

Обязанности водителя и требования к нему

Водитель обязан не иметь медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. Для проверки его способности управлять транспортным средством все водители с определенной периодичностью проходят медицинское освидетельствование. По итогам этого освидетельствования водители получают медицинскую справку, в которой указывается их годность к управлению определенной категории транспортных средств.

Право на управление транспортным средством предоставляется:

мототранспортными средствами и мотоколясками – с 16-ти летнего возраста; автомобилями всех видов и категорий (за исключением автобусов и грузовых автомобилей, оборудованных для перевозки более 8 пассажиров), трамваями и троллейбусами – с 18-ти летнего возраста;

автобусами и грузовыми автомобилями, оборудованными для перевозки более 8 пассажиров – с 19-ти летнего возраста.

управлять гужевым транспортом и перегонять животных по дороге разрешается лицам не моложе 14 – летнего возраста.

двигаться по дороге на мопедах разрешается лицам, достигшим 16 - летнего возраста, на велосипедах – 14 - летнего возраста.

Гражданин, который хочет получить право на управление транспортным средством, обязан пройти подготовку в объеме, предусмотренном программой подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории или типа:

А – мотоциклы, мотороллеры, мотонарты и другие мототранспортные средства;

В – автомобили, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг (7700 фунтов) и количество сидячих мест которых, кроме места сидения водителя не превышает восьми;

С – автомобили, которые предназначены для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг (7700 фунтов);

Д – автомобили, которые предназначены для перевозки пассажиров и имеют больше восьми сидячих мест, кроме места сидения водителя;

Е – составы транспортных средств с тягачом, которые относятся к категории В, С. или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые сами не входят в одну из этих категорий или эти категории;

трамваи;

троллейбусы;

мотоколяски.

Водитель является самым главным, но и менее надежным звеном системы **автомобиль – дорога**. На современном уровне развития автомобильного транспорта с одной стороны управление автомобилем упрощено и облегчено, но с другой стороны, возросшие скорости, интенсивность движения вызывают трудности в управлении автомобилем, которые превышают психофизические возможности человека. Эти трудности в основном, относятся к таким дорожным

ситуациям, когда водитель при дефиците времени должен решать сложные задачи, которые в ряде случаев не всегда ему по силам, а значит, неотъемлемой обязанностью водителя должно быть умение здраво оценивать свои возможности.

Инженерная психология – наука, изучающая закономерности процессов информационного взаимодействия человека и техники. Человеческий фактор в технике исследуется на строго научной основе.

Водитель автомобиля – оператор сложной системы управления **водитель – автомобиль - дорога (В-А-Д)**. Обязанность водителя – переработка всей информации, которая поступает в отделы мозга, принять решение, и выполнить действия. Управляя автомобилем, водитель должен видеть дорогу, пешеходов, другие транспортные средства, сигналы средств регулирования движения, слышать работу двигателя и других источников звуковой информации, воспринимать показания контрольных приборов.

Все эти сведения, получаемые через органы чувств, являются для него информацией, необходимой для управления автомобилем.

В целом водитель большую информацию получает не от приборов, а от дороги и среды движения. Характер этой информации быстро меняется. Нередко ее объем превышает возможности нервной системы человека, а в других случаях малый объем информации затрудняет принятие правильного решения.

В условиях интенсивного движения в городе водитель в течение 1 секунды замечает на дороге не менее 10 различных предметов, делает 2 или более наблюдений, принимает 1-3 решения. За 1 минуту выполняет от 30 до 120 различных движений, каждые 2 минуты совершает, по крайней мере, одну ошибку. Сложная дорожная обстановка возникает в среднем один раз за 1-2 часа. Водитель близок к ДТП приблизительно 1 раз в месяц и в среднем один раз в 6 лет становится ее участником.

Непредсказуемое поведение других участников движения нередко создает для водителя совершенно неожиданные ситуации. Отсюда еще одна важная обязанность водителя - уважительное отношение ко всем участникам дорожного движения, а не только к себе.

Указанные факторы позволяют отнести работу водителя к наиболее сложным видам человеческой деятельности.

Научиться управлять автомобилем в простых условиях может каждый здоровый человек. Вместе с тем не каждый водитель в состоянии обеспечить должную безопасность дорожного движения в сложных условиях. Пригодность водителя определяется состоянием его здоровья, психофизическими качествами и личностными особенностями. Имеет огромное значение подготовленность, а это – тренировка умений и навыков вождения, которые водитель обязан постоянно совершенствовать.

