ДТП

Десятки тысяч людей гибнут в дорожно-транспортных происшествиях, причем треть из них – из-за безучастности или медицинской безграмотности очевидцев.

По словам медиков, на месте происшествия пострадавшим оказывают доврачебную медицинскую помощь в одном случае из ста. Люди просто не знают, что делать в экстренной ситуации. Между тем приемы оказания первой медицинской помощи не так уж сложны, но именно от них порой зависит человеческая жизнь.

«Практика показывает, что жизнь пострадавших нередко зависит именно от того, какая им будет оказана помощь в первые минуты после ДТП. По мнению японских специалистов, если пострадавший находился в состоянии клинической смерти не более 3 мин, вероятность того, что жизнь удастся спасти, составляет 75%. При увеличении этого промежутка до 5 мин вероятность уменьшается до 25%, по прошествии 10 мин человека спасти не удастся» (Илларионов В. А. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем. – М.: Транспорт, 1989).

Вот данные о проблеме оказания первой медицинской помощи, изложенные в Государственном докладе «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации 2003 года»: *«...определяющим фактором является время с момента получения травм (возникновения ДТП) до оказания первой медицинской или доврачебной помощи (начала спасательных работ). Наиболее эффективно оказание помощи пострадавшим в течение 30 минут с момента получения травмы. По данным Минздрава России, в случае остановки дыхания у пострадавшего это время сокращается до 5–10 минут. Среди лиц, получивших первую медицинскую помощь в течение 30 минут после ранения, осложнения возникают в два раза реже, чем у лиц, которым помощь была оказана позже указанного срока. Отсутствие же помощи в течение первого часа после получения травмы увеличивает количество*

летальных исходов среди тяжело пораженных на 30%, до 3 часов – на 60% и до 6 часов – количество погибших возрастает почти вдвое.

В работе по оказанию помощи пострадавшим, как правило, пассивную роль занимают участники дорожного движения. Водители, пешеходы и пассажиры транспортных средств, а также работники коммунальных, дорожных, транспортных служб, Госавтоинспекции знаний и практики оказания первой помощи практически не имеют. До 70% водителей не знают назначения предметов и медицинских препаратов, находящихся в автомобильной аптечке первой медицинской помощи».

Согласно временным нормативам, установленным Министерством внутренних дел РФ, время прибытия нарядов дорожно-патрульной службы на места ДТП, в которых пострадали люди, с момента получения соответствующей информации составляет:

- в Москве и Санкт-Петербурге – 20 мин;
- в других городах – 15 мин;
- на федеральных автодорогах – 20 мин;
- в прочих населенных пунктах и на других автодорогах – 60 мин.

По заказу ГИБДД РФ Центр стратегических разработок (ЦСР) подготовил и представил на рассмотрение программу мер, которая, по мнению ее разработчиков, позволит вдвое снизить смертность на дорогах России.

Основную причину смертности в ДТП специалисты центра видят в несвоевременной первой помощи: «По представленным данным, 3% пострадавших погибают в момент ДТП, 42% – в лечебных учреждениях и 55% погибает после ДТП и до прибытия в больницу! По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), если помощь оказывается в течение 9 минут после аварии, то жизнь пострадавшему можно спасти в 30% случаев. Если в течение 18 минут, то человек выживает лишь в 15% случаев».

На реализацию программы, подготовленной ЦСР, как говорят сами ее разработчики, уйдут годы, а число ДТП постоянно растет и негативно сказывается на демографической ситуации в России.

Вывод из всего сказанного очевиден: учить приемам оказания доврачебной медицинской помощи необходимо начинать со школьной скамьи и приступать к этой работе надо срочно! При этом не ограничиваться лишь устными объяснениями и показом картинок. Многие приемы доврачебной помощи доступны школьникам в 14–16 лет, а назначение предметов и препаратов, содержащихся в медицинской аптечке, – и в более раннем возрасте. Не сделать этого – значит обречь многих пострадавших при ДТП на неизбежную смерть.

Смертельные исходы в ДТП

Изучение авторами исследования травм, приведших к смертельным исходам, показало, что характер повреждений у погибших детей практически аналогичен травмам раненых. В целом у погибших детей такие чрезвычайно тяжелые повреждения, как множественные переломы костей черепа и травмы внутренних органов (часто тоже множественные) по сравнению с выздоровевшими детьми отмечались так часто, что уже в самом начале изучения причин травм с летальным исходом можно было говорить об особой тяжести смертельных повреждений от транспорта. В ходе изучения было установлено, что все повреждения от транспорта у погибших детей были настолько тяжелы уже в момент получения травмы, что большая часть детей (67%) умерли на месте ДТП до прибытия «скорой помощи». Изучение причин смерти детей, следовавшей во время транспортировки и в стационарах в первые часы или в первые сутки, определило, что и в этих случаях травма была несовместима с жизнью сразу же после ДТП.

При анализе особо тяжелых травм удалось установить, что при столкновении детей с крупногабаритными транспортными средствами (грузовиками, автобусами и т. п.) полученные травмы в 75% случаев приводили к смертельным исходам. При этом в 56% случаев это была черепно-мозговая травма. При аналогичных случаях с легковыми автомобилями она отмечалась значительно реже.

