

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
«Чесменская СОШ им. Гаврилова М.В.»

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО
ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ, НАПРАВЛЕННОЙ
НА ПРОФИЛАКТИКУ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

Направления работы школы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Достижение положительных и долгосрочных эффектов в организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма возможно только на основе комплексного подхода в решении вопросов детской безопасности на дорогах и профилактики травматизма. Такой подход включает в себя учебную и внеурочную деятельность, работу с родителями, информационное и материально-техническое обеспечение и контроль со стороны администрации.

1. Учебный процесс:

- проведение занятий и бесед с обучающимися в рамках программы по ОБЖ;
- изучение Правил дорожного движения по другим программам, согласованным и утвержденным педагогическими и (или) методическими советами;
- проведение учебных экскурсий;
- показ учебных видеофильмов, кинофрагментов, использование учебных компьютерных программ;

2. Внеурочная деятельность

- проведение тематических классных часов;
- беседы инспекторов ГИБДД с обучающимися (воспитанниками);
- участие в мероприятиях по Правилам дорожного движения, проводимых на муниципальном и областном уровне;
- участие в мероприятиях по безопасности дорожного движения, проводимых в рамках Всероссийской операции "Внимание - дети!";
- обсуждение с учащимися конкретных примеров дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, произошедших на территории города/района или области;
- проведение бесед с учащимися-нарушителями Правил дорожного движения;
- ведение журнала проведения инструктажей перед выходами в общественные места;
- создание и работа отряда юных инспекторов движения.

3. Информационное и материально-техническое обеспечение

- программы, справочная и методическая литература: библиотека у каждого учителя (воспитателя), преподавателя ОБЖ, ответственного за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательном учреждении;

- оформление и размещение стенда по безопасности дорожного движения, план-схемы безопасного подхода к образовательному учреждению, уголков по безопасности дорожного движения в начальной школе;

- наличие индивидуальных схем у учащихся начальной школы;

- инструктаж воспитателей, педагогов, классных руководителей на методических объединениях, совещаниях классных руководителей (воспитателей), педагогических советах;

- создание кабинета по безопасности дорожного движения, оборудованного в соответствии с требованиями, предъявляемыми к их оснащению.

4. Работа с родителями

- обсуждение вопросов безопасности дорожного движения на родительских собраниях;

- обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на заседаниях родительского комитета;

- проведение бесед с родителями по сообщениям о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей и подростков и нарушений правил дорожного движения несовершеннолетними.

5. Контроль со стороны администрации

- проверка правильности и систематичности заполнения журналов;

- обсуждение вопросов по профилактике и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на совещаниях при директоре, педагогических советах и т.п.;

- посещение учебных занятий и внеклассных мероприятий администрацией образовательного учреждения, ответственных за организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Для обеспечения эффективной работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

План внеклассных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

№ п/п	МЕРОПРИЯТИЯ	СРОК	ОТВЕТСТВЕННЫЕ
1.	Проведение уроков изучения Правил дорожного движения согласно программе	Ежемесячно	Классный руководитель

2.	Проведение бесед на родительских собраниях по БДД	1 раз в полугодие	Классный руководитель
3.	Проведение мероприятий по ПДД: "Знай, правила дорожного движения как таблицу умножения", "Посвящение первоклассников в пешеходы", "Красный, жёлтый, зелёный", "Азбука безопасности", "Горят огни на перекрёстках", "Дорога и я", "Дорожная грамота".	В течение года	Классный руководитель, зам директора по ВР, ОДК
4.	Организация конкурсов на лучший рисунок, рассказ, исполнение стихотворения по безопасности движения	В течение года	Классные руководители, зам директора по ВР, зам директора по безопасности
5.	Проведение бесед - "минуток" по профилактике несчастных случаев с детьми на дороге (в начальных классах ежедневно на последнем уроке)	В течение года	Классный руководитель
6.	Участие в проведении "Недели безопасности" (по плану школы)	Сентябрь, май	Классный руководитель, зам директора по ВР, социальный педагог
7.	Заседание методического объединения классных руководителей	1 раз в месяц	Зам директора по ВР
8.	Подведение итогов работы, утверждение плана работы на следующий год	Май	Зам директора по ВР, зам директора по безопасности

Планы-конспекты

План-конспект мероприятия №1

Тема: Правила дорожного движения.

Класс: 7

Цель: изучить основные понятия и термины правил дорожного движения.

