

Устный журнал «Хочу всё знать!»

По правилам дорожного движения
для учащихся 8 класса

Автор: классный
руководитель
8 класса
Буерашина Л.С.

2011 год

Страница 1

Из истории
развития автомобиля

При раскопках в Закавказье и в Египте были найдены остатки грубых, **деревянных повозок**. Они приводились в движение быками. А когда человек приручил лошадей и заменил ими медлительных быков, родилась **колесница** – первый пассажирский экипаж. Но езда в них была мучением, так как их делали очень тяжёлыми и прочными, чтобы они не разваливались от толчков.



Поэтому путешествовали большей частью верхом, иногда в ручных или конных носилках: **седанах, паланкинах, портшезах.**

В Турции и Иране люди использовали для передвижения **арбы**. Внешне и внутренне арба была очень красива, но совершенно непригодна для езды, так как люди в ней сидели на полу и ощущали каждый толчок.



В Европе использовали **колымаги**, но из-за отсутствия дорог колымага была так же неудобна, как и арба.

В XV в. повозка преобразилась. К ней прикрепили ремни. Теперь кузов, как люлька, подвешивался к изогнутой раме повозки. Раскачиваясь и покачивая кузов, ремни-рессоры смягчали толчки. Так колымага превратилась в более удобный и спокойный экипаж – **карету**.



Карета Екатерины II

В XVII в. Появились **застеклённые кареты**, которые назывались **берлинами**. Когда же сиденья их снабдили спинками на шарнирах (при опрокидывании спинки сиденье превращалось в постель), берлины превратились в **доршезы**. Постели в карете были совершенно необходимы, так как даже небольшое, по современным понятиям, путешествие продолжалось неделями.

Но езда в тяжёлых и высоких каретах была довольно опасной. На поворотах они кренились, готовые упасть набок, на крутых спусках били по ногам лошадей. Необходимо было устройство, при помощи которого можно было бы замедлить или остановить движение. **Так появились тормоза.** Сначала это были клинья, которые перед спуском с горы подкладывали под колёса. Позднее тормозом стал рычаг, укреплённый на самой карете. Толкая длинный конец рычага, возница с силой прижимал другим, коротким рычагом кожаную подушку к ободу колеса и замедлял этим его вращение.

В конце XVII в. Появились экипажи для общественного пользования. Это был дешёвый и всем доступный транспорт. Впервые прокат экипажей установил владелец парижской гостиницы «Святой фиакр». Повозки окрестили **фиакрами**.





Вскоре известный французский физик Паскаль предложил

новый вид больших многоместных карет. Так зародились **омнибусы** – транспорт для всех.



В XVIII – XIX вв. перед экипажными компаниями встала задача обслуживать тысячи пассажиров. На международных дорогах появились **дилижансы**, вмещавшие большое количество людей.



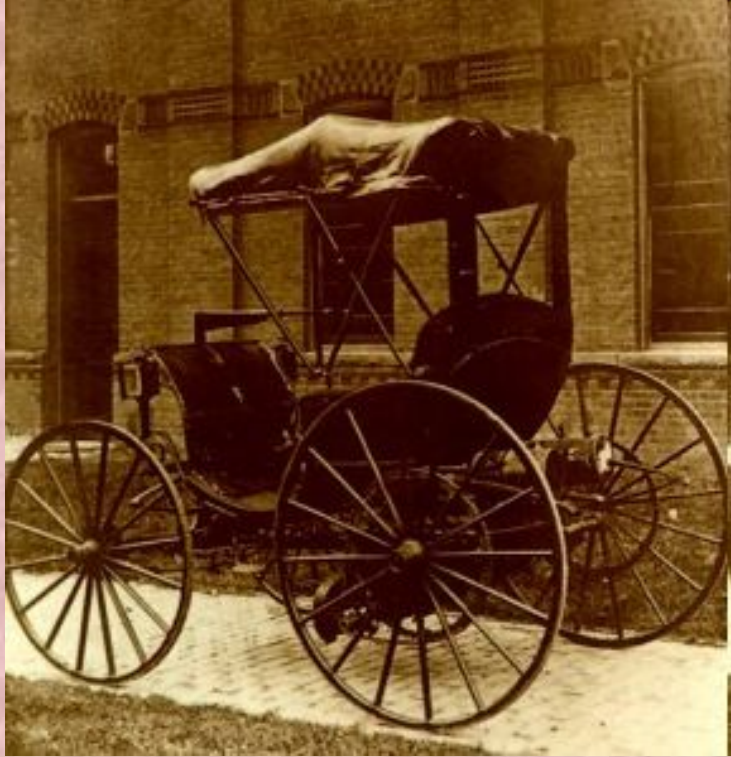
Мастера –каретники придумывали всё новые виды экипажей.

Тут были и маленькие **двуколки** в виде бочки, и открытые **фаэтоны**, а также кареты с верхом-тентом, закрытые.

Первый автомобиль появился в 1885 году на улицах немецкого города Нейштадта.

