**Содержание**

1. Пояснительная записка.
2. Структурные компоненты внеклассного мероприятия.
3. Формирование общих компетенций.
4. Ход внеклассного мероприятия.
5. Рефлексия.
6. Источники необходимой информации.

**1. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

Открытое внеклассное мероприятие на тему: «Вся наша жизнь – железная дорога» организовано с обучающимися по профессии «Машинист локомотива», с целью пополнить и углубить знания о выбранной профессии, о своем месте в жизни и в обществе*.*

**2. СТРУКТУРНЫЕ КОМПОНЕНТЫ ВНЕКЛАССНОГО МЕРОПРИЯТИЯ**

**Вид мероприятия:** тематическое внеклассное мероприятие.

**Форма проведения:** беседа, о значимости и востребованности

выбранной профессии.

**Тема: «Вся наша жизнь – железная дорога»**

**Цели внеклассного мероприятия:**

Повысить интерес к профессиям, связанным с железной дорогой; ознакомить с особенностями профессий машинист локомотива и помощник машиниста, с историей возникновения и развития этих профессий.

**Методическая цель:**

Активизация мыслительной деятельности обучающихся при проведении открытого внеклассного мероприятия.

**Задачи:**

1. Вызвать положительные эмоции участников внеклассного мероприятия (обучающихся и школьников) при разговоре о профессиях.

2. Разширить кругозор обучающихся и школьников, способствовать повышению их творческой активности, мотивации к обучению.

3. Раскрыть такие черты характера, как трудолюбие, любознательность, настойчивость, смелость и содействовать воспитанию этих качеств у обучающихся.

4. Формировать у обучающихся умение работать с дополнительной литературой и интернет-ресурсами.

**3. ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩИХ КОМПЕТЕНЦИЙ**

ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес;

ОК 2. Организовывать собственную деятельность, исходя из цели и способов ее достижения, определенных руководителем;

ОК 3. Осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач;

ОК 4. Работать в коллективе и в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями;

ОК 5. Организовать собственную деятельность с соблюдением требований охраны труда и экологической безопасности.

***Методы и приемы:*** вступительное слово преподавателя; сообщения обучающихся; использование информационно-коммуникативных технологий, ТСО.

***Предварительная подготовка:***

1. Обсуждение с руководителем центра по трудоустройству и профориентации структуры внеклассного мероприятия, возраста приглашаемых учеников школ (8-11 класс), возможных вопросов.
2. Разработка сценария внеклассного мероприятия
3. Подготовка видеоматериала (отрывки из видеофильмов, учебные видеофильмы, видеоролики РЖД ТВ**)**
4. Поиск необходимой информации.
5. Распределение обязанностей между обучающимися: подготовка сообщений, подбор материала для презентации, подбор фотографий, видеоматериала.
6. Контроль за ходом подготовки обучающихся к мероприятию.
7. Подготовка презентации «Машинист локомотива – профессия на все времена».

***Техническое оснащение:***

1. Компьютер, мультимедийная установка;

2. Презентация, видеоролики.

***Участники мероприятия:***

 **-** обучающиеся (1 – 2 курса) по профессии 23.01.09 «Машинист локомотива»;

 **-** учащиеся школ города (8-11 класс).

***Место проведения:*** мультимедийный кабинет.

***Краткая характеристика внеклассного мероприятия:***

Данное мероприятие разработано для обучающихся 1-2 курса по профессии машинист локомотива. Может быть использовано при проведении профориентационной работы с целью ознакомления выпускников школ, старшеклассников с этой профессией.

Подобные мероприятия помогают заложить в сознание обучающихся интерес к профессии и трудовой деятельности, навыки творчества и самостоятельности, что позволит в дальнейшем успешно применять полученные теоретические знания, умения, навыки в профессиональной деятельности.

*Если человек не знает, к какой пристани он держит путь,*

*для него ни один ветер не будет попутным.*

*Сенека, древнеримский философ.*

**4. ХОД ВНЕКЛАССНОГО МЕРОПРИЯТИЯ.**

 ***1. Вступительное слово****(****мастер п/о****)*

Сегодня мы проводим воспитательный час, посвященный вашей будущей профессии – машинист локомотива.

