

Szabadulás a labdától, hálón át.

Kosár-, kézilabda, labdavezetés nélkül.

Fogójátékok több fogóval.

Egyéni, sor- és váltóversenyek (nagy távolságra a forduló).

Ha a teremben több osztály kell hogy dolgozzon egyszerre, beszéljük meg a kolégákkal, hogy egyik héten az egyik megy ki futni, a másik héten a másik. Így a teremben maradónak is nagyobb hely jut.

A tanár is fusson egyszer-kétszer a tanulókkal, vezessen iramot, és felügyelni is jobban tud a „lemaradókra”.

Az őszi, téli időszak különösen kedvező a kitartó futásokhoz a jó levegő miatt.

A téli foglalkozások egyike is jó alkalmat szolgáltat az állóképesség fejlesztésére.

Frissen leesett hóban futni, és a pihenőhelyen hőcsatázni, mindenki számára élvezetet jelent.

IRODALOM

- [1] *Frenkl Róbert*: Sportélettan, Sport, 1983.
- [2] *Molnár Sándor*: TF közleményei, 1984, I. sz.
- [3] *Fejes Zoltán*: Korszerű edzés az atlétikában, Sport, 1978.
- [4] Sportoktatási tanfolyamok anyaga: Ált. elm. ismeretek, Sport, 1965.
- [5] *Szekeres Sándor*: Fiaral atléták edzése, Sport, 1982.
- [6] *Nádori László*: Bevezetés a tudományos kutatás módszertanába, Sport, 1976, kézirat.
- [7] *Barabás Anna*: Magyar fiatalok motoros képességei, TF közleményei, 1985/1.
- [8] *K. H. Cooper*: A tökéletes közérzet programja, Sport, 1987.

GEDON LÁSZLÓ
Jászberény

A közlekedésre nevelésről

A közelmúlt és napjaink iskolai nevelőmunkáját, az iskolával szemben állított követelmények „maivá” alakításának törekvéseit tekintve, mind gyakrabban fogalmazzuk meg a közlekedésre nevelés fontosságát. A közlekedés technikai eszközeinek rohamosan növekvő száma, a város—falu között e területen korábban meglévő különbségek csökkenése: felszínre hozta azt a hiányosságot, hogy társadalmunk, benne ifjúságunk, tanulóink közlekedési magatartása, morálja kifogásolható. A nagyfokú motorizáció jelentősen növelte a veszélyhelyzetek kialakulásának lehetőségét, melyek szenvedő alanyai sok esetben a gyalogosok és a kerékpárosok. A balesetek okainak elemzése itt nem feladat. Az viszont tény, hogy tanulóink, gyalogosan és kerékpáron sajnálatosan sokszor részesei közlekedési baleseteknek.

A közlekedésre nevelni kell!

A közlekedésbiztonság fokozásának igényét belátva jelent meg a 2013/1985. (VI. 11.) Mt. sz. határozat, mely kimondta: „A gyermekek közlekedésre nevelését már óvodáskortól kell kezdeni és folytatni a tanulóifjúság körében. A feladat végrehajtása érdekében az illetékes társmínisztériumokkal közösen a szükséges intézkedéseket folyamatosan tettük, amelynek keretében az iskolákban folyó közlekedési oktatás, helyes

közlekedésre nevelés, a közúti balesetek megelőzése érdekében végzendő felvilágosító propagandatevékenység összhangját kívánjuk megteremteni.”

Tapasztalatom szerint ez nem sikerült. A kezdeti kezdeményezések, az egyes alsó és felső tagozatos osztályok tanterveibe beépített ismeret- és tevékenységanyag nem is szolgálta a céltudatos közlekedésre nevelést. Egyébként e néhány elem hamarosan kikopott a dokumentumokból.

A biztonságos közlekedésre nevelésben sürgősen lépni kell. Mi legyen a cél az általános iskolában?

A gyalogos és kerékpáros közlekedés területén

- azon képességek fejlesztése, melyek segítségével a közlekedési szituációk áttekintése, a bennük való aktív, biztonságos alkalmazkodás fejlődik;
- a közlekedési szabályismeretek fokozatos és folyamatos elsajátításával a szabálytudat erősítése, ezeknek a közlekedéstechnikai készségfejlesztésben történő tudatos felhasználásával az elméleti és gyakorlati nevelés-képzés összekapcsolása;
- az előző két feladat megvalósításával párhuzamosan a szociális, morális magatartás, a közlekedésben felelősséggel vállalt részvétel erősítése.

Az elmondottakat csak tudatos, tervszerű, folyamatos nevelőmunkával lehet elérni. Alapelv, hogy e feladatok csak tapasztalati-gyakorlati alapon oldhatók meg. Nem a KRESZ tételes szabályismertetését kell elvégezni.

