Классный час

по теме

«История дорожной грамоты»

5 класс

**Цель:**

Формирование представления школьников о системе дорожных знаков и правил дорожного движения как едином комплексе по обеспечению безопасности дорожного движения .

Задачи :

 Знакомство с историей возникновения и развития системы дорожных знаков и правил дорожного движения.

 Развитие познавательного интереса , коммуникативных навыков учащихся при работе с новым материалом

Оборудование: компьютер, проектор, экран, раздаточный материал

**Ход урока:**

**1.Актуализация знаний**

**Фронтальная беседа**

Кто является участниками дорожного движения? (пешеходы, водители и пассажиры). Любой человек может быть и пешеходом, и водителем, и пассажиром. Поэтому ПДД должны знать все.

Класс делится на 3 команды: пешеходы, водители, пассажиры

Для чего нужны ПДД? Для чего нужны дорожные знаки?

Какие есть способы регулирования дорожного движения? (Дорожные знаки, светофор, регулировщик, линии дорожной разметки ПДД, дорожные знаки). Каждая команда выбирает ответы в соответствии своему названию, поясняет их.

**Ребусы**

На экране выводятся тематические ребусы. Отгадывание на скорость.

Скажите , всегда ли существовали наши правила дорожного движения ? Как вы думаете, когда появились первые дорожные знаки?

**2.Исторические сведения**

1)Как только человек «придумал» дороги, ему понадобились дорожные знаки, например для того, чтобы обозначать маршруты. Для этих целей древние люди использовали все подручные средства: обломанные ветки, зарубки на коре деревьев, камни определенной формы, установленные вдоль дорог. Не самый информативный вариант, да и отломанную ветку не всегда сразу увидишь, поэтому люди задумались о том, как отделить знак от пейзажа. Так вдоль дорог начали ставить статуи, например греческие гермы – четырехгранные столбы, завершенные скульптурной головой Гермеса (отсюда, собственно, и название). Потом, с пятого века до нашей эры, на гермах начали появляться головы и других персонажей: Вакха, Пана, фавнов, государственных деятелей, философов и других. Когда появилась письменность, на камнях начали делать надписи, чаще всего названия населенных пунктов.

Настоящую систему дорожных указателей разработали в Древнем Риме в третьем веке до нашей эры. В центре Рима у храма Сатурна установили золотой мильный столб, от которого отсчитывались все дороги, расходившиеся во все концы великой империи. На важных дорогах римляне устанавливали мильные столбы цилиндрической формы, на которые наносились надписи с информацией о расстоянии от Римского форума. Система мильных столбов получила широкое распространение не только в Римской империи, ее применяли во многих странах, в том числе и в России,

Наши предки славяне тоже заботились о путешественниках, старались помочь им правильно выбрать направление движения. В лесистых местах вдоль дорог устанавливали вешки из сучьев деревьев, делали затесы на стволах, а в степи вдоль дорог укладывали камни или ставили столбы. Позже на перекрестках дорог устанавливали каменные или деревянные кресты, строили часовни.
 2)Более 300 лет назад при царе Алексее Михайловиче впервые стали устанавливать верстовые столбы. Он повелел между Москвой и загородной своей резиденцией – селом Коломенским – через каждую версту поставить высокие столбы, которые в народе прозвали «коломенскими верстами». Тогда же про высоких людей сложилась поговорка: «Высок, как коломенская верста». При Петре I строительство дорог в России резко возросло. На больших дорогах (большаках) стали устанавливать верстовые столбы и окрашивать их полосами в цвета русского национального флага. «Полосатые версты» были хорошо видны.
Позднее стали устанавливать столбы на перекрестках, делать на них объясняющие надписи. Дороги, на которых ставили столбы, назывались столбовыми, на второстепенных дорогах столбов не было.
 Но кроме дорожных знаков делались также попытки ввести правила езды по улицам и дорогам. В 1683 г. в России был издан именной указ «сказанный разных чинов людям» царей Иоанна и Петра Алексеевичей: «Великим государям ведомо учинилось, - писалось в нём, - что многие учали ездить в санях на вожжах с бичами большими и, едучи по улице, небрежно людей побивают». Указ категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей. Тогда считали, что для того, чтобы кучер лучше видел дорогу, он должен управлять лошадью, сидя на ней верхом.