Долго рассуждать о необходимости, важности и финансовой защищенности машинистов локомотивов - бессмысленно. Просто взгляните на карты железных дорог любой страны мира, и одного этого будет достаточно, чтобы понять – профессия машиниста была, есть и ближайшие столетия будет одной из самых востребованных на планете. Не говоря уже о России, где железные дороги зовут транспортными артериями страны – именно они связывают тысячи городов и сел нашего огромного по площади государства в единый организм.

Ни авиация, ни, тем более, морской транспорт не способны заменить железную дорогу по степени охвата и разветвленности, грузоподъемности и пропускной способности, и, наконец, по степени надежности. И, само собой, никто не сможет заменить людей, ведущих стремительно рассекающие необъятные пространства страны локомотивы, тянущие за собой сквозь тайгу и пустыни, горы и леса составы поездов. Профессия машиниста  была почетной и высокооплачиваемой во все времена - с момента своего появления более двухсот лет назад и по сей день  получить эту профессию, овладеть всеми ее премудростями и завоевать право вести локомотив, значит, купить билет в одну сторону - в надежное, стабильно обеспеченное будущее, локомотивом которого являешься только ты сам.

 **2. Вначале я предлагаю вам прослушать несколько сообщений по теме**

 **« Что вы знаете о своей будущей профессии?»**

1. Когда появилась профессия «машинист локомотива»?
2. Учат ли девушек на помощника машиниста в России?
3. Как назывался первый электровоз?

 ***Ответы обучающихся:***

1. Слово «локомотив» ввели английские изобретатели Джордж и Роберт Стефенсоны, которые свой первый паровоз заводского изготовления назвали «Локомошн» («Передвижение»). Оно стало обобщенным названием всех железнодорожных тяговых машин. Первоначально управлял локомотивом механик, после распространения термина «машинист» появилась профессия – машинист локомотива.

В 1825 году Джордж Стефенсон построил первую в мире железную дорогу общего пользования с паровой тягой между городами Стоктоном и Дарлингтоном в Англии. Эту дату можно считать датой появления профессии "машинист".

2. Первой в России женщиной – помощником машиниста на железной дороге стала 25-летняя Юлия Юрова из Подмосковного Королева - которая, несмотря на все чиновничьи преграды, стала помощницей машиниста и получила доступ к заветной «баранке» электропоезда.

3. Эта машина называлась ОР-22,что значило «однофазный с ртутным выпрямителем и нагрузкой на ось 22 тонны» Машина была собрана до войны, причем в единственном экземпляре. Она показала превосходные тяговые характеристики и лучшую плавность разгона,по сравнению с "постоянниками", но после войны она была списана...тележки после небольших переделок доработали под ВЛ10, а выпрямитель до сих пор используется в качестве электропитающей установки в депо.

**3. Мастер п/о: А сейчас мы с вами посмотрим видеофильм корпоративного телевидения РЖД «Железнодорожные профессии. Помощник машиниста локомотива»**

**(Видеофильм РЖД ТВ)**

**4.Мастер п/о:** Есть несколько способов выбора профессии.

***Первый - метод проб и ошибок*,** когда человек пробует себя и разных сферах деятельности, пока не найдет профессию, которая будет приносить ему не только средства к существованию, но и ра­дость. Но на это может уйти половина человеческой жизни...

***Другой путь - изучение себя, своих интересов, склонностей, мышления, памяти и внимания*.** Познав себя, можно знакомиться с миром профессий, узнавать требования профессии к человеку и сопоставить их со своими возможностями, чтобы выбор был соз­нательным.

Есть еще ***третий путь - выбор профессии своих родителей, де­дов и прадедов*.** Он возможен в семье, где профессию передают из поколения в поколение. Для этого нужны многие составляющие, но главное - это положительное отношение взрослых к своей про­фессии, любовь к своему делу.