Работоспособность повышается в дневное время, особенно в первую половину дня и снижается при утомлении, болезненном состоянии и после употребления даже небольших доз алкоголя.

Восприятие: увидеть предмет – это не только ощутить его цвет, а и оценить его форму и величину. Так различают лежащие на дороге предметы, камни, бумагу и т.п., в зависимости от того, твердые они или нет, тупые или острые, большие или маленькие. Отсюда и принимаются решения, как поступить, объехать, ехать прямо или остановиться. Такая оценка предмета с точки зрения его свойств называется восприятие. Восприятие предметов и их расположения друг от друга, удаленность от автомобиля, носит название статического и динамического глазомера.

Острота зрения определяется наименьшим промежутком между двумя видимыми раздельно точками. Водитель обязан иметь хорошее зрение. Норма зрения $=1,0$. Остротой зрения считается способность увидеть две точки, разделенные промежутком в одну угловую минуту. Водительская острота зрения зависит от опыта водителя.

Другим важным пространственным признаком является удаленность предметов от водителя. Восприятие величины предмета основано на оценке соотношения ее угловой величины в поле зрения и расстояния до предмета. Чем дальше расстояние от него, тем он кажется меньше.

Решающее значение для зрения имеют условия освещенности глаза, приспособляемости к освещению за счет изменения размера проходного отверстия зрачка. При уменьшении света зрачки расширяются. Это адаптация глаза. Поле зрения каждого глаза представляет площадь, несимметричную относительно оси глаза.

Размеры рассматриваемого предмета зависят от скорости движения. Поле зрения зависит от цвета предмета. Граница поля зрения для голубого цвета на 10–15 % меньше, чем для белого, а для красного еще меньше, чем для голубого. Поле зрения зеленого цвета в два раза меньше, чем белого. Восприятие скорости и направления движения, наряду с восприятием расстояния и времени, лежит в основе динамического глазомера.

Нормальное зрение.

Нормальное поле зрения для глаз имеет следующие размеры: 80° вправо и влево, 60° вверх и 90° вниз. Зона наиболее ясного видения находится в центре поля зрения, и ее размер приблизительно равен 2° . Несколько хуже мы видим в зоне 6° , за пределами зоны $10^\circ - 12^\circ$ менее отчетливо, а при угле 90° неотчетливо.

Когда человек смотрит двумя глазами, поле зрения перекрывается, предметы, находящиеся в средней части поля зрения обеих глаз, видны наиболее четко, чтобы рассмотреть лучше какой либо предмет, находящийся вне поля зрения, или на краю, человек переводит взгляд, для того, чтобы предмет был виден обоими глазами.

Для того чтобы перевести глаза с одного предмета на другой, зафиксировав увиденное, требуется от 0,2 сек до 1,5 сек, а в среднем принимается 0,8 сек. Такое время называется временем реакции водителя. Вследствие ограниченных возможностей зрения водитель должен направлять свой взор так, чтобы в

каждый момент не упустить объекты, представляющие опасность для движения. Это полоса движения с появляющейся полосой препятствий.

Бинокулярное (двухглазковое) поле зрения = 120° . Этого недостаточно, чтобы хорошо воспринимать обстановку на проезжей части дороги. Для оценки обстановки нужно перемещать взор до 150° . Это обеспечивает и конструкция современного автомобиля. Время осмотра перекрестка 0,5 – 0,6 сек. Время на оценку и принятие мер действия 2,5 сек. Время рассмотрения обстановки через зеркало заднего вида до 2 сек. Для сравнения в населенных пунктах средняя скорость движения равна 55 – 60 км/ч, что равно примерно 17 м/с. за время равное 0,8 сек автомобиль проходит 15 м, а за 2,5 сек - 43 м. Это вынуждает водителя видеть обстановку особым образом, выделяя из всего полученного им объема информации в первую очередь ту информацию которая предупреждает его об опасности или опасном развитии ДТС (дорожно-транспортной ситуации). Экспериментально доказано, что 80 % времени водитель направляет прямо, остальное время по сторонам и назад. Острота слуха позволяет ясно слышать звуковые сигналы.

Водитель обязан уделять должное внимание следующим элементам

Мастерство управления - связано с личностными качествами водителя, направленностью, способностями, темпераментом, характером, восприятием, вниманием, памятью, волевыми качествами, сенсомоторными реакциями и определяется запасом специальных знаний, умений и навыков.

