

История правил дорожного движения (ПДД).

С каждым днем на наших дорогах появляется все больше и больше автомобилей. Высокие скорости и интенсивность движения требуют от водителей и пешеходов быть очень внимательными.

Дисциплина, осторожность и соблюдение правил дорожного движения водителями и пешеходами — основа безопасного движения на улице.

Послушайте немного об истории возникновения правил дорожного движения и дорожных знаков.

Первые правила дорожного движения появились более 2000 лет назад, ещё при римском полководце Гаем Юлии Цезаре (изобр. 1).



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 одно-стороннее движение.

В царской России правила дорожного движения на лошадях были введены царем Петром I (изобр. 2)



3 января 1683 года и регулировалось царскими указами. Так, в указе императрицы Анны Иоанновны (изобр. 3) 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 ссылать на каторгу». А в указе императрицы Екатерины II (изобр. 4) сказано:



«На улицах ямщикам ни в коем разе не кричать, не свистеть, не звенеть и не бренчать».

В 1770 г. в Париже инженером-изобретателем Николя-Жозефом Кюньо было проведено испытание первой «самодвижущейся повозки» с паровым приводом (изобр. 5).



К 1784 году британский механик Уилья Мёрдок (изобр. 6)



построил работающую модель паровой кареты (изобр. 7)

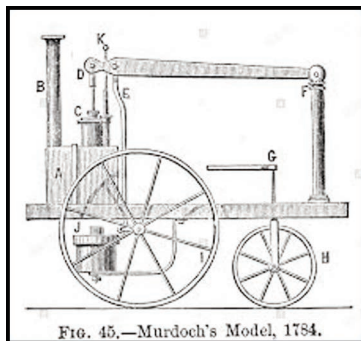
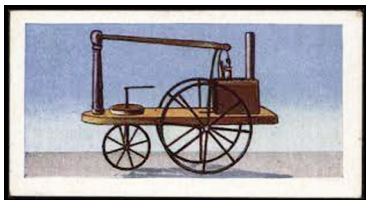


Fig. 45.—Murdoch's Model, 1784.



а в 1801 году британский изобретатель Ричард Тревитик ездил на полноразмерной машине (изобр. 8) по дорогам Камборна.



Это были прообразы автомобилей. 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 запре-

щалось 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, что 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.

Регулировкой уличного движения первоначально занимались специальные полицейские-регулирующие. Позднее постепенно их заменил светофор. Первый светофор появился в 19 веке, он был установлен 10 декабря 1868 года в Лондоне возле здания Британского парламента. Его изобретатель — Джон Пик Нит — был специалистом по железнодорожным семафорам (изобр. 9).



Это была нехитрая конструкция с двумя семафорными стрелками. Управлялся первый светофор вручную. Горизонтальная стрелка означала остановку, а когда стрелку поднимали вверх под углом 45 градусов, то двигаться нужно было предельно осторожно. Ночью стрелки заменяли газовыми фонарями разных цветов. Красный — стоп, зелёный — дальнейшее движение разрешено (изобр. 10).



Электрический светофор был изобретен в 1912 году начальником транспортной команды полиции американского города Солт-Лейк-Сити Лестером Уайром (изобр. 11).



Первым прототипом был деревянный ящик со скатной крышей, в котором со всех четырех сторон горели красные и зеленые огни. Уайр окунул лампочки в красную и зеленую краску, чтобы получить цвета в соответствии с морским правом или использующиеся на железной дороге (изобр. 12).



Затем ящик установили на 10-футовый столб, подключенный к электрическим троллейбусным линиям. После установки, светофором вручную управляли патрульные в будке на обочине дороги. Когда устанавливался первый светофор, пешеходы с насмешкой кричали водителям, ожидающим в машинах смены светофора: «Вы ждете, чтобы посмотреть, вылезут ли птички?» Из-за своего внешнего вида, похожего на скворечник, светофор стал известен как «птичья клетка Уайра», «голубятня Уайра» или «мигающий скворечник». 5 августа 1914 года в Кливленде Американская светофорная компания установила на перекрестке 105-й улицы и Евклид-авеню четыре электрических светофора конструкции Джеймса Хога. Они имели красный и зелёный сигнал и при переключении издавали звуковой сигнал. Системой управлял полицейский, сидящий в стеклянной будке на перекрестке (изобр. 13).