**5. Мастер п/о:** Давайте послушаем сообщение об истории Российского паровоза.

***Рассказ обучающегося:***

**ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО ПАРОВОЗА**

Паровоз - одна из удивительнейших машин, созданных человеком. В ней соединились металл, огонь, воздух и вода. Первый паровоз в России был построен отцом и сыном Е.А. и М.Е.Черепановыми в 1833 г., на два года опередившими постройку первого паровоза в Германии. Он перевозил до 3,2 т груза со скоростью около 16 км/ч, второй паровоз, построенный в 1835 г., мог возить груз уже в тысячу пудов (16,4 тонн) со скоростью 16,4 км/ч.

Сооружение Петербурго-Московской железной дороги, начатое в 1843 г., явилось основанием для начала русского паровозостроения. Первые паровозы для этой дороги были построены Александровским заводом в 1845 г.

Уже в середине 60-х годов XIX века в России начинается бурное строительство железных дорог, что, соответственно, приводит и к росту потребностей в паровозах.

К началу XX столетия в России были созданы многие замечательные конструктивные формы русских паровозов, дальнейшее развитие которых привело к самым передовым образцам паровозостроения.

С 1898 по 1917 г. заводы России построили 16064 паровоза. Советский период паровозостроения берёт свое начало с декабря 1920 г., когда был принят пятилетний план восстановления паровозного хозяйства.

В 1925 г. был спроектирован и построен новый пассажирский паровоз СУ, который являлся одним из лучших пассажирских паровозов.

Российский паровоз класса «Э» стал самым массовым локомотивом за всю историю паровозостроения. Всего за 45 лет было выпущено более 11 тысяч этих паровозов – такой массовостью не может похвастаться ни один из конкурентов. И хотя увидеть «Эшки» на линии сейчас вряд ли удастся – разве что, на постаменте – но увидеть их на ходу можно во многих фильмах, начиная от «Неуловимых мстителей» и заканчивая «Адмиралом».

Паровоз «ИС» – «ИСка» стал гордостью советского паровозостроения – на момент создания это был самый мощный пассажирский паровоз в Европе, и именно ему достался Гран-при на Всемирной парижской выставке 1937-го года. Именно «ИС» водил «Красную стрелу».

**6.** **Мастер п/о.** Работники железной дороги трудятся как в мирное время, так и в годы войны внесли свою лепту в дело великой победы. Послушайте рассказ о роли железнодорожного транспорта в обеспечении победы над фашистской Германией.

***Рассказ обучающегося:***

Железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении победы Советского Союза над фашистской Германией. С первых дней военных действий от железнодорожников потребовалось обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники, вооружения.
Для успешного решения задач пришлось перестроить на военный лад весь сложнейший комплекс.
Перестройка работы железной дороги серьезно осложнялась эвакуацией. Вместе с промышленным и сельскохозяйственным оборудованием из прифронтовой зоны вывозилось транспортное хозяйство магистралей, заводов и предприятий . На долю железнодорожных магистралей в первый период войны выпало поистине беспрецедентное перебазирование производительных сил страны из районов, которым угрожала оккупация, на Восток.
22 июня 1941 года на железных дорогах был введен военный график движения поездов для обеспечения воинских перевозок.
За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов - с солдатами, а также с грузами - снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то ими можно всю Землю 4 раза обернуть по экватору. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.
2,5 тысячи заводов и фабрик были вывезены за Урал, что позволило в кратчайшие сроки восстановить военный и промышленный потенциал.

В эвакуацию были вывезены 18 миллионов человек, для этого потребовалось более полутора миллионов вагонов.
Во время оборонительных боев под Москвой под воинские перевозки было подано 333,5 тысяч вагонов. В ходе подготовки Курской битвы 14 410 эшелонов перевезли целые армии в полном составе.
Только с июня по декабрь 1941 года на объекты прифронтовых железных дорог вражеская авиация совершила около 6 тысяч воздушных налетов.