Задачи:

1. **Обучающая:** углубить у детей знание того, что ПДД — это закон для всех участников движения.
2. **Развивающая:** развивать внимательность, зрительную память.
3. **Воспитывающая:** Воспитание правовой культуры

Тип занятия: классный час.

Обеспечение мероприятия:

1. МТО: компьютер, мультимедийный проектор
2. ДО : слайды дорожных знаков, электронный учебник по ПДД.
3. МО: план-конспект, сборник по ПДД, брошюры «Правила дорожного движения».

Структура мероприятия:

1. Организационный момент (3-5 минут)
2. Вводная часть (3-5 минут)
3. Основная часть (20-25 минут)
 - 3.1 Изложение теоретического материала
 - 3.2 Игра с участниками по знакам дорожного движения
4. Заключительная часть (3-5 минут)

Ход мероприятия:

1. Организационный момент.

Приветствие участников мероприятия. Сообщение темы и цели мероприятия.

2. Вводная часть (беседа).

Давайте вспомним, что такое правила дорожного движения?

Правило — условие, которое обязательно должно выполняться всеми участниками конкретного действия (например, игры, правописания, судебного процесса, организации, учреждения).

Следовательно, правила дорожного движения (сокращенно: ПДД) — свод правил, регулирующих обязанности водителей транспортных средств и пешеходов, а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Основная часть

3.1 Изложение теоретического материала (рассказ, демонстрация слайдов, объяснение).

Высокий рост автомобильного транспорта, увеличение интенсивности движения на улицах и дорогах требуют строгого выполнения Правил дорожного движения. А ведь ежедневно каждый из нас оказывается участником движения в качестве пассажиров, пешеходов, а в летнее время и в качестве водителей велосипедов. От дисциплины всех участников движения зависит спокойствие и порядок на улицах, а также работа транспорта в целом. Недисциплинированное поведение детей и подростков, особенно в городах с интенсивным движением, является основной причиной дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями. Знать и соблюдать дисциплину, Правила дорожного движения должны не только водители всех автотранспортных средств, но и пешеходы, и пассажиры. Правила движения — закон улиц и дорог для всех. И этот закон надо строго выполнять.

Правила являются едиными для всей территории Российской Федерации и помогают установить порядок движения по улицам, площадям и другим проездам в городах и населенных пунктах, а также по дорогам. Действие Правил распространяется и на дворы, и на внутриквартальные проезды жилых массивов, проезды, находящиеся на территориях промышленных предприятий, карьеров, складов, участков лесосек. Соблюдение Правил обязательно для всех граждан и организаций.

Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством (п. 1.6. ПДД).

Настоящие Правила введены в действие 1 июля 1994 года и включают в себя 24 раздела, вот некоторые из них (найти в брошюре ПДД).

Общие положения (1).

Общие обязанности водителей (2).

Обязанности пешеходов (4).

Обязанности пассажиров (5).

Сигналы светофора и регулировщика (6).

Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также погону животных (24).

Более подробно останавливаюсь на разделе 1. «Общие положения» (привожу в виде аукциона (вопрос-ответ)).

Особое внимание уделяю следующим терминам:

«Участник дорожного движения» — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

«Водитель» — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«Пешеход» — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляски.

«Пешеходный переход» — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1—1.14.3 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.2 (научить учащихся ориентироваться в цифровом обозначении).

Повторим термин «Дорога», на данном занятии они должны усвоить различие между проезжей частью, полосой движения и разделительной полосой.

Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей. «Разделительная полоса» — конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части, и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Разделительной полосой может быть бетонный бордюр с газоном, ограждение... «Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Проезжая часть поделена на полосы движения, а между собой они отделены разделительной полосой.

Разъясняю термины «Стоянка» и «Остановка», выделяю принципиальные различия и нахожу соответствующие им знаки.

К Правилам дорожного движения есть приложения № 1 «Дорожные знаки» и № 2 «Дорожная разметка и ее характеристики».

Более подробно необходимо остановиться на дорожных знаках. Вспомнить, на какие группы они делятся.

3.2 Игра с участниками по знакам дорожного движения

Показываю дорожный знак, ученик объясняет, к какой группе знаков он относится и что обозначает. Можно пользоваться брошюрой ПДД, чтобы лучше в ней ориентироваться и развивать зрительную память на дорожные знаки. Данное задание превращаю в игру. Тому, кто дал правильный ответ, начисляется очко. Выигрывает, набравший наибольшее количество правильных ответов. По результатам игры раздаются призы. Если ученики хорошо ориентируются в брошюре и в дорожных знаках, то на следующем этапе предлагаю игру «Зналок дорожных знаков».