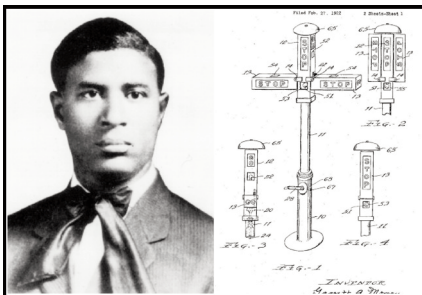


В 1920 году трёхцветные светофоры с использованием жёлтого сигнала были установлены в Детройте и Нью-Йорке. Авторами изобретений были соответственно Уильям Поттс и Джон Ф. Харрис (изобр. 14).



В Европе аналогичные светофоры были впервые установлены в 1922 году в Париже и Гамбурге, а в 1927 году в Англии.

Первый полностью автоматизированный трехпозиционный светофор был запатентован в 1922 г. американским изобретателем Гарреттом Морганом, который наделил светофор глубоким смыслом. Темнокожий инженер своим изобретением выдвинул идею социальной справедливости. В его патенте, помимо технического описания, было написано: «Назначение устройства — сделать очередность проезда перекрестка независимой от персоны, сидящей в автомобиле». Так в Америке возникла поговорка: «Бог создал автомобилистов, а Гаррет Морган сделал их равными» (изобр. 15).

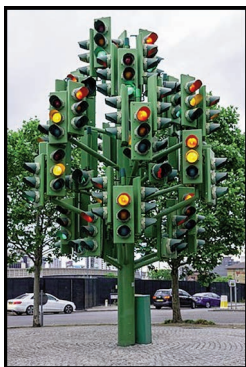


В нашей стране, тогда еще СССР, первый светофор появился в 1929 году в Москве. Он был

похож на круглые часы с тремя секторами — красным, жёлтым и зелёным. А регулировщик вручную поворачивал стрелку, устанавливая её на нужный цвет (изобр. 16).



Первый электрический светофор так же был установлен в Москве 30 декабря 1930 г. В Ленинграде планировалось установка одноцветного семафора в январе 1930 г., но в конечном итоге семафор был установлен позже — в начале 1930-х гг. Третьим городом, где начал работать светофор, стал Ростов-на-Дону. Термин «светофор» вошел в русский язык после включения этого понятия в Большую советскую энциклопедию, в 1932 году. Кстати, в Японии разрешающим сигналом светофора долгое время был синий цвет. Самый большой светофор находится в Лондоне. Это, так называемое, «дерево-светофор», расположенное на площади недалеко от Канарского причала. Данная конструкция ничего не регулирует, а является неким мемориалом и символом победы «трех огней» над дорожным хаосом. Высота мемориала составляет 8 метров, и состоит этот светофор из 75 приборов, управляемых всего одним компьютером (изобр. 17).



За последние сто лет трехцветный регулировщик постоянно развивался, становился сложнее, удобнее и умнее. Сегодня существует светофоры не только для автомобилей, но и для пешеходов, трамваев, велосипедистов и даже лошадей. Появились стрелки, разрешающие при красном сигнале поворачивать направо, а также звуковые сигналы, благодаря чему слабовидящие люди могут безопасно перейти проезжую часть. Возможно, кто-то подумает, что светофоры —

это некое ограничение... Но только задумайтесь, сколько жизней они помогли спасти за это столетие.

Движение без этих регулировщиков было бы хаотичным и крайне опасным. Недаром 5 августа объявлен Международным днем светофора, а в одном из крупнейших городов Сибири городе Новосибирске установлен памятник светофору (изобр. 18).



Еще раз хочется напомнить, что запрещающий сигнал светофора — это не только красный, но и желтый. Движение для автомобилистов и пешеходов разрешено лишь на зеленый. Не забывайте это простейшее правило, и вы всегда будете в безопасности.

Большую роль в организации и безопасности дорожного движения играют дорожные знаки.