В годы войны было уничтожено 16 тысяч паровозов.
В военное время железнодорожники восстановили 120 тысяч километров железнодорожных путей, 13 тысяч малых и около 3 тысяч больших мостов.
Железнодорожники обеспечили подготовку и проведение более 50 стратегических и наступательных операций, осуществленных советскими Вооруженными силами в ходе Великой Отечественной войны. Успеху этих операций способствовала своевременная доставка из глубины страны боеприпасов, горючего, продовольствия и других средств. Общий объем перевозок в период подготовки решающих сражений достиг 1 млн. тонн.    До начала великого перелома в 1943 г., после которого стал ясен исход войны, железнодорожники вынуждены были принимать участие в боевых действиях, поэтому произошло кадровое оголение железной дороги. На места машинистов, кочегаров и других специалистов пришла молодежь, подростки.

Доля молодежи (до 25 лет) в годы войны на ж.д. транспорте составляла 32% (в том числе в паровозной службе 34,3%, в вагонной - 39,3%). Машинисты водили эшелоны за тысячи километров, месяцами не возвращаясь домой.
Только в 1943 г. вышел приказ И. Сталина о возвращении всех работников железных дорог на прежние места работы. Это способствовало укреплению кадрового состава на железных дорогах, что, в свою очередь, повысило качество перевозок грузов.
**7. Мастер п/о**: Интересной профессии «Помощник машиниста локомотива» ребята обучаются в нашем колледже. Но, оказывается, и девушки могут водить составы.

***Рассказ обучающегося о Юле Юровой:***

Впервые в России помощницей машиниста на железной дороге стала девушка — Юля Юрова из Подмосковья

Еще с советских времен профессия машиниста электропоезда считалась не женским делом. Однако недавно в Подмосковье появилась первая девушка — 25-летняя Юлия Юрова из Королева — которой, несмотря на все чиновничьи преграды, все-таки удалось стать помощницей машиниста и получить доступ к заветной «баранке» электропоезда. Подробности ее удивительной истории выяснял корреспондент «МК».

До 8-го класса жизнь Юлии Юровой ничем не отличалась от остальных школьниц: она увлекалась гуманитарными предметами и подумывала о карьере журналистки. Однажды, отправляясь из Королева в Москву, девушка разговорилась с машинистом пригородной электрички. Однако когда Юлия спросила железнодорожника, куда нужно пойти учиться, чтобы стать «рулевой», тот порекомендовал ей оставить эти мысли.

Говорят, запретный плод сладок. Вот так и Юля загорелась идеей связать свою жизнь с железными дорогами. Удивительно, но ее мама, Лилия Адольфовна, не стала перечить своей дочери. После окончания 11-го класса в 2005 году девушка поступила на первый курс железнодорожного колледжа №52. В приемной комиссии представительнице слабого пола были не слишком рады: сразу же сообщили, что она, конечно, может получить диплом помощника машиниста и даже пройти практику на настоящих электропоездах, но вот дальше этого ее «состав» не тронется — женщин запрещено брать в машинисты. Впрочем, руководство колледжа постаралось утешить Юлию: «Наш диплом даст тебе сразу две профессии — помощника машиниста и слесаря: по второй ты всегда сможешь работать».

Перспектива стать слесарем, прямо скажем, не сильно обрадовала Юлю, но она все равно начала учиться в железнодорожном колледже, несмотря на туманное будущее.

Весной 2008 года девушка целый месяц практиковалась в роли помощника машиниста в депо «Москва-2», но после окончания практики руководство учреждения предложило ей заняться любой работой, кроме управления поездами.

Тогда Юлия попыталась устроиться на работу в другое депо — «Перерва», руководитель которого, Александр Корягин, с пониманием отнесся к ее желанию после окончания учебы пойти работать именно по специальности. Именно благодаря хорошему отношению и ходатайству руководства депо Юлии Юровой буквально выпал счастливый билет: разрешение на работу в роли помощника машиниста ей дал лично тогдашний начальник Московской железной дороги Владимир Старостенко.

Работа заключалась в отслеживании показаний приборов в поезде, контроле за посадкой и высадкой пассажиров и помощи машинисту — к примеру, если он забывал выполнить какую-либо операцию, она должна была ему сразу же сказать об этой ошибке. Когда состав стоял в депо, Юля вместе с машинистом обходили его, проверяли, все ли с ним в порядке. Так она работала два года.