Знания - совокупность усвоенных водителем сведений, необходимых для управления автомобилем (по учебной программе). Наличие этих знаний хорошо, однако без приобретения специального умения и навыков управлять автомобилем просто еще не сможете.

Умение – способность целеустремленно пользоваться своими специальными знаниями в практической деятельности. Так самостоятельное управление автомобилем как раз и свидетельствует о наличии не только соответствующих знаний, но и умений.

Навык – способность в процессе целенаправленной деятельности выполнять отдельные действия автоматически, без специально направленного внимания, но под контролем СОЗНАНИЯ. Навыки, как действия автоматизированные, нельзя совершенно отделять от действий, производимых сознательно. Каждый навык в процессе деятельности может перейти в сознательное действие и в дальнейшем управление автомобилем всегда остается сознательной деятельностью. В деятельности водителя можно выделить 3 группы навыков: сенсорные, мыслительные, двигательные.

Сенсорные навыки – восприятие, в котором главную роль играют органы чувств. Они позволяют и точно оценивать расстояние от своего автомобиля до других объектов на дороге, и лежат в основе динамического глазомера. Они позволяют оценить скорость автомобиля, используются в контроле за работой двигателя на слух, быстром восприятии малейших отклонений автомобиля от направления движения и при оценке сцепления шин с дорожным

покрытием; (формирование сенсорных навыков – зрение, слух, суставно-мышечные анализаторы).

Мыслительные или умственные навыки – определяют скорость и точность оценки дорожной обстановки, что необходимо для своевременного принятия соответствующих решений. Эти навыки позволяют без дополнительного обдумывания применять имеющиеся знания и опыт для выполнения практических задач и осуществлять необходимые логические операции. (обгон, смена полосы движения, переезд перекрестков и т.д.)

Двигательные навыки – сознательное выполнение и автоматизированное выполнение действий при управлении автомобилем, которое является физиологической основой автоматизированных двигательных навыков. Для повышения профессионального мастерства водителей необходима целенаправленная непрерывная тренировка, которая выражается в сознательном совершенствовании навыков.

Надежность водителя в значительной степени определяется его работоспособностью.

Работоспособность – состояние человека, позволяющее ему выполнить работу качественно и с высокой производительностью. Она снижается при: болезненном состоянии, после употребления алкоголя, при утомлении, а иногда после сильного нервного возбуждения или угнетенного состояния.

Утомление – процесс временного снижения работоспособности, наступающей в результате деятельности. Водитель в состоянии утомления может избежать ошибок даже при внезапном изменении обстановки путем повышения интенсивности внимания и готовности к действиям. Но от водителя потребуются большое волевое усилие и повышенный расход энергии, что выражается в учащенном сердцебиении, более глубоком дыхании, избыточной потливости, покраснении кожи лица и т.д. Утомлению обычно предшествует чувство усталости.

Усталость – это субъективное переживание человеком утомления. Физиологическая сущность усталости заключается в сигнализации организма о необходимости прекратить или снизить интенсивность работы для того, чтобы избежать расстройства функций нервных клеток. При тяжелой, но выполняемой с удовольствием работе человек меньше устает, чем при выполнении более легкой, но неприятной ему работе. Утомление, развившееся в течение работы – нормальное состояние организма, которое проходит после отдыха. Если же чувство усталости после ночного сна не проходит, то это свидетельствует о начинающемся переутомлении.

Переутомление – хроническое последствие после нагрузки, когда утомление от предыдущего дня не проходит и накапливается. Причина – недостаточный отдых, так как для восстановления нарушений в организме, этого времени Вам недостаточно.

К особенностям трудовой деятельности водителей, способствующих возникновению утомления, следует отнести: неудобное сидение, высокая или низкая температура воздуха в кабине автомобиля, попадание в нее паров

бензина и отработавших газов, плохая видимость и недостаточная освещенность дороги в темное время суток, шум, вибрация и др. (появляется сонливость, в дороге необходимо остановить автомобиль).