На столе все знаки перемешаны. Команда из нескольких учеников выбирает знаки определенной группы (группу знаков можно определить по жеребьевке) и закрепляет их на стенде. Выигрывает команда, выполнившая задание.

4.Заключительная часть

Делаются выводы по содержанию мероприятия, его проведению.

План-конспект мероприятия №2

Тема: Безопасность дорожного движения.

Класс:7

Цель: Изучить основы безопасности дорожного движения.

Задачи:

- 1.**Обучающая:** Расширить у детей знания о БДД.
- 2.**Развивающая:** развивать логическое мышление, речь.
- 3.**Воспитывающая:** Воспитание правовой культуры.

Тип занятия: Классный час.

Обеспечение мероприятия:

- 1.МТО: компьютер, мультимедийный проектор
- 2.ДО: электронный учебник по ПДД.
- 3.МО: план-конспект, сборник по ПДД.

Структура мероприятия:

- 1.Организационный момент (3-5минуты)
- 2.Вводная часть (3-5минут)
- 3.Основная часть (20-25 минут)
 - 3.1 Изложение теоретического материала учителем
 - 3.2 Дискуссия по БДД
- 4.Закрепление материала (3-5минут)

Ход мероприятия:

1. Организационный момент.

Приветствие участников мероприятия. Сообщение темы и цели мероприятия.

2. Вводная часть (беседа).

Давайте вспомним, что такое БДД?

Безопасность дорожного движения — комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения.

3. Основная часть

3.1 Изложение теоретического материала учителем (рассказ, объяснение)

По российскому законодательству безопасность дорожного движения - это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства (говорят также о безрельсовом транспорте), в результате которого причинен ущерб. То есть исключаются, например, дорожные происшествия с участием только пешеходов (упал на дороге, сбит толпой и т. п.) и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. (Электронный учебник по ПДД)

Дорожные происшествия являются самой опасной угрозой здоровью людей во всём мире. Ущерб от дорожно-транспортных происшествий превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий (самолетов, кораблей, поездов, и т. п.) вместе взятых. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из важнейших мировых угроз здоровью и жизни людей. Проблема усугубляется и тем, что пострадавшие в авариях — как правило, молодые и здоровые (до аварии) люди. По данным ВОЗ, в мире ежегодно в дорожных авариях погибают 1,2 млн человек и около 50 млн получают травмы. Более 35000 погибает на российских дорогах, и более 40000 на дорогах США. По оценкам статистиков, с начала XX века на дорогах США погибли в ДТП более 3 миллионов человек, что превышает все потери США (650 000) во всех военных конфликтах (с 1775 года).

При изучении дорожной безопасности, выявляют факторы, влияющие на частоту и тяжесть ДТП. Не каждое ДТП является «неизбежной случайностью» — так, например, по статистике, около 5 % летальных ДТП являются выявленными самоубийствами, а некоторое (меньшее) количество ДТП являются убийствами. Также, выявлено множество других факторов, влияющих на вероятность ДТП, ответственность за которые несут участники дорожного движения, поэтому в настоящее время практически не используется

распространенная ранее формулировка «несчастный случай на дороге», «снимающая» ответственность с участников ДТП.

Штраф и тюремное заключение являются с юридической точки зрения наиболее строгими видами наказания против виновников ДТП при дорожном движении. Цель всего этого – снижение частоты тех нарушений, против которых они применяются и тем самым в снижении количества ДТП, которые непосредственно связаны с этими нарушениями. Но всё же на данный момент как бы ни повышали размеры штрафов, большинство водителей так же не пристёгиваются ремнями безопасности, проезжают на красный сигнал светофора, превышают ограничение скорости. А ведь это самые простые методы сохранения жизни как самим водителю и пассажирам, так и непосредственно остальным участникам дорожного движения. (электронный учебник: разделы административная ответственность и штрафы).

Таким образом, каждый водитель, каждый пассажир должны соблюдать правила дорожного движения, быть пристегнуты оборудованными в автомобиле ремнями безопасности, следить за показанием стрелки спидометра и понимать, что делают всё это они не для сотрудников дорожно-патрульной службы, не для правительства РФ, вводившее штрафы, а для сохранения собственного же здоровья, за сохранение спокойствия своих родных и близких, находившихся не с вами!

3.2 Дискуссия по БДД .