Потом девушке пришлось сменить работу — теперь она чертила графики отправления поездов без всяких шансов вернуться «за штурвал». Но когда компания, занимающаяся пассажирскими перевозками между крупнейшими столичным вокзалами и аэропортами, в начале лета объявила набор, Юля Юрова, не раздумывая, отправила свое резюме. Рассматривалось оно долго — около двух месяцев, — но в августе девушке все же перезвонили и пригласили на собеседование. Она прошла успешно не только его, но и две строгие комиссии, одна из которых проверила ее физическое, а другая — психологическое состояние. В итоге 22 августа Юля стала помощником машиниста на поезде, курсирующем между Белорусским вокзалом и аэропортом «Шереметьево».

**8.Мастер п/о**: Вот такие замечательные и целеустремленные молодые люди и должны работать на ж.д. транспорте.

А что нового уже есть на Ж.Д.?...

***Рассказы обучающихся :***

***- Поезд «Сапсан»***

Вся история развития железнодорожного транспорта связана со стремлением к повышению рабочих скоростей движения поездов, обеспечению минимального времени нахождения в пути, увеличению использования провозной способности магистралей и повышению комфортабельности пассажиров.

В настоящее время высокоскоростные железные дороги обеспечивают не только высокую скорость передвижения, но и более высокий уровень надежности и безопасности, комфорта, экономичности. Суперпоезда, построенные на основе новейших технологий, способные развивать скорость в 300—350 км/ч, успешно конкурируют с автомобильным транспортом и авиацией.

В 2008 г. в России появился первый электропоезд «Сапсан», созданный компанией «Сименс» (Германия). Он может развивать скорость до 250 км/ч, адаптирован к русской зиме и имеет ряд других особенностей, соответствующих российским требованиям .

В настоящее время в России эксплуатируются 8 высокоскоростных электропоездов «Сапсан» на маршрутах Москва - Санкт-Петербург и Москва - Нижний Новгород.

Поезд “Сапсан” - разработка крупнейшего немецкого машиностроительного и электротехнического концерна “Siemens”. Поезд “Сапсан”, построенный для Российской корпорации ОАО “РЖД”, способен развивать скорость до 350 км/ч, однако на российских железных дорогах его скорость ограничена до 250 км/ч. Несмотря на это скоростное ограничение, поезд преодолевает расстояние между Москвой и Санкт-Петербургом за рекордное время - 3 часа 45 минут!

### Почему поезд назвали «Сапсан»? Сапсан, или настоящий сокол — самая быстрая птица (и вообще животное) в мире — по оценкам специалистов, в нападении она способна развивать скорость свыше 322 км/ч, или 90 м/с.

Именно в честь этой удивительной птицы поезд и получил свое название.

21 ноября 2008 года в моторвагонное депо Санкт-Петербург Московское (ТЧ-10) Октябрьской железной дороги прибыл первый из восьми десятивагонных высокоскоростных электропоездов серии «Сапсан».

В среднем вагоне центральной части поезда расположены бистро и купе начальника поезда. В купе начальника поезда находится рабочее место работников охраны. Вагон с бистро спроектирован как вагон для курящих. Боковые стены изготовлены из ударопрочного, устойчивого к повреждениям стеклопластика. Все внутренние детали выполнены из материалов, не требующих особого ухода.

Климатическая установка, расположенная на крыше в конце каждого вагона поезда “Сапсан”, обеспечивает комфортное тепло зимой и прохладу летом. Это достигается за счёт того, что в результате переключения воздушных каналов, прохладный воздух летом поступает в вагон со стороны потолка и пола, а зимой нагретый воздух поступает со стороны боковых стен вагона и пола.

При температуре окружающей среды от – 40 °C до + 27 °C температура в пассажирских салонах поезда + 22 °C.

Большие боковые окна в пассажирском салоне не открываются, они выполнены из травмобезопасного изолирующего стекла и снабжены солнцезащитными жалюзи.

Большая часть лучей направлена на стены и потолок, и пассажирский салон освещается рассеянным светом. Благодаря этому обеспечивается комфортное для пассажиров освещение, каждое место дополнительно оснащено лампой для чтения.