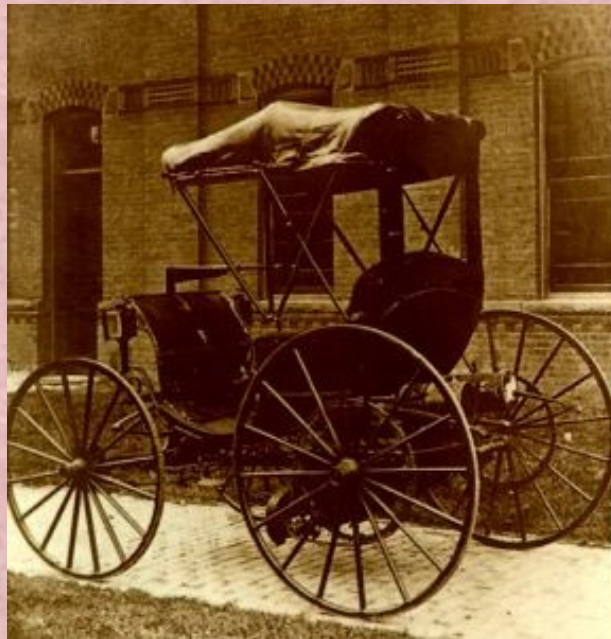


Первые в мире трамваи появились в 1880 году в России (в Петербурге).



Появление **первого автомобиля в России** относится к началу последнего десятилетия XIX в. В 1891 г. на одной из улиц Одессы, пыхтя и громыхая, двигался странный экипаж без лошади. По внешнему виду он отличался от обыкновенной коляски. Экипаж вызвал всеобщее изумление и смятение в городе. Пешеходы жались к стенам, лошади шарахались в сторону.

В начале 1895 г. подобная машина появилась и на улицах Петербурга. Скорость её была 26 км/час, запаса бензина хватало на 6 часов езды, весил автомобиль 862 кг.



Первый **советский автомобиль** был создан в 1922 г. Место его рождения – Москва. Автомобиль явился плодом кропотливого труда. Он развивал скорость до 80 км/ч, рассчитан был на семь человек.



7 ноября 1924 г. по праздничной Красной площади Москвы прошли 10 грузовиков АМО-Ф 15, окрашенные в ярко-красный цвет. Это были первенцы новой отрасли народного хозяйства молодой Страны Советов.





С тех пор прошло много лет, и наша автомобильная индустрия по праву гордится большой популярностью в мире. Российские автомобили пользуются большой популярностью в мире. Сегодня их покупают почти все страны мира. Они долговечны, надёжны, отличаются большой проходимостью.



Страница 2

Из истории развития
дорожного движения
в нашей стране.



Вопросам регулирования дорожного движения внимание уделялось ещё в далёком прошлом, во времена Петра I.

Петр I издавал указы, вводил правила, однако твёрдого порядка на улицах не было.

В середине XVIII в. указами установили ответственность за нарушение порядка движения: «А ежели кто впредь, в противность Указа, дерзнёт так резко и не смиренно ездить... и плетьюми кого бить, и санями и лошадьми травить, таким по состоянию вины их чинено будет жестокое наказание или смертная казнь...»

