

Бюджетное профессиональное образовательное учреждение
Удмуртской Республики
«Глазовский политехнический колледж»

Методическая разработка классного часа
на тему: «Безопасность дорожного движения. Зацепинг»

Составители:
Завалина К.А., педагог-психолог
Чувашова С.А., социальный педагог

Глазов 2019

Содержание

1. Аннотация.....	3
2. Методическое назначение, обоснование темы, подготовительный этап.....	3
3. Структура классного часа.....	3
4. Ход классного часа.....	4
5. Подведение итогов.....	8

1. Аннотация на методическую разработку классного часа «Безопасность дорожного движения. Зацепинг» выполненную педагогом-психологом Завалиной К.А и социальным педагогом Чувашиной С.А.

Методическая разработка информирует обучающихся о безопасности дорожного движения с использованием компьютерных технологий, демонстрации слайдов, учебного фильма, профилактического фильма про зацепинг.

В методической разработке применяется дискуссия, как один из активных методов обучения. Методическая разработка по проведению тематического классного часа «Безопасность дорожного движения. Зацепинг» - важнейшее направление воспитания молодежи в области правил дорожного движения представлена в рамках воспитательной работы классного руководителя.

Современные требования к профессиональному образованию предполагают активизацию гражданской позиции обучающихся с использованием конкретных примеров, анализа современной дорожной обстановки в стране.

Важную роль играет использование современных фактов.

2. Методическое назначение:

Методическая разработка предназначена для проведения классного часа на тему: «Безопасность дорожного движения. Зацепинг» с применением технологий.

Технологии:

- проблемная: воспитание поведения людей на улицах;
- частично-поисковая: анализ современного поведения молодежи на дорогах.
- здоровьесберегающая: поведение в общественных местах, на дорогах действия граждан в экстремальных и чрезвычайных ситуациях.

Обоснование темы:

Название мероприятия затрагивает основные темы: «Правила дорожного движения», «Здоровый образ жизни», «Современное поведение молодежи», помогающие обучающимся разобраться в информации и повлиять на идеологию молодежи. Благодаря подготовленной информации, представленной в презентации, фильме, выступление обучающихся, освещаются исторические данные по данной теме. На слайдах представлена история правил дорожного движения, а фильм представляет необходимость знаний правил дорожного движения и последствия от их невыполнения.

Подготовительный этап:

Данное мероприятие готовится преподавателями, специалистами и студентами.

Актовый зал подготовлен и оформлен в соответствии с тематикой.

3. Структура классного часа

Тема: «Безопасность дорожного движения. Зацепинг»

Метод проведения: презентация, показ учебного фильма, профилактического фильма, викторина.

Актуальность: Скорость движения, плотность транспортных потоков на улицах и дорогах нашей страны быстро возрастают, и будут прогрессировать в дальнейшем. Поэтому обеспечение безопасности движения становится все более важной государственной задачей. Особое значение в решении этой проблемы имеет заблаговременная и правильная подготовка наших пешеходов - детей, которых сейчас за воротами дома подстерегают серьезные трудности и опасности, жить которым придется при несравненно большей интенсивности автомобильного движения.

Причиной дорожно - транспортных происшествий чаще всего являются сами дети. Приводит к этому незнание элементарных основ правил дорожного движения, безучастное отношение взрослых к поведению детей на проезжей части. Представленные самим себе дети, мало считаются с реальными опасностями на дороге. Объясняется это

тем, что они не умеют управлять своим поведением. Избежать этих опасностей можно лишь путем соответствующего воспитания и обучения ребенка с раннего возраста.

Безопасность движения обеспечивается тогда, когда все – и водители, и пешеходы, и пассажиры соблюдают правила. Несчастья на улицах и дорогах происходят не только по вине водителей. Анализ дорожных происшествий за последние годы убедительно показывают, что около половины из них возникают по вине пешеходов и пассажиров из-за незнания правил дорожного движения или пренебрежения к ним.

Цель:

1. Углублять знания обучающихся о правилах дорожного движения.
2. Формировать представления о безопасности дорожного движения при передвижении по улицам и дорогам.
3. Воспитывать навыки выполнения основных правил поведения обучающихся на улице, дороге с целью предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Воспитывать потребность в соблюдении правил безопасности на дорогах.
4. Развивать творческие способности обучающихся студентов.

Задачи:

- познакомить с историей возникновения дорожных правил;
- углублять знания обучающихся о правилах дорожного движения;
- повторить правила уличного движения для пешеходов;
- развивать умения самостоятельно пользоваться полученными знаниями в повседневной жизни.

Форма: дискуссия, беседа.

Актуальность: пропаганда правильного поведения на дорогах и улицах.

