

**муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
«Гимназия №133 имени Героя Социалистического Труда М.Б. Оводенко»
городского округа Самара**

Металлургов пр., 52, г. Самара, Россия, 443034

Тел./факс: (846) 958-52-86; e-mail: gymn_133@samara.edu.ru

**МЕТОДИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ КЛАССНЫХ
ЧАСОВ, БЕСЕД, КОНКУРСНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО
ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА
СРЕДИ ДЕТЕЙ**

**ТЕМА «История правил дорожного движения в Европе и США»
(рекомендуемый возраст: 12-15 лет)**

Исполнитель:

*Учитель французского языка,
Пигарева Елена Викторовна*

Вопросы безопасности дорожного движения беспокоили людей еще в древности. Так, **первые известные нам Правила Дорожного Движения ввел император Гай Юлий Цезарь в 50-х годах до нашей эры.** Согласно им в Риме был запрещен проезд экипажей, колесниц и частных повозок в рабочее время (с восхода солнца вплоть до двух часов до его захода), а на некоторых улицах действовало одностороннее движение. Приезжим полагалось оставлять свой транспорт за чертой города и далее перемещаться пешком, либо наняв паланкин (носилки). На дорогах империи действовало левостороннее движение, чтобы правая рука (с оружием) была на всякий случай свободна. Из вольноотпущенных пожарных был набран состав для первой службы надзора за

соблюдением данных правил, которых называли регулировщиками и обязали не допускать конфликты между владельцами транспортных средств. Еще для оперативного проезда нерегулируемых перекрестков знатные граждане высылали вперед скороходов, расчищающих улицы и организующих свободный проезд.

В Средние века в Европе был установлен правосторонний разъезд рыцарей, закрепившийся и действующий по сей день в большинстве стран, в том числе в России. В Великобритании, Индии, Японии, Бирме и на Кипре действует левостороннее движение, взятое из правил, регулирующих движение судов.

Со временем во всех странах появлялись документы, устанавливавшие правила дорожного движения — утверждались особенности проезда перекрестков, необходимость сбрасывать скорость при приближении к перекрестку, запрет обгона на трудных участках дорог, вводилось преимущество пешехода на движение, а также приоритет движения крестного хода или похоронной процессии, для контроля деятельности частных извозчиков были введены лицензии, получить которые можно было только соответствуя требованиям к внешнему виду и соблюдая правила.

С появлением первых автомобилей в XIX веке необходимость в качественной организации дорожного движения значительно возросла. Уже в 1868 году 10 декабря в Лондоне на площади перед Парламентом был установлен **первый семафор с цветным диском**, созданный специалистом по железнодорожным семафорам Джоном П. Найтом. Устройство было механическим, управлялось вручную и имело два семафорных крыла. При горизонтальном положении крыльев движение запрещалось, а при опущенных под углом 45 градусов крыльях можно было осторожно двигаться. Для работы семафора ночью его оснастили газовым фонарем, подающим сигналы красным и зеленым светом. Управлял механизмом слуга в ливрее, который поднимал и

опускал стрелу и поворачивал фонарь. К сожалению, устройство имело существенные недостатки конструкции — скрежет цепей механизма регулировки стрел был настолько сильным, что проезжавшие мимо лошади вставали на дыбы, а спустя почти месяц семафор взорвался, ранив находившегося при нем полицейского.

Не обходилось и без курьезных, на современный взгляд, правил - для того, чтобы прохожие не пугались «огненного чудовища» впереди автомобиля должен был бежать мальчик и извещать о приближении экипажа.

14 августа 1893 года во Франции были приняты первые правила движения для автомобилей. 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.

Первые электрические светофоры, оснащенные двумя сигналами — зеленым и красным, появились в 1914 году в США, предупреждал о смене цвета свисток полицейского. С 1918 года электрическими светофорами стали оснащать и европейские дороги.

В 20-х годах в США появился вид обязательного страхования, связанный с рисками гражданской ответственности владельцев транспортных средств по обязательствам, возникшим в результате их использования и причинения вреда имуществу, здоровью или жизни потерпевших, **названный ОСАГО.** В 40-х — 50-х годах он получил широкое распространение и в Европе, а позже и в остальном мире.

В 1931 году в Женеве прошла международная конференция, на которой приняли единую европейскую систему дорожных знаков, основанную преимущественно на символах. Было разработано и утверждено 26 знаков, классифицированных по трем группам — указательные, предупреждающие и предписывающие. В настоящее время эта система применяется во всем мире, хотя до окончания Второй мировой войны в ряде стран применялась англо-американская система, вместо символов использующая надписи.

В 1953 году появилась первая дорожная разметка для обозначения пешеходного перехода, которую за «полосатость» сразу назвали «Зебра».

Серьезный вклад в мировую безопасность дорожного движения внесло 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 разрабатывали свои ПДД.

Но 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 наше время работа в направлении безопасности дорожного движения идет огромными темпами: благодаря развитию техники и технологий появляются новые средства подготовки водителей, контроля дорожного движения. Широко используются автоматизированные автодромы, компьютерные классы и системы для обучения и сдачи экзаменов по ПДД. Средства фотовидеофиксации нарушений ПДД и единые информационные системы автоматизации деятельности автоинспекций позволяют выявлять нарушителей и выносить административные наказания практически без участия инспекторов дорожно-патрульных служб. Проводятся международные конгрессы и конференции по обеспечению безопасности дорожного

движения, вопросы БДД обсуждают и решают на самых высших уровнях, например в Генеральной Ассамблее ООН, ведется активная пропаганда среди граждан всех стран.

Технический прогресс не стоит на месте. С изобретением новых средств транспорта будут меняться и правила их движения, всегда соответствуя текущим реалиям. Кто знает, возможно, **через несколько лет в нашу жизнь войдут автомобили на воздушной подушке, а с ними и правила перемещения в «трехмерном» пространстве.** Может быть, эти правила будут проверять у нас сами транспортные средства непосредственно перед поездкой (или полётом) соединяясь с общемировыми банками данных, разрешая только включить автопилот, в случае получения оценки «НЕ СДАЛ».