Необходим своевременный отдых и принятие пищи. Наилучшим методом борьбы с утомлением и переутомлением водителей является рациональный режим их труда и отдыха, обеспечивающий сохранение здоровья и работоспособности на протяжении рабочей смены, недели, месяца и года. Необходимо учитывать состояние водителя и продолжительность отдыха перед началом работы. Установлено, что 60 % водителей с остаточным утомлением до работы засыпает за рулем уже через 3,5 часа работы. Поэтому, если водитель не получит достаточного отдыха перед рейсом, то даже сокращение продолжительности рабочего дня не предотвратит от тяжелых последствий.

Этика поведения водителя

Человек не только воспринимает окружающие его предметы и явления, но и действует на них. У него всегда возникает определенное отношение к увиденному, которое выражается в его чувствах или переживаниях. Это отношение – переживание к вещам, к людям и их поступкам, к своей работе и к самому себе, к своим действиям называется **ЭМОЦИЯМИ**.

Эмоции – выражаются в любви и ненависти, удовольствии и неудовольствии, радости и горе, уважении и неуважении, восхищении и презрении, страхе и в гневе. Различают стенические и астенические эмоции.

Стенические – лежат в основе мужественных поступков, которые, рискуя жизнью, предотвращают гибель людей в сложнейших дорожных ситуациях и повышают жизнедеятельность организма.

Астенические – при которых появляется чувство страха, которое водитель не может преодолеть. Эти люди теряют хладнокровие, становятся суетливыми, беспокойными, теряют способность к действию и сопротивлению. Водитель прекращает управление автомобилем. Это создает угрозу для безопасности движению.

Эмоциональную устойчивость можно воспитывать. Волевой человек при большом желании может преодолеть свою эмоциональную неуравновешенность. Необходимо научиться преодолевать отрицательные эмоции. Ведь подчас мы раздражаемся по мелочам: - пешеход медленно переходит дорогу, автомобиль, мешающий обгону, поврежденные участки дороги, красный сигнал светофора и т.д.

Дисциплинированность – это подчинение своих действий требованиям общественного долга, добросовестное выполнение служебных обязанностей. Это, прежде всего, выражается в строгом выполнении ПДД, а также в уважении других водителей и пешеходов, в культуре поведения, в опрятности внешности, в соблюдении технических норм и правил эксплуатации автомобиля.

Недисциплинированность – это сознательное нарушение известных правил и ограничений. Причиной недисциплинированности молодых неопытных водителей чаще всего и является переоценка ими своих возможностей. Имея поверхностные знания, они полагают, что уже достигли совершенства в

профессии, и допускают маневры, которые доступны только опытным водителям. В результате допускают ДТП.

Управляя автомобилем, который является источником повышенной опасности, водитель должен проявлять лучшие качества своего характера и эмоционального состояния. Установлено, что водители, которые в обычной жизни не отличаются высокой культурой, ведут себя так же и при управлении автомобилем (отсюда и нарушения ПДД, неподчинение работникам ГАИ, грубость к коллегам и пешеходам).

Безопасность движения зависит не только от стажа и опыта водителей, но, прежде всего от их непосредственных действий в конкретных дорожных ситуациях. А эти действия во многом определены характером водителя, его моральными и нравственными качествами. Установлено, что люди, систематически нарушающие ПДД, не подчиняющиеся работникам служб ГАИ, грубящие пешеходам и коллегам в большинстве своем эгоистичные, легкомысленные, с трудом усваивающие не только правила, но и нормы общественной жизни. Водитель должен обладать такими категориями нравственности, как совесть, честность, правдивость, доброжелательность, человечность, уважение к людям, особенно к детям и людям преклонного возраста.

Воспитание этих качеств имеет значение для повышения безопасности дорожного движения и сохранения здоровья и жизни многих людей. Поэтому профессиональный отбор играет огромную роль в профессиональной ориентации, которая выявляет личностные и психофизиологические особенности человека. С этой целью поступающие на курсы должны проходить медицинский отбор, образовательный отбор, психофизиологический отбор.

Обязанности пассажиров

5.1. Пассажиры обязаны:

при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле - быть в застегнутом мотошлеме; посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Если посадка и высадка невозможна со стороны тротуара или обочины, она может осуществляться со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам движения.

5.2. Пассажирам запрещается:

отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения;

при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;

открывать двери транспортного средства во время его движения.

Обязанности пассажиров

Тема. "Обязанности пассажиров".

Цели. Научить детей находиться в ожидании общественного транспорта только на остановках; дать понятие, как нужно вести себя в транспорте; научить детей правильно входить и выходить из общественного транспорта; приучать детей к культуре общения в транспорте; учить ребят безопасному поведению на остановках.