1. Какие виды ДТП вы знаете?
2. Что такое несчастный случай?
3. Какие меры наказания применяются к виновникам ДТП?
4. Является ли падение человека на скользкой дороге случаем ДТП?
5. Как вы думаете, почему некоторые водители не пристёгиваются ремнями безопасности?

5. Подведение итогов

Делаются выводы по содержанию мероприятия, его проведению.

План-конспект мероприятия №3

Тема: Пассивная безопасность ТС.

Класс: 7

Цель: Изучение пассивной безопасности ТС.

Задачи:

1.Обучающая: Сформировать у детей знание о пассивной безопасности ТС.

2.Развивающая: Развивать умение анализировать, делать выводы.

3.Воспитывающая: Воспитание правовой культуры.

Тип мероприятия: Классный час

Обеспечение мероприятия:

1.МТО: компьютер, мультимедийный проектор

2.ДО: презентация «пассивная безопасность ТС», видеофильм «отвязанные»

3.МО: план-конспект.

Структура мероприятия:

1.Организационный момент (3-5минуты)

2.Вводная часть (3-5минут)

3.Основная часть (20-25 минут)

3.1 Изложение теоретического материала учителем

3.2 Дебаты участников мероприятия

4. Заключительная часть (5-10минут)

Ход мероприятия:

1.Организационный момент.

Приветствие участников мероприятия. Сообщение темы и цели мероприятия.

2.Вводная часть (беседа).

Знаете ли вы что такое безопасность ТС?

Автомобильная безопасность условно делится на два вида — активную и пассивную. Активная безопасность — это системы и устройства машины, которые позволяют ей избежать столкновения. А пассивная — это возможности автомобиля сохранить жизнь и здоровье пассажиров, если нештатная ситуация всё-таки произошла. В арсенале любого современного авто есть целый ряд средств для смягчения последствий аварии: ремни, подушки, деформируемые зоны.

3. Основная часть

3.1 Изложение теоретического материала учителем (рассказ, демонстрация презентации, видеофильма, объяснение).

Что случается с автомобилем и его пассажирами при лобовом ударе? Автомобиль мнётся и останавливается, а пассажиры по инерции продолжают «лететь» вперёд, навстречу рулю, торпеде и лобовому стеклу. Казалось бы, места в салоне машины немного, сильно разогнаться (и, значит, стукнуться) не получится. Если бы. Ведь ускорение достигает десятков g , и такой удар может быть равносильен прыжку с многоэтажки.

Чтобы живые остались в живых и не покалечились во время серьёзной аварии, их скорость при столкновении нужно погасить как можно плавнее (недаром, прыгающим с высоты подстилают многоярусные маты). Причём скорость гасить нужно так, чтобы внутри автомобиля оставалось достаточно жизненного пространства. А вот это уже задача, которая предъявляет к силовой структуре автомобиля взаимоисключающие требования.

Получается, что кузов должен быть и жёстким, и податливым одновременно. Так вот, жёстким делают каркас «жилой» зоны, в которой находятся водитель и пассажиры — при ударе она деформируется в последнюю очередь. Силовая «клетка» салона сделана из сверхпрочной стали, в дверях есть мощные брусья, не дающие им сминаться. А относительно податливыми изготавливают специальные зоны, за счёт деформации которых и будет гаситься скорость. Моторный отсек и багажник как раз являются так называемыми зонами запрограммированной деформации. Так автомобили делают сравнительно недавно. Раньше же никто об этом не задумывался, и машины сминались равномерно — страдал и кузов, и салон. А у современных автомобилей, попавших в аварию, как правило, можно увидеть, что передок разбит всмятку, а салон цел.

Не менее страшен и удар сзади. В этом случае у пассажиров есть опасность повреждения шеи. Чтобы этого избежать, человечество придумало подголовники, а затем — и активные подголовники. Первые просто удерживают голову, не давая ей слишком сильно запрокинуться назад. А вторые сами, как только произошла авария, «прыгают» вперёд, обеспечивая мгновенную опору голове и вообще не давая ей смещаться.

Но это полдела. Чтобы люди получили наименьшие увечья, их во время аварии нужно удерживать совершенно особым способом.

Способы нам всем известны с пелёнок, но менее значимыми от этого они не становятся. Это устройства, системы и конструкции, которые преследуют всего лишь одну цель — вовремя «поймать» человека и как можно бережнее и плавнее погасить его скорость. Конечно, лучше остальных на этом поприще себя проявил бы большой батут. Он способен наиболее безвредно погасить энергию и скорость падающего на него предмета. Ведь он мягкий. Жаль, что места для батутов и многоярусных матов в автомобиле нет. Зато нашлось место для ремней и подушек безопасности.