В 1730 г. был издан новый указ: «Извозчикам и прочим всяких чинов ездить, имея лошадей вынузданными, со всяким опасением и осторожностью, смирно».

В 1742 г. появился указ, в котором говорилось: «Ежели кто на лошадях резво ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей отсылать на конюшню государыни».

В 1812 г. были введены правила, которые устанавливали правостороннее движение, ограничение скорости, требование к техническому состоянию экипажей, введение им номерных знаков.

{Команда водителей изучает и проводит сравнительный анализ с современностью}.Первый опыт составления правил в России касался извозчиков -  *лиц, занимавшихся частным извозом по типу современных такси, обычно на собственном экипаже или санях, запряженных лошадью. Но каждая губерния вырабатывала собственные правила. Естественно, правила регламентировали* ***порядок выдачи номерных знаков****, обязанности извозчиков, устанавливали* ***штрафы*** *за нарушения правил извоза и расценки на перевозку пассажиров . По требованию полиции, извозчики были обязаны бесплатно перевозить не способных ходить больных или пьяных и тела умерших, а также возить воду на пожар – за вознаграждение из средств городского пожарного комитета.*

*Извозчиками могли стать только ранее несудимые лица, имевшие здоровых лошадей, чистые и прочные экипажи и «приличную» упряжь. Они должны были носить униформу: черную шляпу или шапку, черный или темный кафтан и* ***номерной знак*** *на поясе синего цвета. Извозчики обязаны были раз в год являться в управу для осмотра их внешнего вида, лошадей и экипажей.*

*Некоторые пункты касалась и непосредственно дорожного движения. Например, запрещалась остановка посреди улиц, ограничивалась скорости движения. Извозчикам запрещались езда в нетрезвом виде и нарушение общественного порядка и тишины. Нарушители карались штрафом или лишались права езды. Надзор за соблюдением извозчиками правил несли городовые – низшие чины полиции, отвечавшие за охрану порядка на улицах.*

Это были попытки организации движения экипажей. Пешеходное движение было беспорядочным и неорганизованным.

 3)Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки, как в России, так и за рубежом, обеспечить безопасность движения. Некоторые из них у нас сейчас могут вызвать лишь улыбку.

{Инсценировки для команды пешеходов} .
 -Так, например, в Англии впереди парового экипажа шёл человек с красным флагом и предупреждал встречных о приближении паровика, а заодно усмирял перепуганных извозчичьих лошадей. Во Франции скорость движения бензиновых автомобилей в населённых пунктах не должна была превышать скорости пешехода.

-В Германии владелец машины обязан был накануне заявить полиции, по какой дороге поедет «бензиновая тележка». В ночное время езда на автомобиле вообще запрещалась. Если водителя в пути заставала ночь, он должен был остановиться и ждать утра.
 -Например, было ещё такое требование, чтобы впереди автомобиля должен был бежать мальчик, громкими криками извещающий о приближении экипажа, чтобы добропорядочные горожане не падали в обмороки от ужаса при появлении на дороге движущегося с кошмарной скоростью в 12 верст в час зловонного чудовища.

На стыке 19-20-х веков число автомобилей стало расти подобно снежному кому. Естественно, потребность в каком-то урегулировании их поведения на дорогах стала жизненно необходимой.

В России уже в 1900 г было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу С.-Петербургу на автомобилях». Этот документ состоял из 46 параграфов и устанавливал требования к водителям и автомобилям, порядок движения и правила стоянки. Так, разрешение на управление мог получить гражданин не моложе 21 года, грамотный и умеющий объясниться по-русски, при условии успешной сдачи экзамена по вождению. Автомобили должны были быть зарегистрированы и иметь два номерных знака (спереди и сзади), был предусмотрен ежегодный обязательный технический осмотр в период с 1марта по 1 апреля. Предельная разрешённая скорость движения в Москве составляла 20 вёрст в час, а для автомобилей весом более 350 пудов – 12 вёрст в час. Параграф 41 этого постановления гласил: «Если приближение автоматического экипажа будет вызывать беспокойство у лошадей, водитель должен убавить скорость и в случае надобности остановиться».
 Для облегчения движения с определённого момента стали применяться дорожные знаки, светофоры и дорожная разметка. Первые 4 знака, указывающие на наличие опасности, с символами перекрёстка, железнодорожного переезда, извилистой дороги., неровностей на проезжей части были утверждены в 1909 г. Парижской конвенцией по автомобильному движению.