Оборудование. Информационно-указательные знаки, обозначающие остановку автобуса, троллейбуса и трамвая; таблички, обозначающие вид общественного транспорта и номер маршрута; схемы перехода улицы; картинки с изображением: улицы и разных видов общественного транспорта на ней, входа и выхода из общественного транспорта, дорожных ситуаций; сочинения детей; отпечатанные обязанности пассажиров.

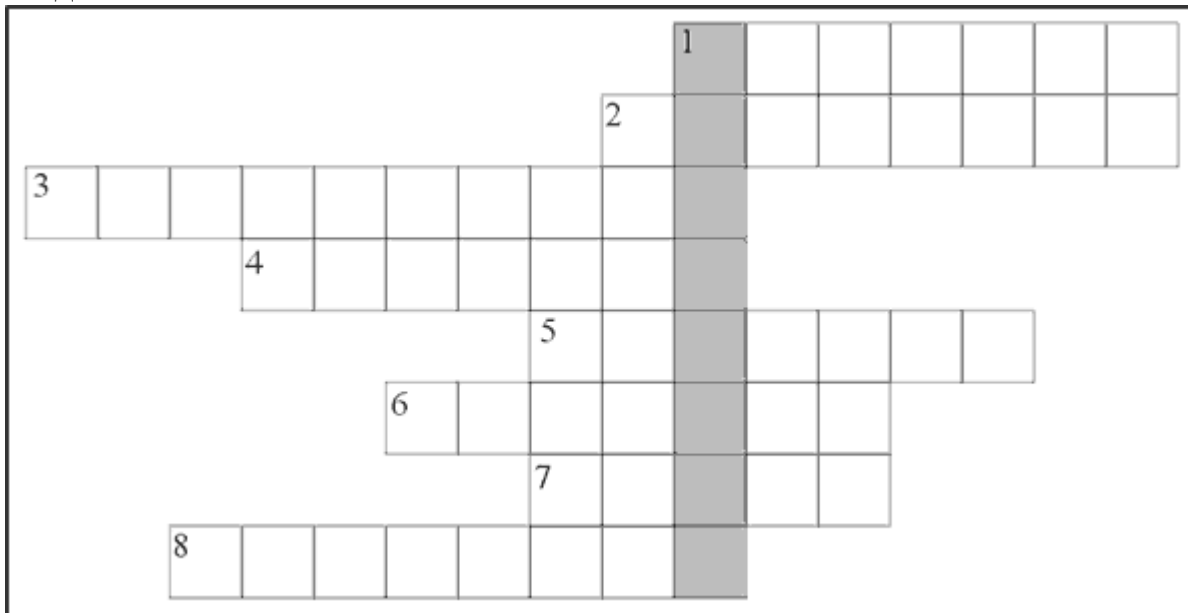
ХОД УРОКА

I. Организационный момент

II. Сообщение темы

Светофорчик и помощник инспектора ГАИ дают ребятам задание разгадать кроссворд, чтобы узнать, о чем будет идти речь на уроке.

На доске.



Светофорчик 1.

Полосатая дорожка,

Ее зеброю зовут.

Но не та, что в зоопарке,

По ней люди все идут.

Дети. Пешеходный переход.

Светофорчик 2.

Я песок погрузил,

Он сам отвез и сам свалил.

Мне в работе помогал

Этот чудо-...

Д. Самосвал.

Светофорчик 3.

Удивительный вагон!

Посудите сами:

Рельсы в воздухе, а он

Держит их руками.

Д. Троллейбус.

Светофорчик 4.

Что за чудо – этот дом!

Ребятишек много в нем.

Носит обувь из резины

И питается бензином.

Д. Автобус.

Светофорчик 5.

Дом чудесный – бегунок.

На своей восьмерке ног

День-деньской в дороге!

Бегаёт аллейкой

По стальным двум змейкам.

Д. Трамвай.

Светофорчик 6.

В голубом иду я круге,

И понятно всей округе,

Если вдуматься немножко,

Здесь (*демонстрирует знак*)...

Д. Пешеходная дорожка.

Светофорчик 7.

В два ряда дома стоят.

10, 20, 100 подряд,

И квадратными глазами

Друг на друга все глядят.

Д. Улица.

Светофорчик 8.

Я глазищами моргаю

Неустанно день и ночь.