Ремни переключали в автомобиль, как и множество других полезных решений, из авиации. Поначалу на автомобилях ставились ремни с двухточечным креплением,

которые «держали» седоков за живот или грудь. Не прошло и полувека, как инженеры смекнули, что многоточечная конструкция гораздо лучше, потому что при аварии позволяет распределить давление ремня на поверхность тела более равномерно и значительно снизить риск травмирования позвоночника и внутренних органов. В автоспорте, например, применяются четырёх-, пяти- и даже шеститочечные ремни безопасности — они держат человека в кресле «намертво». Но на «гражданке» из-за своей простоты и удобства прижились трёхточечные.

Чтобы ремень нормально отработал своё предназначение, он должен плотно прилегать к телу. Раньше ремни приходилось регулировать, подгонять по фигуре. С появлением инерционных ремней необходимость «ручной регулировки» отпала — в нормальном состоянии катушка свободно крутится, и ремень может обхватить пассажира любой комплекции, он не сковывает действия и каждый раз, когда пассажир захочет сменить положение тела, ремешок всегда плотно прилегает к телу. Но в тот момент, когда наступит «форс-мажор» — инерционная катушка тут же зафиксирует ремень. Кроме того, на современных машинах в ремнях применяются пиропатроны. Небольшие заряды взрывчатки детонируют, дёргают ремень, и тот прижимает пассажира к спинке кресла, не давая ему удариться.

Ремни безопасности — это одно из самых действенных средств защиты при аварии. И хотя им сто лет в обед, их конструкция постоянно изменяется и улучшается. Вторым по значимости после ремней изобретением можно, пожалуй, назвать подушки безопасности. (показ видеофильма).

Изначально вариантов наполнения колокола подушки было несколько. Например, некоторые инженеры предлагали закачивать в колокол газ, который хранился бы под высоким давлением в баллоне. Но принцип пиротехнического наполнения подушки перевесил. Именно он позволил надувать её мгновенно — всего за 30—50 тысячных доли секунды. И пока инженеры нашли необходимое горючее, которое при небольших размерах заряда срабатывало как надо, они многое перепробовали, в том числе и ракетное топливо. Сегодня в подушках в качестве пиропатрона используются компактные и лёгкие «таблетки» из кристаллического вещества. Если соединение при помощи электрического тока нагреть до температуры выше 330°C, оно начнёт разлагаться на азот и натрий со скоростью, которая позволяет наполнять колокол подушки и доводить давление газов в нём до рабочей величины всего за 0,025–0,05 секунды.

Срабатывание подушки опасно резким скачком давления, который может привести к травмированию барабанных перепонок и контузии. Ведь раскрытие колокола (иногда одновременно нескольких) происходит в небольшом замкнутом пространстве автомобильного салона. Подходов к решению этой проблемы несколько. Например, скорость вылета подушки снижают до определённого предела, чтобы хоть какая-то часть вытесняемого воздуха смогла стравиться через неплотности салона. Второй, достаточно действенный способ, — применение подушек относительно небольшого объёма. Но в некоторых случаях проблем с барабанными перепонками и контузией не избежать, всё зависит от индивидуальных особенностей человека и размера машины.

Несмотря на большой прорыв в сфере «надувной» защиты, сказать, что подушки находятся на пике развития нельзя. В скором времени подушки наделят способностью раскрываться не после аварии, а за мгновения до нее, тогда пневмоудар удастся сделать несколько мягче. Сейчас электроника умеет определять наличие пассажира в кресле, но в планах разработчиков научить систему безопасности распознавать индивидуальные данные человека (вес, рост), который в момент аварии сидит в кресле. Именно тогда подушка сможет сработать максимально эффективно.

Системы «надувной» защиты уже давно не ограничиваются фронтальными подушками. Конструкторы разработали аналогичные системы для защиты человека при боковом ударе. В базовое оснащение многих современных авто уже входят боковые подушки, вмонтированные в спинки передних сидений, а также надувные «занавески», которые размещаются в рёбрах крыши. Первые защищают тело пассажира при боковом ударе, а вторые — голову. В отличие от фронтальных подушек, которые сдуваются практически сразу после срабатывания, занавески могут сохранять давление в течение нескольких секунд, то есть до тех пор, пока опасная ситуация не минует. А при опрокидывании автомобиля они не дадут непристёгнутым пассажирам вылететь из салона.