В давние времена когда люди в основном передвигались пешком или верхом на лошадях из одного поселения в другое им надо было знать, куда ведёт та или иная дорога. А ещё им важно было знать, какое расстояние осталось пройти до нужного места. Чтобы передать эту информацию, наши предки ставили на дорогах камни, особым образом надламывали ветки, делали зарубки на стволах деревьев. Не самый информативный вариант, да и отломанную ветку не всегда сразу увидишь, поэтому люди задумались о том, как отделить знак от пейзажа.

Тогда вдоль дорог начали ставить статуи, например греческие гермы — четырехгранные столбы, завершённые скульптурной головой Гермеса (отсюда, собственно, и название) (изобр. 19).



Потом, с пятого века до нашей эры, на гермах начали появляться головы и других персонажей: Вакха, Пана, фавнов, государственных деятелей и философов (изобр. 20).



Когда появилась письменность, на камнях начали делать надписи, чаще всего названия населенных пунктов.

А в Древнем Риме, ещё во времена императора Августа (изобр. 21),

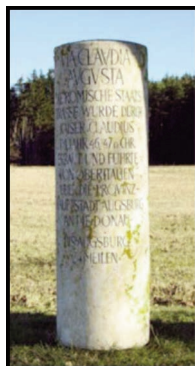


появились знаки, которые либо требовали — «Уступи дорогу», либо предупреждали — «Это опасное место». Кроме того, в третьем веке до нашей эры римляне разработали настоящую систему дорожных указателей. В центре Рима у храма Сатурна установили бронзовую позолоченную колонну (аналог нулевого километра), от которого отсчитывались все дороги, расходившиеся во все концы великой империи. На колонне были отмечены названия столиц провинций Римской империи и расстояния от Рима до них. В настоящее время от нее осталось только основание (изобр. 22).



На важных дорогах римляне устанавливали мильные столбы цилиндрической формы, на которые наносились надписи с информацией о расстоянии

от Римского форума (изобр. 23).



Можно сказать, что это были первые дорожные знаки. Вспомни знаменитую картину Виктора Михайловича Васнецова «Витязь на распутье» (изобр. 24).



Сидит на своём коне у перекрёстка дорог сказочный богатырь и думает — куда ему поехать? А на камне высечена информация. Так что камень этот можно считать дорожным знаком.

Римская система обозначения расстояний позже распространилась и в других странах.

В 1667 году царь Алексей Михайлович (изобр. 25)



начал строить загородную резиденцию в селе Коломенском. Тогда от Калужской заставы до нового дворца были врыты в землю четырёхметровые каменные, облицованные мрамором столбы, сверху украшенные орлами (изобр. 26).



Для обывателей это всё было в диковинку, и они толпами собирались посмотреть такое чудо. Именно эти столбы создали истинно московское выражение «коломенская верста», которое передавалось из уст в уста и впоследствии стало гулять по всей России.

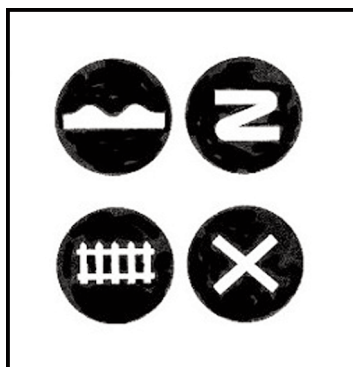
При Петре I система верстовых столбов появилась на всех дорогах Российской империи. Столбы стали раскрашивать в чёрные и белые полосы. Так их было лучше видно в любое время суток. На них указывали расстояние от одного поселения до другого и название местности (изобр. 27).



Но серьёзная необходимость в дорожных знаках возникла с появлением автомобилей. Высокая скорость, большой тормозной путь, плохое состояние дорог потребовали создания системы знаков, которые давали бы водителям и пешеходам нужную информацию. И сто с лишним лет назад, на конгрессе Международного туристского союза, было принято решение о том, что дорожные знаки должны быть во всём мире едиными по назначению и виду. А в 1900 году договорились, что на всех дорожных знаках должны быть не надписи, а символы — понятные и иностранным туристам, и неграмотным людям.