Я машинам помогаю

И тебе хочу помочь.

Д. Светофор.

Учитель. Ребята, какое слово получилось по вертикали?

Д. Пассажир.

У. А кто такой пассажир?

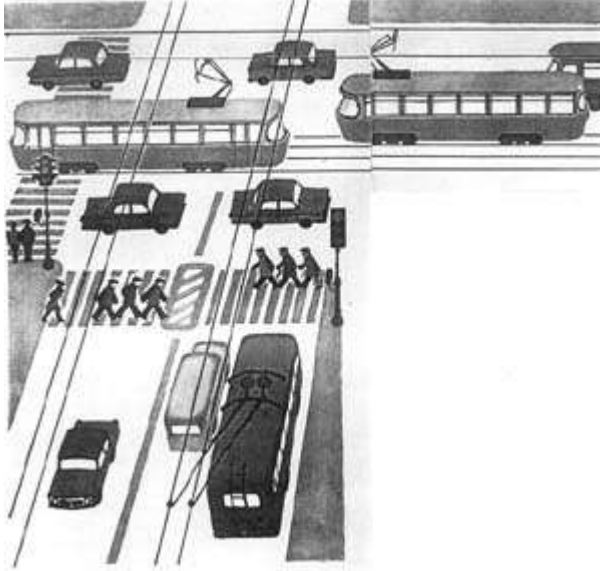
Д. Пассажир – тот, кто совершает поездку на каком-нибудь виде транспорта, не являясь его водителем.

У. Пассажиры имеют определенные обязанности. И вот о них мы сегодня поговорим с вами.

III. Беседа

У. По улицам городов кроме автомобилей движутся и трамваи, троллейбусы, автобусы – это общественный транспорт. Все они имеют свои особенности.

На доске изображение улицы.



– Трамваи ходят только по рельсам, проложенным, как правило, посередине улицы.

Троллейбусы – только по проводам, около тротуаров.

Автобусы в своем движении более свободны, чем троллейбусы и трамваи, но и они держатся к тротуарам ближе, чем легковые и грузовые автомобили.

Посмотрите, сколько различного транспорта на наших улицах. Каждое транспортное средство перевозит людей. Все люди являются пассажирами или пешеходами. И у всех есть свои права и обязанности. Рассмотрим, как должны себя вести люди в различных ситуациях.

IV. Остановки

У. Остановки трамваев устроены в середине улицы, остановки троллейбусов и автобусов – около тротуаров.

Все остановки общественного транспорта имеют свои информационно-указательные знаки и таблички, которые находятся рядом с посадочной площадкой.

На доске.



А Универсал Н Н МАРШРУТОВ		
158	667	149

Т пл. Окружная Н Н МАРШРУТОВ		
А	3	39

Тр ул. Осипенко		
2	39	47

- Табличка трамвая висит на проводах над трамвайными рельсами.
Табличка троллейбуса прикреплена к столбам, несущим электрические провода.
Там, где есть крытые остановки, таблички прикреплены к защитным навесам.
Табличка автобуса прикреплена к столбам осветительных фонарей или к защитным навесам крытых остановок.
- Ребята, как нужно вести себя на остановках? Где нужно находиться?
- Д. Стоять на посадочной площадке. Нельзя выходить на проезжую часть и там ждать транспорт.
- У. Можно ли бегать, играть, толкаться? Почему нельзя?
- Д. Можно создать опасную ситуацию на дороге, в которой могут пострадать люди.
- У. Правила нахождения пассажиров в общественном транспорте
- У. Вам нужно куда-то ехать. Вы пришли на остановку. Чтобы сесть в общественный транспорт, нужно знать некоторые правила, их немного, но они очень важны. Кто знает эти правила?
- Д. Ждать автобус на остановке.
- Не выходить на проезжую часть дороги.
- Прежде чем выйти, нужно подождать полной остановки транспорта.
- Учитель подводит итоги.
- У. Прежде всего надо дать возможность выйти из транспорта приехавшим пассажирам и лишь потом входить самим.
- Обычно входят через заднюю дверь, а выходят через переднюю. Входить через переднюю дверь имеют право инвалиды, пожилые люди и дети (включая учащихся младших классов).



При входе и выходе из транспорта нужно пропускать пожилых людей вперед, помогая им.