Az alábbiakban ismertetett tematika-javaslat egy lehetséges változat, amely a feladatok közül elsősorban az első kettőt célozza meg. Javaslat lévén, lehetőséget ad a súlyponteltolásokra, a helyi körülményekhez igazításra (ez mindenképp indukolt is!), időkerete pedig biztosítja az adott korosztály megfelelő szintű felkészítését.

A javasolt óraszámok biztosítása az iskolák hatásköre. A jelenlegi tantervet figyelembe véve egyik tárgyra sem terhelhetők. Nem is biztos, hogy ez lenne az indukolt, hiszen a közlekedésre nevelés nem tantárgyi, hanem általános nevelési feladat. A javasolt 6—8 óra tervezhető a környezetismeret, a technika, az osztályfőnöki órák terhére, de felhasználhatók az ifjúsági mozgalom adta lehetőségek is.

S végül: kik vezessék ezeket a foglalkozásokat? Természetesen, akinek van gépjárművezetői engedélye. Az utóbbi években pedagógusképzőt végzetek is kaptak többkevesebb felkészítést e feladatra. Sokkal szerencsésebbek azok az iskolák, ahol közlekedési szakreferensi (szakelőadói) végzettségű nevelő dolgozik. Számuk már igen jelentős országosan. A Művelődési Minisztérium, az OKBT együttműködésével, a közlekedési ismeretek oktatásához az alábbiak szerint képzett ki közlekedési szakreferenseket az 1977—1986 közötti időszakban:

óvónőképző intézetekben	550 fő
tanítóképző főiskolákon	1470 fő
tanárképző és műszaki főiskolákon	2095 fő
tudományegyetemeken	755 fő
	<hr/>
	összesen 4870 fő
1987—88-ban tervezett	605 fő
	<hr/>
	összesen 5475 fő

Néhány megyében több aktív pedagógus is végzett szakreferensként. A feladatok mind eredményesebb teljesítésének személyi feltételei adottnak tekinthetők, még akkor is, ha tudjuk, ma még nem minden iskolában dolgoznak speciálisan felkészített nevelők.

A jelen körülmények mellett is minden erőfeszítést meg kell tennünk, hogy gyermekeink megfelelő közlekedésbiztonsági nevelésben részesüljenek.

JAVASLAT A KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS TEMATIKÁJÁRA

Osztály	Óraszám	Ismeret	Gyakorlat
1.	6	<p>Az óvodában tanult, gyalogosokra vonatkozó közlekedési ismeretek felelevenítése</p> <p>Gyalogos közlekedés szabályai a járdán és az útesten.</p> <p>Forgalomirányítás: — a rendőr karjelzéseinek értelmezése, gyakorlása — forgalomirányító jelzőlámpák jelzéseinek értelmezése.</p>	<p>Az útesten történő biztonságos átkelés gyakorlása: — kijelölt gyalogátkelőhely — a járda meghosszabbított vonala — legrövidebb út — körütekintés — járművek távolság- és sebességbecslése a biztonságos átkelés szempontjából Egyéni és csoportos átkelés gyakorlása</p>
2.	6	<p>A gyalogosok közlekedésére vonatkozó jelzőlámpák és jelentésük: — „Kijelölt gyalogátkelőhely” — „Gyalogos alul- vagy felüljáró” — „Gyalogút” — „Gyalogút vége”</p>	<p>A gyalogos közlekedés további szabályainak elsajátítása gyakorlással: — gyalogos elsőbbsége kanyarodó járművel szemben — a gyalogosokra vonatkozó tilalmak — gyalogos közlekedés az útesten, lakott területen és lakott területen kívül — gyalogosok közlekedése zárt csoportban Utazás önállóan tömegközlekedési eszközökön (jegykezelés, biztonságos elhelyezkedés, udvariasság)</p>
3.	6	<p>Aluljárók, felüljárók, lánc- és egyéb korlátok szerepe a biztonságos gyalogos közlekedésben.</p> <p>A kerékpárosokra vonatkozó jelzőtáblák, jelentésük és szabályok: — „Kerékpárút” — „Kerékpárút vége” — „Gyalog- és kerékpárút” — „Gyalog- és kerékpárút vége” — „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” — „Elsőbbségadás kötelező!” — „Kerékpárral behajtani tilos!” — „Behajtani tilos!” — „Mindkét irányból behajtani tilos!”</p>	<p>A megoldások szemléltetése, modellezése (terepasztalon, rajzon, fólián)</p> <p>Kerékpárvezetés tanulása forgalom elől elzárt területen (iskolaudvaron, KRESZ-parkban): — a le- és felszállás gyakorlása — egyenes haladás gyakorlása kétkezes kormányzással — jobbra és balra kanyarodás, megfordulás gyakorlása kétkezes kormányzással (biztonságfokozás) — több kerékpáros együttes gyakorlása a követési távolság megtartásával.</p>
4.	6	<p>Az utazás szabályai tömegközlekedési eszközökön: — vasúton, HÉV-en, villamoson, hajón és repülőgépen — vízi közlekedés fontosabb szabályai</p>	<p>Gyakorlás a lehetséges közlekedési eszközökön: — segítség le- és felszálláskor — udvariasság, előzékenység, biztonság</p>