Оборудование: ПК, интернет- доска.

Ход мероприятия:

1. Объявление темы мероприятия, цели его проведения;
2. Информационный блок о безопасности дорожного движения ;
3. Подведение итогов мероприятия.

4. Ход классного часа

Место проведения: актовый зал.

Отводимое время: 45 минут.

Учебно-наглядное пособие и ТСО: мультимедийная установка, компьютерный экран, диск.

Этапы проведения классного часа:

1. Вступительное слово классного руководителя (мастера ПО) (5 минут);
2. Выступление студентов. Показ слайдовой презентации (6 минут);
3. Показ Учебного фильма (9 минут);
5. Выступление студента про зацепинг (17 минут);
6. Показ профилактического фильма (5 минуты);
7. Викторина (8 минут);
8. Подведение итогов (2 минуты).

Вступительное слово классного руководителя (мастера ПО).

Выступление студентов «История правил дорожного движения». Показ презентации «Правила дорожного движения».

История российских ПДД началась при Иване III (XV век), который утвердил общие правила пользования почтовыми трактами с перекладными лошадьми, позволяющие быстро преодолевать большие расстояния.

Император Петр I (годы правления - 1682-1725) издал в 1683 году указ, запрещающий быструю езду по Москве, езду без возниц и на невзнузданных лошадях, а также запрещающий кучерам бить прохожих хлыстами, ввел правила разъезда с правой стороны. В 1718 году в Санкт-Петербурге Петр Великий учредил генерал-полицеймейстерское управление (полицию), на которую была возложена ответственность за безопасность дорожного движения.

В 1730 году императрица Анна Иоановна ввела наказание за несоблюдение скоростного режима — любителей быстрой езды полагалось штрафовать, сечь розгами и ссылать на каторгу.

В то же время в крупных городах появилось большое количество частных извозчиков. Для того, чтобы регулировать их деятельность и следить за качеством обслуживания пассажиров, государственные органы стали выдавать лицензии. Для получения «номера» извозчики должны были опрятно выглядеть, следить за внешним видом лошадей и соблюдать правила — управлять конным транспортом только в трезвом виде и не останавливать повозки посреди улиц. С возникновением «конки» появилось новое правило проезда перекрестков — преимущество тяжелых «вагонов» перед другими транспортными средствами.

Появление первых автомобилей в XIX веке значительно увеличило необходимость в качественной организации дорожного движения. Уже в 1896 году в России был принят документ, регулирующий движение «самодвижущихся экипажей», а в 1900 году в Санкт-Петербурге утвердили порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу. Уже тогда были определены многие правила, действующие и сейчас.

Автомобиль должен был быть зарегистрирован, оснащен номерными знаками спереди и сзади и исправен, что подтверждалось ежегодным обязательным осмотром специальной комиссией. Интересно, что выдавались номерные знаки, имеющие разные размеры в разных городах и называемые «жестянками», в то время на один год, подтверждая оплату водителем ежегодного транспортного налога. Старые номера можно было оставить себе, и многие украшали ими помещения. Запрещалось ездить с открытым глушителем или без такового. За неисправность выхлопной системы полагался штраф.

Управлять автомобилем мог гражданин старше 21 года, знающий грамоту и русский язык, соответствующий требованиям по состоянию здоровья, сдавший специальный экзамен по вождению и имеющий разрешение на управление. Здесь можно обратить внимание на то, что уже с 1900-х годов существовали специальные учебные заведения, где велась подготовка будущих водителей. Передача прав третьим лицам, не имеющим специальной подготовки, и оставление автомобиля на улице без присмотра были запрещены.

Нарушителей правил наказывали в зависимости от степени вины и повторности нарушения - штрафом до 100 рублей или арестом на две недели. За агрессивную езду, нахождение за рулем в пьяном виде и перегораживание дорог можно было лишиться прав на управление автомобилем.

Известно, что уже тогда существовали платные дороги — на шоссе, где располагались заставы, экипажи должны были оплатить специальные сборы.

Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, была «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и ее окрестностям», утвержденная Моссоветом 31 июля 1918 года. Следом за ней в 1920 году был опубликован подписанный В.И. Лениным Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)», установивший ограничение скорости для легковых автомобилей 25 верст в час, а для грузовых — 15 верст в час, при перемещении ночью — 10 верст в час.

До принятия в 1940 году единых для всего союза Правил Дорожного Движения каждый регион и город разрабатывал и утверждал свои ПДД, теперь они создавались на базе общих. В 1957 году были выпущены новые типовые ПДД, из которых были

исключены многие неоправданные ограничения. На основе этого документа в 1957-1959 году разрабатывались и вводились республиканские правила.