В 1903 году на улицах Парижа появились первые дорожные знаки. А ещё через 6 лет на Международной конференции в Париже договорились устанавливать дорожные знаки с правой стороны, по ходу движения, за 250 метров до начала опасного участка. Тогда же были установлены первые четыре дорожных знака. Они сохранились и до наших дней, хотя их внешний вид изменился. Эти знаки имели такие названия: «Неровная дорога», «Извилистая дорога», «Пересечение с

железной дорогой» и «Перекресток» (изобр. 28).



В 1909 году первые дорожные знаки официально появились и в России.

Несмотря на конвенцию, каждая страна принялась придумывать свои знаки дорожного движения, что не мудро: четырех знаков на все случаи жизни не хватит. Например, Япония и Китай ограничивались парой иероглифов, обозначавших какое-то правило, европейские страны были лишены возможности двумя знаками письменности выразить целое правило, поэтому придумывали символы и образы. В СССР был придуман человечек, переходящий пешеходный переход (изобр. 29).



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», которую подписали СССР, большинство европейских стран и Япония. Хотя к полному единообразию дорожных знаков это не привело. Так, например, в довоенное время одновременно действовали две системы дорожных знаков: европейская, на основе той самой конвенции 1931 года, и англо-американская, в которой вместо символов использовались надписи, а сами знаки были квадратными или прямоугольными.

В 1949 году в Женеве была принята еще одна попытка создания единой мировой системы

дорожных знаков, «Протокол о дорожных знаках и сигналах». За основу взяли европейскую систему, и совершенно не удивительно, что страны американского континента подписать сей документ отказались. Если в конвенции 31 года было прописано 26 дорожных знаков, то новый протокол предусматривал уже 51 знак: 22 предупреждающих, 18 запрещающих, 9 указательных и 2 предписывающих. В остальном, если какие-то ситуации этими знаками не предусматривались, страны опять были вольны придумать что-то свое. На сегодняшний день только в России применяется больше двух с половиной сотен дорожных знаков, охватывающих практически все стороны дорожного движения, и система постоянно развивается и совершенствуется.

Не обходилось и без забавных случаев: в какой-то момент из перечня куда-то пропал знак «неровная дорога» (изобр. 30),



вернувшийся в строй только в 1961 году. По какой причине знак пропал, неизвестно, то ли дороги вдруг стали ровные, то ли состояние их было настолько печальным, что особого смысла ставить предупреждение не было.

Несколько слов об истории еще двух устройства для безопасного передвижения пешеходов — тротуаре и переходе-зебре.

Тротуары были уже в древнегреческом городе Коринфе в 4 веке до н.э., а так же в Древнем Риме, где они назывались семитами.

Однако, в средние века узкие дороги снова стали использоваться одновременно пешеходами и повозками без какого-либо формального разделения между этими двумя категориями. Ранние попытки обеспечить надлежащее содержание пешеходных дорожек или тротуаров предпринимались часто, как, например, в Законе 1623 г. для английского города Колчестера, но в целом они были не очень эффективными.

В Англии дело сдвинулось с принятием в 18 веке серии законов о дорожных покрытиях.

Другим поворотным моментом стало строительство парижского моста Пон-Нёф в 1578-1606 гг. (изобр. 31),



который имел широкие приподнятые тротуары, отделяющие пешеходов от дорожного движения. Это был первый парижский мост без построенных на нем домов, что обеспечивало его большую ширину и элегантный, прочный дизайн. Пон-Нёф сразу стал популярным для прогулок на начало века, когда Париж приобрел свою форму, известную по сей день (изобр. 32).



Это также было культурным явлением, потому что все классы общества смешались на новых дорожках. К XIX веку большие и просторные тротуары обычно строились в европейских столицах и ассоциировались с городской изысканностью.