Несмотря на конвенцию, каждая страна принялась придумывать свои знаки дорожного движения, ведь четырех знаков на все случаи жизни не хватит. Например, Япония и Китай ограничивались парой иероглифов, обозначавших какое-то правило, европейские страны придумывали символы и образы. В СССР был придуман человечек, переходящий пешеходный переход. Внутри страны со знаками было все понятно, но вот выезжающий за границу человек попадал в неприятную ситуацию, где из множества знаков знакомыми оказывались два-три. Чтобы облегчить жизнь водителям, в 1931 году в Женеве была принята «Конвенция о введении единообразия и сигнализации на дорогах». Было увеличено до 26 общее число дорожных знаков, классифицированных по трём группам: предупреждающие, предписывающие и указательные. Хотя к полному единообразию дорожных знаков это не привело. Так, например, в довоенное время одновременно действовали две системы дорожных знаков: европейская, на основе конвенции 1931 года, и англо-американская, в которой вместо символов использовались надписи, а сами знаки были квадратными или прямоугольными.

{Основные этапы развития в ХХ веке анализирует команда пассажиров}Первое упоминание о Правилах дорожного движения в Советской России встречается в 1918 г. Два года спустя они были утверждены Декретом Совета Народных Комиссаров и включали основные требования к поведению водителей, а также правила регистрации и технического контроля механических транспортных средств.

Близкие к современным , правила дорожного движения в СССР стали вводиться только в 1930-е годы. Так 3 июля 1936 г. было утверждено положение о Государственной автомобильной инспекции. Но и тогда правила еще не были общесоюзными.

В 1940 году ПДД обновились , они же определяли и типовой перечень знаков, который состоял из:

• 8 запрещающих знаков в форме круга;
• 5 предупреждающих в форме треугольника;
• 4 информационных (указательных).

Эти Правила и знаки действовали на дорогах страны до 1961 года.

В 1961 году в России стали действовать новые единые Правила и количество дорожных знаков значительно увеличилось, начали широко применяться различные указатели на желтых табличках с надписями. Дорожная разметка еще отсутствовала

В 1973 году был введен знак, заимствованный из американской практики и запрещающий проезд без остановки: красный восьмиугольник с надписью «STOP». Вводились знаки, ограничивающие скорость и запрещающие обгон. Новшеством стало введение знаков, обозначающих начало и конец населенных пунктов.

Новый стандарт дорожных знаков был принят в 1980 году . А новые ПДД были введены в действие1 июля 1994 г. Появилось предписание об обязательном применении ремней безопасности и комплектации автомобилей аптечками и огнетушителями; обязанности пешеходов и водителей выделены в самостоятельные разделы; введены новые термины . Принципиально по-новому трактуется понятие «обгон». Наряду с введением новых знаков была произведена и некоторая перегруппировка уже существующих

Принятие новых Правил произошло в 2006 году. Дополнились и изменились все группы дорожных знаков. Появился знак предупреждающей о наличии на дороге искусственной неровности, более известной под названием «лежачий полицейский», принуждающей водителя снизить скорость. Эти правила и знаки с незначительными изменениями действуют и в настоящее время.

**3. Рефлексия**

Итак мы узнали многовековую и разнообразную историю развития системы ПДД. Развитие шло неравномерно. На протяжении многих веков достаточно было только указателей дорог. И лишь с появлением автомобилей появилась необходимость наведения порядка на дорогах. Процесс этот касался всех участников дорожного движения. Особенно бурное развитие идет в последние 100 лет. Если в 1903 г. на дорогах нашей Родины применялось всего 4 дорожных знака, предупреждавших водителей самоходных транспортных средств о возможной опасности, то в настоящее время на улицах и дорогах России применяется более двух с половиной сотен дорожных знаков восьми групп, подробно регламентирующих практически все стороны дорожного движения.

 Дорожные знаки относятся к самой динамичной группе средств организации движения на дорогах. Достаточно сказать, что их количество за 100 лет увеличилось почти в сто раз. И бурное развитие транспорта подсказывает, что история дорожного знака на этом не заканчивается.