Важно отметить, что даже в годы Великой Отечественной Войны работы в направлении безопасности дорожного движения не прекращались, например в 1944 году в Москве приняли новые ПДД, повысившие требования к водителям и пешеходам, а 30 марта 1945 года появились акты, регламентирующие требования к внешнему виду автомобилей в г. Москва.

В 60-е годы проводилась работа по стандартизации для всей территории страны бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта, принятию единых правил регистрации и учёта транспорта, проведения технических осмотров и методов учёта ДТП.

Важным шагом в мировой безопасности дорожного движения стало принятие «Конвенции о дорожном движении» и «Протокола о дорожных знаках и сигналах» на международной конференции в Женеве в 1949 году, на основе которых все страны разрабатывают свои ПДД. В 1959 году к ним присоединился и Советский Союз, выпустив на их базе в 1961 году единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», пересмотренные и переутвержденные в 1965 году. В 1963 году Советом Министров РСФСР были введены номерные знаки для тракторов, самоходных шасси и тракторных прицепов, повысившее ответственность трактористов-машинистов за соблюдение правил дорожного движения и состояние техники.

В 1967 году было запрещено ездить на мотоциклах и мотороллерах без защитных шлемов.

Начиная с 1968 года в рамках борьбы за понижения количества ДТП было введено повсеместное изучение ПДД в общеобразовательных школах и профтехучилищах, с 1971 года такие занятия начали проводить в старших группах дошкольных учреждений, а в дальнейшем в рамках борьбы за БДД и снижение травматизма среди детей в повсеместную практику вошли различные слеты, совещания и семинары для юных участников дорожного движения. В это же время были созданы научно-исследовательские лаборатории проблем безопасности дорожного движения при ВНИИ МООП и МВД СССР, введена в Москве первая ЭВМ для регулирования движения одновременно на семи перекрестках.

Самым важным событием в истории ПДД стало принятие участниками конференции ООН по дорожному движению 8 ноября 1968 года в Вене «Конвенции о дорожном движении», подписанной представителями 68 стран мира, в том числе СССР. Данный документ действует и в настоящее время, хоть и претерпел некоторые изменения и дополнения. В 1994 году Российская Федерация присоединилась к «Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов».

В переходный для страны период 90го-2000го годов работа над безопасностью дорожного движения также велась высокими темпами. Были изменены порядок регистрации транспортных средств и приема экзаменов, в том числе сдача практической части экзамена в два этапа — площадка и город, введены новые паспорта транспортных средств, свидетельства об их регистрации и номерные знаки, новые водительские удостоверения.

В 2003 году в России впервые было введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО).

Серьезным шагом в борьбе с нарушениями ПДД стало принятие в России в 2008 году положений, позволяющих применять средства фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме, для привлечения владельцев транспортных средств к ответственности и создание центров обработки данных фотовидеофиксации нарушений (ЦАФАП).

Последние десять лет работа по совершенствованию правил дорожного движения идет огромным темпами: принято более двухсот нормативных правовых актов,

ужесточается наказание за нарушения ПДД, связанные с состояниями алкогольного и наркотического опьянения, совершенствуют процесс приема экзаменов на право пользования транспортом.

Просмотр учебного фильма «Правила дорожного движения».

Выступление студента по теме «Зацепинг».

Новое увлечение молодежи зацепинг: что это такое? Зацепингом называется особый способ передвижения на железнодорожном транспорте при котором человек цепляется за внешние элементы вагонов или просто едет на крыше или открытых площадках. В некоторых странах мира – зацепинг вынужденная мера, так как например в Индии и в Африке поезда постоянно переполнены до предела и люди просто вынуждены перемещаться таким опасным образом. Некоторые зацеперы просто экономят на покупке билетов, хотя, казалось бы – жизнь и здоровье куда дороже любого проездного билета.

В России зацепинг – это своего рода хобби у молодежи. Зацеперы катаются на поездах регулярно, создают собственные сообщества в разных социальных сетях, устраивают коллективные опасные поездки на железнодорожном транспорте. Единственная цель зацеперов в опасном перемещении – пощекотать собственные нервы, получив выброс адреналина от экстремальной ситуации.

Чем опасно хобби?

Зацепинг – опасное увлечение, которое регулярно приводит к несчастным случаям на дороге. Такой способ езды может привести к тому, что зацепер может упасть во время движения поезда прямо под рельсы состава, столкнуться с препятствиями, любителя острых ощущений может ударить током или же он может получить сильнейший тепловой ожог.

Вот только краткий список неприятностей, которыми чреват зацепинг. Поэтому прежде чем примыкать к сообществу зацеперов, стоит поразмышлять на тему: а стоят ли острые ощущения жизни и здоровья, горя родных и близких?