В Древней Руси и, позднее, в России в крепостях, населённых пунктах по краям улицы для движения пешеходов строились настилки (дорожки) из каменного или деревянного плитняка. В некоторых населённых пунктах деревянные тротуары существуют до сих пор, в том числе и в Москве. В 19 веке в Петербурге и Москве по аналогии с Парижем появились пешеходные дорожки мощёные каменными плитами, отделёнными через каждые две сажени чугунными тумбами. Некоторые из этих тумб ещё сохранились и сегодня на окраинах городов. А на оживлённых улицах проезжую часть отделяют теперь от тротуаров яркими оградами.

Зебра, как вид дорожной разметки, обозначает пешеходный переход. На нерегулируемом пешеходном переходе зебра предоставляет пешеходам преимущество при пересечении проезжей части по отношению к другим участникам движения. Своё название дорожная разметка получила из-за сходства с окрасом зебр — чёрным в белую полосу.

Впервые «зебра» как средство безопасности на дороге появилась в Великобритании. С середины 1930-х пешеходные переходы в Соединённом Королевстве выделялись с помощью металлических шпильки на поверхности дороги и фонарями

Белиша. Они появились, когда в 1934 году британский министр транспорта лорд Хор-Белиша распорядился поставить у дорог в местах пешеходных переходов полосатые столбы с оранжевыми фонарями наверху, и они были названы по фамилии министра.

В 1946 году, после Второй мировой войны в Великобритании было образовано подразделение дорожной безопасности Исследовательской лабораторией по дорожным проблемам. Подразделение изучало данные происшествий, транспортные потоки, обустройство перекрестков, уличное освещение, безопасность транспортных средств и пешеходных переходов. Были смоделированы переходы с различной разметкой. В итоге исследователи пришли к выводу, что чередующиеся чёрные и белые полосы шириной 2 фута (0,6 м), нанесённые параллельно бордюру, были наиболее заметны. В октябре 1951 года правила требовали, чтобы все неконтролируемые пешеходные переходы имели маркировки типа «зебра». И первая в мире «зебра» появилась в Беркшире (Англия) (изобр. 33).



Нововведение быстро распространилось по всему миру. В сентябре 1953 года «зебра» появилась в Германии. В СССР первая экспериментальная разметка такого типа появилась в Москве на Ленинском проспекте в 1955 году.

В заключении предлагаю провести небольшую викторину по правилам дорожного движения.

Конкурс — викторина.

1. Какое в России движение: лево- или правостороннее? (Правостороннее).
2. Можно ли идти пешеходу, если загорелся желтый свет? (Нет, необходимо стоять).
3. Где можно переходить проезжую часть? (На светофоре; там, где установлен знак «пешеходный переход» или есть дорожная разметка пешеходного перехода (зебра), по подземному переходу).
4. Если на переходе горит светофор и инспектор ГИБДД также руководит движением, то чьи сигналы вы будете слушать? (Инспектора ГИБДД).
5. Для чего служит «островок безопасности» на пешеходном переходе? (Для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги).
6. По какой стороне тротуара должны идти пешеходы? (Придерживаясь правой стороны).
7. Где надо ходить по улице, дороге, если нет тротуара? (Идти нужно в один ряд по краю проезжей части. За городом пешеходы в таких случаях должны идти навстречу транспорту.).
8. С какого возраста можно ездить на велосипеде по улице или дороге? (Подросткам, которым уже исполнилось 14 лет. До этого возраста ездить на велосипеде можно только на стадионе, пришкольной территории, в парке, либо на специальных площадках.).
9. Какие улицы называются улицами с односторонним движением (там, где движение транспортных средств разрешено только в одном направлении).
10. В какую сторону нужно посмотреть, переходя дорогу? (Сначала посмотреть налево, затем, на середине дороги — направо.).
11. Можно ли ездить на велосипеде, не держась за руль? (Нет).
12. Как называется этот знак («Осторожно, дети!») (изобр. 34)



и в каких местах он устанавливается (На территории, находящейся в непосредственной близости от образовательных, здравоохранительных и спортивных учреждений; в местах систематического сбора большого числа детей; около лагерей и пан-

сионатов для отдыха; в тех зонах, где малолетние пешеходы чаще всего пересекают дорогу; на автотранспорте (в первую очередь, автобусах), предназначенном для массовой перевозки детей в количестве от 2 человек.)