3.2 Дебаты участников мероприятия

Предлагаю учащимся разделиться на две команды (за и против ремней безопасности) и поучаствовать в дебатах. По одному человеку из каждой команды выходят к доске и высказывают свои аспекты за и против ремней безопасности. Тому, кто доказал своё мнение, начисляется очко. Выигрывает та команда, которая наберет больше очков. По результатам дебатов раздаются призы. Если ученики хорошо ориентируются в теоретическом материале, то на следующем этапе предлагаю дебаты «за и против подушек безопасности»

4. Заключительная часть

Делаются выводы по содержанию мероприятия, его проведению.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Внеклассные мероприятия, это события, занятия, ситуации в коллективе, организуемые преподавателями или кем-нибудь другим для учащихся с целью непосредственного воспитательного воздействия на них.

Цель внеклассных мероприятий – обеспечение всестороннего и гармонического развития школьников. Это требование отвечает основной идее воспитания – воспитать человека, гармонически сочетающего в себе духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство.

2. Все названные виды внеклассной мероприятий в большинстве случаев тесно связаны друг с другом, имеют много общего и направлены на развитие у школьников интереса к предмету, логического мышления.

3. Общими условиями организации любой внеклассной деятельности учащихся являются:

— учет интересов и потребностей учащихся конкретного класса;

— четкое планирование внеклассной работы, определение ее конечных результатов;

— тесная связь с другими предметами;

– внимание к общественно полезной деятельности учащихся.

4. Под профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма следует понимать целенаправленную деятельность по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибают и получают травмы дети и подростки.

Эффективность профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, с одной стороны зависит от активного взаимодействия всех субъектов, заинтересованных в обеспечении БДД, сохранения жизни детей и подростков, а с другой – требуется внедрение в практику этой работы современных научных достижений и новых педагогических технологий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ананьев, Б. Г. Человек как предмет воспитания [Текст]: избр. пед. труды. Т. 2./ Б. Г. Ананьев. – М.: Просвещение, 1980. – 196 с.
2. Актуальные вопросы формирования интереса в обучении [Текст] / под ред. Г.И. Щукиной. – М.: Педагогика, 1984. – 97 с.
3. Гуткина, Н.И. Психологические проблемы взаимодействия учителя с подростком [Текст] / Н.И. Гуткина // Вопросы психологии. - 1984. - № 2. - С. 99-106.
4. Калечиц, Т.Н. Внеклассная и внешкольная работа с учащимися [Текст] / З.А. Кейлина, Т.Н. Калечиц. – М.: Просвещение, 1980. – 119 с.
5. Каджаспирова, Г.М. Педагогика [Текст] / Г.М. Каджаспирова. – М.: Гардарики, 2007, -528с.
6. Лихачев, Б.Т. Педагогика [Текст]: курс лекций/ Б.Т. Лихачев. – М.: Прометей; Юрайт, 1998.- 464 с.

7. Педагогика профессионального образования [Текст]: учебное пособие для студентов высш. пед. учеб. заведений /под ред. В.А.Сластенина.- М.: Издательский центр «Академия», 2004.- 368 с.
8. Поспелов, Е.М. Школьный топонимический словарь [Текст] / Е.М. Поспелов. – М.: Просвещение, 1988. – 134 с.
9. Подласный, И.П. Педагогика [Текст] / И.П. Подласный. – М.: Владос, 2005. - 574 с.
10. Правила дорожного движения: экзамен без проблем [Электронный ресурс].- М.: ООО «Акелла», 2007.- 1 электр. опт. диск (CD – ROM; 12 см. – Систем. требов.: ПК 486; Windows 95 (OSR).
11. Рахимов, А.З. Роль нравственного воспитания в формировании личности [Текст] / А.З. Рахимов // Классный руководитель. -2001. -№ 6.
12. Рожков, М.И. Организация воспитательного процесса в школе [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / М.И. Рожков, Л.В. Байбородова – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 2000.- 450 с.
13. Скалеренко, А.Б. Общая педагогика [Текст] / А.Б. Скалеренко. – М.: Юнити-Дана, 2006. -479 с.
14. Харламов, И.Ф. Педагогика [Текст] / И.Ф. Харламов. – М.: Гардарики, 2000. -519 с.
15. Кирьянов, В.Н. Пропоганда БДД [Электронный ресурс]: Официальный сайт ГИБДД МВД России / В.Н. Кирьянов // <http://www.gibdd.ru/>
- 16.Добрая дорога детства [Электронный ресурс]: интернет портал// <http://www.dddgazeta.ru/>