Зацепинг в России. Зацепинг в России популярен в основном в Москве и Московской области, а также отчасти в Санкт-Петербурге - там, где плотность ж-д линий и плотность населения достаточно велика. Как правило ездят на зацепе подростки 13-18 лет, коллективно или в одиночку.

Популярным является фотографирование и видеосъемка процесса езды на зацепе.

Зацепингом в развивающихся странах, в отличие от России, пользуются как правило массово. Зацеп позволяет перевозить большое количество людей на одном поезде - люди находятся внутри вагонов, на крышах, свисают из окон.

Несчастные случаи. Каждый год фиксируется несколько десятков несчастных случаев среди увлекающихся зацепом, многие из которых - смертельные.

Факторы риска следующие:

- поражение электрическим током от контактной сети
- в метро - габарит тоннелей
- падение на рельсы, в том числе под колеса встречных поездов
- падение между вагонами.

Викторина.

Классный руководитель (мастер ПО): Ребята, сейчас мы проведем викторину и ответите на вопросы . Прошу поднимать руку и отвечать на вопрос, кто поднимет руку быстрее, тот и отвечает. Кто ответит на большее количество вопросов, получит в конце викторины сладкий приз.

Вопросы:

1. Что такое тротуар? (Дорога для движения пешеходов.)
2. Что такое зебра? (Разметка дороги, обозначающая пешеходный переход).

3. Кого называют пешеходом? (Человека вне транспорта, находящегося на дороге, но не работающего на ней.)
4. Как правильно обходить трамвай? (Спереди.)
5. Как правильно обходить автобус и троллейбус? (Сзади.)
6. Кого называют водителем? (Человека, управляющего каким-либо транспортным средством.)
7. Где следует ходить пешеходам? (По тротуарам, придерживаясь правой стороны.)
8. Где можно играть детям на улице? (В специально отведенных для игр местах.)
9. С какого возраста разрешается езда на велосипеде по дорогам? (С 14 лет.)
10. В каком возрасте можно получить удостоверение на право управления мотоциклом? (В 16 лет.)
11. По какому краю дороги должны идти пешеходы в тех местах, где нет тротуара? (По левому, навстречу движущемуся транспорту.)
12. Что такое железнодорожный переезд? (Место пересечения железной дороги с автомобильной.)
13. Можно ли детям садиться на переднее сиденье легкового автомобиля? (Можно, при достижении 12 лет.)
14. Разрешается ли водителю mopeda движение по пешеходным дорожкам? (не разрешается).
15. Кого мы называем "участниками дорожного движения"? (пешеходы, водители, пассажиры).
16. Можно ли велосипедисту ехать по дороге, если недалеко имеется велосипедная дорожка? (нет).
17. Какой дорожный знак устанавливают вблизи школ? (дети).
18. Какой поворот опаснее: левый или правый? (левый, так как движение правостороннее).
19. Как называется "зебра" на дороге? (пешеходный переход).
20. Являются ли пешеходами лица, выполняющие работу на дороге? (нет).
21. Какие сигналы подает светофор? (красный, желтый, зеленый).
22. Какой перекресток называют регулируемым? (тот, где есть светофор или регулировщик).
23. Кому должны подчиняться пешеходы и водители, если на перекрестке работают одновременно и светофор и регулировщик? (регулировщику).
24. Зачем нужны стоп-сигналы на автомобиле? (чтобы другие участники дорожного движения могли видеть намерения водителя остановиться или притормозить).
25. Какой стороны нужно придерживаться, шагая по тротуару? (правой стороны).
26. Всегда ли пассажирам нужно пристегиваться ремнями безопасности? (да, всегда).
27. Как велосипедист должен информировать других участников движения о намерении остановиться? (поднять руку вверх).
28. Как следует перейти дорогу, если ты вышел из автобуса? (нельзя обходить транспорт ни спереди, ни сзади, нужно подождать, когда он уедет, и дорога будет просматриваться в обе стороны, а лучше отойти на безопасное расстояние, а если есть пешеходный переход, то переходить через дорогу следует по нему).
29. Можно ли переходить дорогу наискосок? (нет, потому что, во-первых, путь становится длиннее, а во-вторых, сложнее увидеть транспорт, который движется со стороны спины).
30. Какое положение регулировщика запрещает движение всем участникам движения? (рука поднята вверх).

5. Подведение итогов.

Классный руководитель (мастер ПО): Сегодня мы просмотрели учебные и профилактические фильмы, послушали стихи, получили много информации из слайдовой презентации, и наградили участников по результатам викторины. И я очень надеюсь, что у вас, ребята, появился повод задуматься над данной проблемой, и вы выберете верный путь к безопасности своей жизни. Всем спасибо большое за внимание!