Osztály	Óraszám	Ismeret	Gyakorlat
		<ul style="list-style-type: none"> — helyi és távolsági közlekedési eszközök 	<p>Menetrendek megismerése, használata</p> <p>A kerékpáros közlekedés alapjainak, szabályainak gyakorlása:</p> <ul style="list-style-type: none"> — egyenes haladás felváltva egykezes kormányzással — jobbra és balra kanyarodás gyakorlása hátránézással, kitekin-téssel — szabályos kikerülés — előzés (szabályai és feltételei) gyakorlása — párhuzamos közlekedés kerékpárúton az oldaltávolság tartásával — követési távolság, fékezés (fékút)
5.	8	<p>Útvonal típusok:</p> <ul style="list-style-type: none"> — „Autópálya” — „Autópálya vége” — „Autóút” — „Autóút vége” — „Főútvonal” — „Főútvonal vége” <p>A gyalogosokra és kerékpárosokra vonatkozó szabályok és tilalmak:</p> <ul style="list-style-type: none"> — járdán, hídon és alagútban — leállósávon és kerékpársávon — útpadkán — kerékpárúton — vasúti vagy zárt villamospályán — gyalogúton, kitaposott ösvényen. <p>A kerékpár hatóságilag előírt biztonsági felszerelése:</p> <ul style="list-style-type: none"> — világítás (elől, hátul) — fékek — csengő — fényvisszaverő prizma <p>„Látni és látszani (láttatni)” elv a közlekedésben</p>	<p>Gyakorlás a lehetőségek szerint</p> <p>A kerékpározás gyakorlati elemeinek továbbfejlesztése KRESZ-parkban, iskolaudvaron vagy bolyákkal, szalagokkal kijelölt gyakorlólóhelyen (esetleg biztonságos közúton).</p>
6.	8	<p>A kerékpározás szabályai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — egyirányú utcában — körforgalomban — főútvonalon <p>Balra kanyarodás szabályai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — főútvonalon — szembejövő forgalomnál — szembejövő és keresztező forgalom esetén — nagy forgalmú útkereszteződésben 	<p>Gyakorlás értelem szerint</p> <p>Az elsőbbségadás gyakorlása:</p> <ul style="list-style-type: none"> — elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák esetén — jelzőtáblák nélküli kereszteződésekben <p>A balra kanyarodás gyakorlása értelem szerint, az iskola környékén. (Főútvonal és KRESZ-tilalmak kivételével.)</p>

Osztály	Óraszám	Ismeret	Gyakorlat
		Felkészülés a kerékpárvezetői vizsgára. A „Kerékpárvezetői igazolvány” biztosította jogok és kötelezettségek	Tanulmányi séta a gyalogosok közlekedési magatartásának megfigyelésére, értékelésére Problémaszituációk elemzése. Tesztlapok kitöltése a gyalogosok és kerékpárosok közlekedésére vonatkozó elméleti és gyakorlati ismeretekből
7.	8	Közlekedési partnerkapcsolat értelmezése, megfigyelése Az előzékenység, az udvariasság, a megelőzési taktika szerepe a biztonságos közlekedésben A kerékpáron való személy- és csomagszállításra vonatkozó szabályok, előírások A jobbra tartási kötelezettség értelmezése A forgalmi sávváltásra vonatkozó szabályok Kanyarodás szabályai felfestett járműosztályozó esetén	Transzparensen, tablókon, dián, tesztlapokon szereplő forgalmi helyzetek megoldása az áthaladási sorrend és az elsőbbségadás szabályainak figyelembevételével Gyakorlás értelem szerint. Egyenes haladás a járda szélétől 20–30 cm távolságra Gyakorlás értelem szerint Az irányváltoztatás, ill. kanyarodási szándék időbeni és biztonságos jelzésének gyakorlása
8.	6	Konkrét gyalogos- vagy kerékpáros-baleset megbeszélése a baleseti ok(ok), a véltenség, a segély- (segítség-) nyújtási kötelezettség stb. szempontjából. Baleseti statisztikák elemzése A közúti közlekedés biztonságát befolyásoló tényezők: — a forgalom szabályozottsága — megengedett haladási sebesség — követési távolság betartása — féktávolság betartása — időjárási viszonyok — útvizonyok — a jármű műszaki állapota — emberi tényezők Az elsősegélynyújtás legfontosabb ismeretei, teendői: — a helyszín biztosítása — a sérült biztonságba helyezése — mentők hívása — teendők vérzés, törés, eszméletvesztés esetén	Esetenkénti megfigyelés, séta, egyéni vagy csoportos tapasztalatok megbeszélése Az elsősegélynyújtás legfontosabb és leggyakoribb módjainak gyakorlása

Megjegyzés: a „Kerékpárvezetői igazolvány” megszerzése nem kötelező.