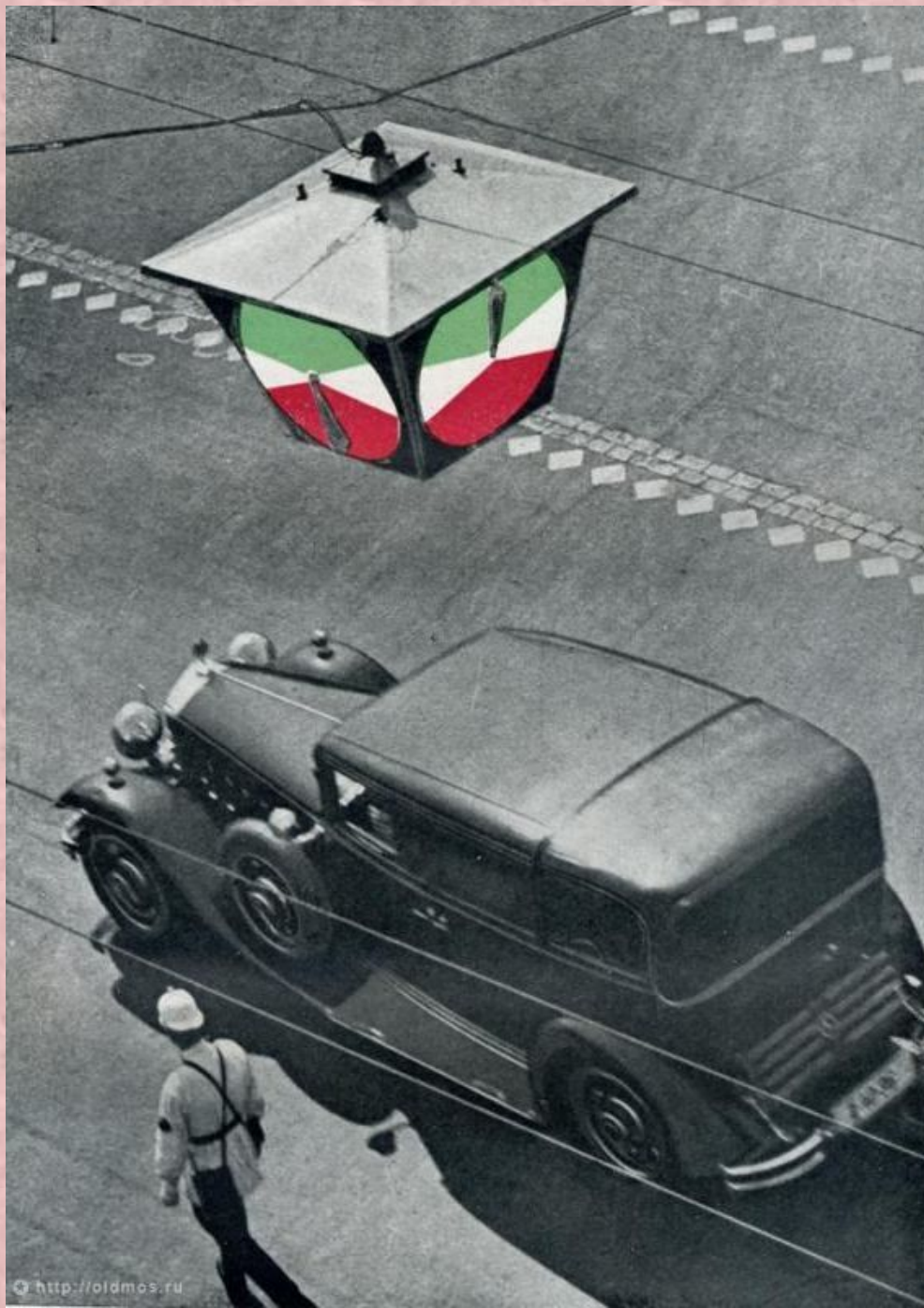
В 1812 г. в Москве уже действовали правила, которыми было установлено правостороннее движение, ограничение скорости, определялись места стоянок для экипажей и номерные знаки для них.



До Великой Октябрьской революции регулирование уличного движения в городах России производилось на основе этих правил, которые время от времени пересматривались и дополнялись. Однако в царской России не уделялось внимание разработке определённых правил дорожного движения. Пешеходное движение было беспорядочным и неорганизованным.

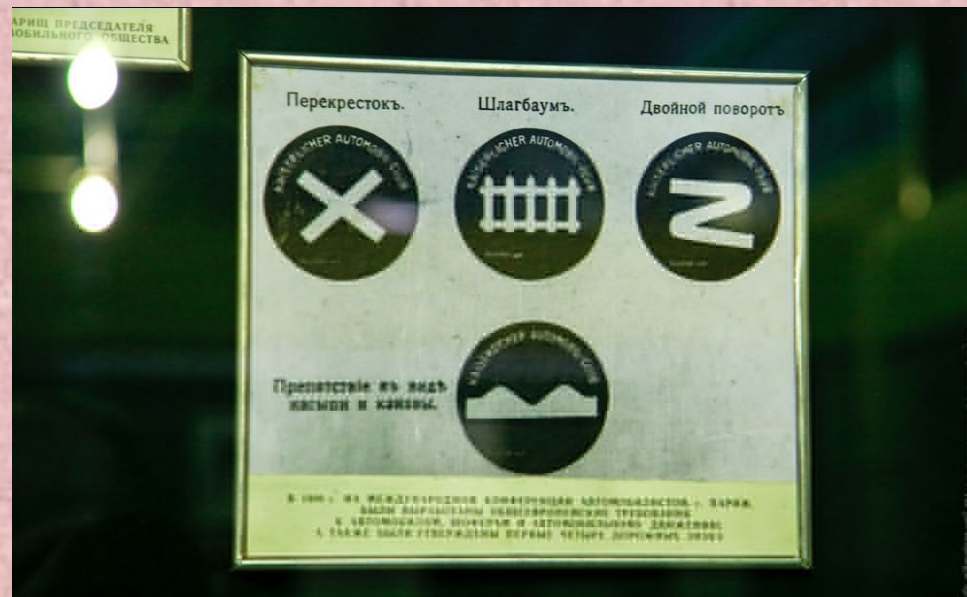


После победы Октября, 10 июня 1920 г., был издан декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям». Декрет положил начало организации автомобильного движения в нашей стране.



К 1924 г. относится и появление на улицах Москвы **первого светофора**. Он имел форму круга со стрелкой и был установлен в самом оживлённом месте движения городского транспорта в тогдашней Москве.

В том же 1924 г. Впервые для регулирования дорожным движением стал применяться **жезл**. Памятным является и 1933 г. – в то время на городских перекрёстках появились **первые дорожные знаки** и островки безопасности для пешеходов.



Страница 3

Викторина
«Знаешь ли ты?»

**СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ!**