Отдаленные исходы ДДТТ

Авторы исследования проанализировали не только характер и тяжесть травм от транспорта, но изучили и отдаленные исходы травматизма, выздоровления и детского калечества.

Под **детским калечеством** следует понимать помимо инвалидности и неизгладимые последствия, а также функциональные расстройства любых систем организма ребенка, наступившие после получения ребенком травмы от транспортного средства. Приведем некоторые примеры:

Инвалидность

Юра В., 9 лет (история болезни № 4400), перебегая перед близко идущим легковым автомобилем, был им сбит. С ушибом головного мозга тяжелой степени, закрытым переломом правой теменной кости был госпитализирован. Через год после травмы у ребенка развилась левосторонняя тугоухость, еще год спустя появились судорожные припадки.

Андрей М., 7 лет (история болезни № 13 883), перебегая трамвайные пути, был сбит трамваем, в результате чего у мальчика имели

место травматический отрыв левой голени и закрытый перелом левого бедра. В состоянии шока III степени мальчик был доставлен в больницу, где находился на лечении 123 дня, а затем переведен в институт протезирования.

Неизгладимые последствия

Сергей Б., 12 лет (история болезни № 9128), был сбит легковым автомобилем и с открытым многооскольчатым переломом обеих костей левой голени в тяжелом состоянии доставлен в больницу. Через 1 год 9 месяцев после травмы у пострадавшего выявлено укорочение поврежденной конечности на 3 см, искривление позвоночника и перекос таза, что значительно нарушило осанку мальчика.

Функциональные расстройства

Витя Л., 5 лет (история болезни № 2942), был сбит автобусом. Госпитализирован с диагнозом: ушиб головного мозга средней степени тяжести, субарахноидальное кровоизлияние. Через 4 года после получения травмы родители отметили повышенную раздражительность, плаксивость, снижение памяти и систематически возникающие резкие головные боли.

Определение числа неблагоприятных исходов ДДТТ показало, что величина калечества очень велика и достигает 42,5%, в том числе:

- на долю инвалидности приходится 4,5%;
- неизгладимые последствия составляют 13,0%;
- функциональные расстройства – 25%.

Необходимо отметить, что в современных условиях, в отличие от прошлых лет, в подавляющем большинстве случаев (78%) причиной инвалидности является такое трудно поддающееся лечению заболевание, как посттравматическая эпилепсия, в то время как травматический отрыв части конечности повлек за собой инвалидность у детей только в 22% случаев.

Анализируя причины неблагоприятных исходов лечения черепно-мозговых травм у детей, следует указать на то, что исследование выявило ряд ошибок административного и организационного характера. Так, например, было установлено, что пострадавшие, имевшие ушибы и сотрясения головного мозга, по ничем не обоснованному требованию родителей, не пролечившись необходимого минимального количества дней, покинули стационары в 27% и 60% случаев соответственно. Развитию неблагоприятных исходов повреждений черепа и головного мозга способствовало то, что при лечении только 24,5% обследованных детей в момент экспертизы наблюдались невропатологами поликлиник.

Таким образом, особая тяжесть повреждений от транспорта, влекущих за собой большое число детской инвалидности, привела к необходимости выявления предпосылок основных причин травматизма, типичных обстоятельств получения детьми повреждений от транспорта, которые не могут изучаться только с медицинских позиций, а требуют анализа социальных аспектов жизни и поведения детей в дорожно-транспортной среде (социальное направление профилактики).

Форштат М. Опасная тенденция: Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Основы безопасности жизни. – 2006. – Март.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Перечень законов и нормативных документов, регламентирующих деятельность по профилактике, предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) и пропаганде безопасности дорожного движения	5
Примерный план общешкольных мероприятий по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ)	6
Перечень знаний и умений учащихся по правилам безопасного поведения на дорогах	8
Программа для педагогов и школьников с целью профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и активизации деятельности отрядов юных инспекторов движения (Из опыта Череповецкого района)	11
Программа курса по выбору «Безопасность и защита человека на улицах и дорогах»	13
Приложения	17
Приложение 1. Пешеход в дорожном движении	17
Приложение 2. Ребенок и велосипед	27
Приложение 3. Катание на роликовых коньках и досках	30
Приложение 4. Игра «Учимся соблюдать правила дорожного движения»	34
Приложение 5. Проблемная дискуссия	40
Приложение 6. Игры	41
Приложение 7. Детский дорожно-транспортный травматизм	43

ПРОФИЛАКТИКА И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
ДЕТСКОГО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ТРАВМАТИЗМА

Методические материалы

Корректор *И. А. Рычкова*
Компьютерная верстка *Е. А. Черкашиной*

Подписано в печать 00.00.0000. Формат 60х84/16.
Печать офсетная. Гарнитура Таймс.
Усл. печ. л. 0,00. Тираж 850 экз. Заказ 1182

Издательский центр Вологодского института развития образования
160012, Вологда, ул. Козленская, 99а