Другой потенциально высокоскоростной поезд, правда, эксплуатирующийся в России на скорости до 200 км/ч, носит имя «Аллегро» и производит его компания «Альстом» (Франция). Он ходит по маршруту Санкт-Петербург – Бусловская, далее – на Хельсинки. На отдельных участках финской территории «Аллегро» развивает скорость до 220 км/ч. Конструктивно поезд обладает особой системой наклона, позволяющей не снижать скорость в кривых при прохождении поворотов.

Нередко Российские железные дороги подвергаются критике за то, что не способствуют отечественным разработкам высокоскоростных поездов, а закупают эту продукцию за рубежом «Сапсаны» мы закупаем в Германии, исходя из простой экономической логики: потребность в них не превышает нескольких десятков составов, отечественных аналогов этим поездам пока нет, а ради такого количества организовывать производство в России «с нуля» нецелесообразно.

Проблема развития высокоскоростного экологически чистого наземного транспорта носит общенациональный характер. Ее решение позволило бы существенно улучшить ситуацию с организацией перевозок пассажиров на основных направлениях сети железных дорог, обеспечить увеличение пассажирооборота, сократить потребность в подвижном составе и в результате поднять престиж отечественных железных дорог и государства в международном аспекте.

***- Рассказ обучающегося о двухэтажных вагонах:***

Согласно планам РЖД к 2020 году практически все вагоны поездов дальнего следования будут заменены на **двухэтажные.** Преимущества их для единственной российской компании, осуществляющей пассажирские железнодорожные перевозки, очевидны. Двухэтажные вагоны вместительнее обычных почти в 2 раза, а это позволяет за одну поездку получить намного больше денег. Да и самим пассажирам новые необычны. В настоящее время по дорогам страны курсирует всего два двухэтажных поезда: Москва-Адлер и Москва-Санкт-Петербург. Вагоны для обоих составов были собраны на Тверском заводе. Подобная конструкция – отнюдь не современное изобретение. Курсировали такие вагоны по дорогам нашей страны еще в 1905 году. Производились они, кстати, тем же Тверским заводом.

Спустя столетие руководство этого предприятия решило возродить старый проект. Конечно же, новые двухэтажные вагоны РЖД на свои аналоги прошлого века похожи мало. Изготовлены они из современных материалов и имеют более совершенную форму. Ну и, разумеется, не может быть между этими двумя моделями никакого сравнения по степени технической оснащенности. Новые составы, следующие из Москвы в Адлер и Санкт-Петербург, имеют и еще одну интересную особенность. Типы пассажирских вагонов РЖД разные - это плацкарт, общий, СВ, КБ и т. д. Двухэтажные относятся к купейным. Ни плацкарта, ни СВ здесь нет. Билеты же в такой вагон стоят не слишком дорого. Заплатить за поездку придется чуть больше, чем за плацкарт в обычном поезде. К непривычным для отечественных путешественников особенностям двухэтажных вагонов можно отнести также наличие купе и туалетов, предназначенных для инвалидов, бара (помимо ресторана), магнитных карточек открывания/закрывания купе. Любителям проводить свободное время в интернете наверняка придется по душе наличие в поездах бесплатного Wi-Fi и розеток на 220 Вольт возле каждого нижнего спального места. Выглядят двухэтажные вагоны РЖД внутри очень современно и достаточно стильно. Далее давайте посмотрим, чем обслуживание в таких составах не похоже на сервис в обычных. Итак, в стоимость билета в двухэтажном поезде входят: постельное белье; сухой паек, включающий в себя йогурт, колбасу, пакетик с чаем, булочку и минеральную воду; журналы, газеты. Как видите, с одной стороны, двухэтажные вагоны выгодны компании «Российские железные дороги» и достаточно удобны для пассажиров. Заплатить за поездку в таком составе придется меньше. Однако некоторый дискомфорт, связанный прежде всего с теснотой, испытать пассажирам новых поездов все-таки придется.

**Отрывок из поэмы Игоря Кобзева «Машинисты» читает обучающийся**:

В ночном депо, как днём, светло,

Прожектора блестят, как соты.