Но вот вы приехали туда, куда вам нужно. Выходите из салона через переднюю или среднюю дверь. Из троллейбуса или автобуса сойти очень просто: один шаг – и вы на тротуаре. Из трамвая сложнее. Вы выходите на трамвайную остановку, которая находится в середине улицы, далеко от тротуара. Что в таком случае вам надо сделать? Кто знает, поднимите руку.

Д. Нужно сойти и посмотреть на ближайший светофор.

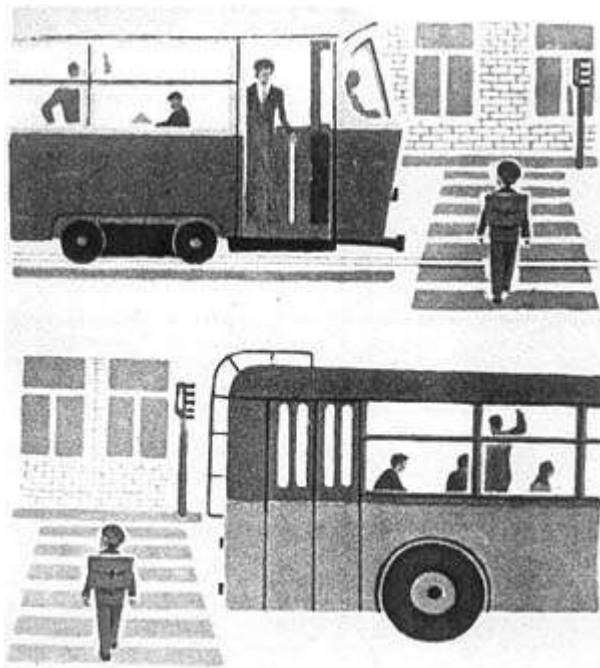
– Подождать, пока зажжется зеленый свет, и тогда перейти через улицу на тротуар.

– Если светофора нет, подождать, пока машины проедут, и спокойно перейти мостовую.

У. Как обходить автобус, троллейбус и трамвай при переходе на другую сторону улицы при регулируемом переходе?

Д. Нужно смотреть на сигнал светофора или на позу регулировщика, соответствующую этому сигналу.

Дети вспоминают позы регулировщика, соответствующие сигналам светофора.

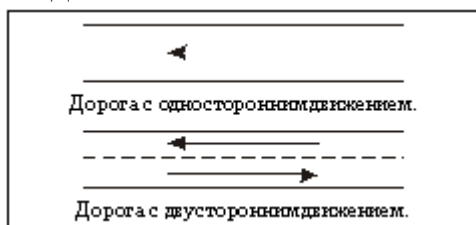


У. А если пешеходный переход нерегулируемый? Что обязательно нужно помнить при переходе проезжей части?

Д. Должен быть хороший обзор дороги.

VI. Разбор ситуаций

На доске.



У. Как переходят дорогу с односторонним движением транспорта?

Д. Посмотреть в сторону, откуда движутся машины. Если переход регулируемый – подчиниться сигналам светофора или регулировщика.

VII. Поведение людей в общественном транспорте

У. Теперь поговорим о поведении людей в общественном транспорте.

Инсценировка произведения С. Михалкова "Одна рифма".

– Что вы можете сказать о поведении этих мальчиков? А как бы вы себя вели в такой ситуации?

Ответы детей.

Дети читают сочинения на тему "Вежливые пассажиры", которые они написали дома, и обсуждают их.

VIII. Физкультминутка

Дети выполняют команды, соответствующие сигналам светофора. Красный свет – стоять, желтый – хлопают в ладошки, зеленый – маршируют.

IX. Решение задач

Решение задач, написанных в виде текста. Разбор этих задач и ситуаций.

У. Выберите правильный ответ.

Задача 1

Где должен остановиться пешеход, если на середине проезжей части его застал красный сигнал светофора?

1. Вернуться к тротуару, от которого начал переход проезжей части.
2. Закончить переход, дойдя до тротуара или обочины на противоположной стороне дороги.
3. Должен оставаться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Задача 2

Где можно переходить дорогу вне населенного пункта, если в пределах видимости нет пешеходного перехода и перекрестка?

1. На повороте дороги.
2. В местах, где дорога хорошо просматривается в обе стороны.
3. На крутом подъеме.