Быть может, в жизни ничего

Нет интереснее работы!

Вот наш бригадный коллектив

Спроворил путевую справу —

И подаёт локомотив

К тяжеловесному составу.

А поезд в километр длиной.

Ну, будут ахать перегоны!

Аж до краев полны рудой

Высокие полувагоны.

Любой силач, любой штангист

Пускай посмотрит с уваженьем,

Как лёгким жестом машинист

Приводит этот груз в движенье!

Колёса дрогнули, пошли,

Запричитали в стуке яром,

Поплыл глубинный дар земли

От рудокопов — к сталеварам!..

Отсек водителя — алтарь,

Куда вступать нет дозволенья,

А я сижу, как Бог и царь,

Пред самым пультом управленья.

И это мне доверен груз,

И это я веду машину.

В любом решении своём

Я должен тут держаться крепко:

Сперва в пути пойдёт подъём —

Гляди, чтоб не порвалась сцепка.

А дальше «профиль» — под уклон,

И тут не хлопай зря глазами:

Где надо — дуй во весь разгон,

Где надо — действуй тормозами.

А за окном лёд чёрных рек,

Железное круженье леса,

Железный холод, ночь и снег,

Который тоже из железа.

Буран сугробы наметал,

Позёмка ломится снаружи,

И чёрный воздух, как металл,

Звенит от злости и от стужи.

Но нам всё это нипочём!

Летим сквозь ветер, ночь и небо

И чёрный мрак кроим лучом,

Как чёрную краюху хлеба.

Ракетой мчит электровоз,

Сквозь космос жмёт напропалую,

И только звёздный блеск берёз

Шарахается врассыпную.

Как цепкий электронный мозг,

Прожектор тьму ночную косит:

То лес, то дом, то луг, то мост

На миг ухватит — и отбросит.

И с новой жадностью опять

Чего-то ищет в поле мглистом.

Иным вовек не увидать

Того, что видно машинистам.

В кабине окна впереди.

Не как в купе, не где-то сбоку,

Глазам открыты все пути,

Вся даль, зовущая в дорогу...

**5. РЕФЛЕКСИЯ.**

Мы услышали сегодня много о профессии машинист локомотива. В заключении хочу задать вам несколько вопросов: Что нового вы узнали об истории профессии машинист? Какими профессиональными качествами должен обладать машинист локомотива? Какие медицинские противопоказания есть в вашей будущей профессии?

Почему наше мероприятие названо «Вся наша жизнь – железная дорога»?

**(Ответы обучающихся)**

Вот и подошло к концу наше мероприятие. Надеюсь, каждый из вас расширил свои знания об истории выбранной профессии, о профессиональных качествах машиниста и еще раз продумал правильность сделанного выбора.

Для железнодорожного транспорта - высокоразвитой, технически оснащённой отрасли, профессия "**Машинист локомотива**" останется востребованной ещё долгие годы - до тех пор, пока летательные аппараты будущего повсеместно не вытеснят тепловозы и электровозы. Благодарю всех! Успехов вам! 

**6. ИСТОЧНИКИ НЕОБХОДИМОЙ ИНФОРМАЦИИ.**

***Основные***

1. <http://www.rzdtv.ru> Корпоративное телевидение ОАО «РЖД»

2. <https://rzd.ru> сайт ОАО «РЖД»

3. Профессия машинист локомотива <http://www.proprof.ru/stati/careera/vybor-professii/o-professiyah/professiya-mashinist-lokomotiva>

4. Профессия помощник машиниста: что нужно о ней знать

<http://www.syl.ru/article/207406/new_professiya-pomoschnik-mashinista-chto-nujno-znat-ob-etoy-spetsialnosti>

***Дополнительные***

1. Дидактический материал по курсу «Твоя профессиональная карьера»/

Под ред. С.Н. Чистяковой. М.: Просвещение, 2004.

2. Климов Е.А. Психология профессионального самоопределения. Ростов на Дону: Феникс, 2006.

3. Пряжников Н.С. Активные методы профессионального самоопределения. М.: МГППИ, 2001.