Перед каждым ребенком лежат отпечатанные обязанности пассажиров (см. Приложение.) Дети их читают вслух и вспоминают все, о чем говорили на уроке. Самые активные награждаются медальками.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Обязанности пассажиров

1. Ожидать общественный транспорт только на остановках.
2. Входить в задние двери, а выходить из передних дверей транспорта.
3. Прежде чем зайти, выпустить тех, кто выходит из транспорта.
4. При нерегулируемом переходе улицы трамвай обходить спереди, а автобус и троллейбус сзади.
5. В транспорте вести себя достойно:
 - не шуметь и не толкаться;
 - уступать места пожилым людям и инвалидам, женщинам с тяжелыми сумками;
 - не отвлекать водителя во время движения транспорта;
 - держаться во время движения транспорта за поручни;
 - вежливо спрашивать и вежливо отвечать на вопросы пассажиров;
 - не забывать оплатить свой проезд или предъявить проездной документ;
 - никогда не стремиться сесть в транспорт на ходу (можно соскользнуть со ступенек и попасть под колеса этого автобуса);
 - не входить в переполненный автобус, троллейбус или трамвай;
 - острые и неудобные для других пассажиров предметы хорошо упаковывать и аккуратно ставить, чтобы они никому не мешали.

Историческая справка

История появления правил дорожного движения

Было время, когда по улицам и дорогам ездили лишь всадники верхом на лошадях, колесницы и конные повозки. Их можно считать первыми транспортными средствами. Ездили они, не соблюдая никаких правил, и поэтому нередко сталкивались друг с другом. Ведь улицы городов в те времена обычно были узкими, а дороги извилистыми и ухабистыми. Стало ясно, что нужно упорядочить движение по улицам и дорогам, то есть изобрести правила, которые сделали бы движение по ним удобным и безопасным. Первые правила дорожного движения появились более 2000 лет назад, ещё при Юлии Цезаре. Они помогали регулировать движение по улицам городов. Некоторые из этих правил дошли до наших дней. Например, уже в те давние времена на многих улицах было разрешено только одностороннее движение. В России дорожное движение регулировалось царскими указами. Так, в указе императрицы Анны Иоанновны от 1730 года говорилось: «Извозчикам И прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей в упряжи, со всяким опасением и осторожностью, смирно. А тех, кто не будет соблюдать сих правил, - бить кнутом и ссылатъ на каторгу». А в указе императрицы Екатерины II сказано: «На улицах ямщикам ни в коем разе не кричать, не свистеть, не звенеть и не бренчать». В конце XVIII века появились первые «самодвижущиеся повозки» - автомобили. Ездили они очень медленно и вызывали у многих критику и насмешки. Например, в Англии ввели правило, по которому впереди каждого автомобиля должен был идти человек с красным флагом или Фонарём и предупреждать встречные кареты и всадников. А скорость движения не должна была превышать 3 километра в час; кроме того, водителям запрещалось подавать предупредительные сигналы. Вот такие были правила: не свисти, не дыши и ползи как черепаха. Но, несмотря ни на что, автомобилей становилось всё больше и больше. И в 1893 году во Франции появились первые правила для автомобилистов. Сначала в разных странах были разные правила. Но это было очень неудобно. Поэтому в 1909 году на Международной конференции в Париже была принята Конвенция по автомобильному движению, которая установила

единые правила для всех стран. Эта Конвенция ввела первые дорожные знаки, установила обязанности водителей и пешеходов. Современным правилам дорожного движения почти 100 лет.

История светофора

А знаешь ли ты, когда появился привычный для нас светофор? Оказывается, регулировать движение с помощью механического прибора начали уже 140 лет назад, в Лондоне. Первый светофор стоял в центре города на столбе высотой 6 метров. Управлял им специально приставленный человек. С помощью системы ремней он поднимал и опускал стрелку прибора. Потом стрелку заменил фонарь, работавший на светильном газе. В фонаре были зелёные и красные стёкла, а жёлтые ещё не придумали. Первый электрический светофор появился в США, в городе Кливленде, в 1914 году. Он тоже имел лишь два сигнала - красный и зелёный - и управлялся вручную. Жёлтый сигнал заменял предупреждающий свисток полицейского. Но уже через 4 года в Нью-Йорке появились трёхцветные электрические светофоры с автоматическим управлением. Интересно, что в первых светофорах зелёный сигнал находился наверху, но потом решили, что лучше поместить сверху красный сигнал. И теперь во всех странах мира сигналы светофора располагаются по единому правилу: вверху - красный, посередине - жёлтый, внизу - зелёный.