

ЗАНЯТИЕ 1. Тема: Правила дорожного движения. История их возникновения и развития

История правил дорожного движения уходит в глубь веков. Как только человек перестал ходить и пересел на лошадь, а потом - с изобретением колеса - в повозку, сразу стало ясно, что нужно упорядочить дорожное движение. Конечно, скорости и количество транспорта несравнимы с нынешними. Но нужно помнить, что дороги и улицы были тогда гораздо более узкие, извилистые и ухабистые. Во всяком случае, отзвуки тогдашних распоряжений властей на этот счет до нас дошли.

Самые первые правила дорожного движения были введены еще указом Юлия Цезаря в Древнем Риме. При всем своем несовершенстве они включали в себя ряд положений, которые позволили обуздать транспортное половодье в Риме и сохранили актуальность до наших дней. Эти правила вводили улицы с односторонним движением, запрещали ездить на частных колесницах по улицам Рима в рабочее время, а иногородние должны были оставлять свое транспортное средство за городской чертой и сами двигаться дальше пешком или в «такси» - наемном паланкине.

В период гужевого транспорта необходимость упорядочения движения возросла еще больше. Во времена царствования Ивана III известны правила пользования почтовыми трактами с их ямской гоньбой, что позволяло довольно быстро преодолевать большие расстояния.

Петр I в 1683 г. издал указ: «Великим государем ведомо учинилось, что многие учали ездить в санях на возжах с бичами большими и, едучи по улицам небрежно, людей побивают, то впредь с сего времени в санях на возжах не ездить».

В начале XVIII века в России был отмечен рост числа всадников, колясок, карет, телег, саней и т.п. К этому времени и относятся первые царские указы, касавшиеся уличного движения. Тогда в России еще не было регулярной полицейской службы. Лишь в 1718 году Петр I издал указ об учреждении в Петербурге должности генерал-полицмейстера. В его обязанности, в частности, входило «...следить... за чистотой улиц и незатруднительным проездом по ним...». Спустя четыре года было создано полицейское учреждение в Москве, а затем должности оберполицмейстера были введены в столицах губерний России.

Следует заметить, что государство устанавливало не только правила движения, но и кару за их нарушение.

Так, Анна Иоанновна 9 января 1730 г. приказала обнародовать указ, по которому предписывала ездить только на взнузданных лошадях «со всяким опасением и осторожностью, смирно». Ослушников же «бить кнутом и ссылать на каторгу».

Особенно доставалось от законников прекрасному полу. Вот какой курьез произошел во времена правления «Короля - Солнце» Людовика XIV во Франции. В те времена многие женщины любили управлять конными экипажами. И если это была молодая и красивая дама, тут же сбегались ее поклонники, что, естественно, не способствовало нормальному движению на узких улицах Парижа. Дело дошло до короля. Он приказал одному из министров деликатно и быстро разрешить эту проблему. Министр Аргенон не решился издать строгий указ и тем самым восстановить против себя парижских красавиц. Он прекрасно знал, что многие из них имеют влияние при дворе и лучше не портить с ними отношения.

Много времени ушло на размышления, прежде чем пришла спасительная мысль: «Запрет на управление средствами перевозки для всех уважаемых дам до 30 лет».

После этого указа управлять конными экипажами могли только самые смелые женщины - ну кто из них мог позволить признать свой истинный возраст.

Этот случай постоянно используется в практике в настоящее время при обучении женщин езде на автомобиле: «Запомните, что если Вы совершите ДТП, то в газетах напечатают и год Вашего рождения».

Со временем правила дорожного движения уточнялись. В распоряжениях администрации городов в конце XVIII в. находим следующие указания: «Когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждений не учинить или с кем не съехаться, а и на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и не скоро».

В то время основным видом правонарушений считались быстрая езда и битье кнутом прохожих кучерами. В указах императриц Анны Иоанновны и Елизаветы Петровны (1730, 1732, 1737 и 1742гг.) отмечалось, что, несмотря на предписания ездить «как в санях, так и верхами смирно», разные «всяких чинов люди ездят резво и не смирно», а «верховые ездят на резвых лошадях и давят и побивают других». Указами на полицию возлагалась обязанность следить за соблюдением правил езды. Тех, «кто будет на лошадях скоро ездить, ловить и отводить в полицию, где лакеев бить нещадно кошками, а самих помещиков штрафовать денежным штрафом». Лошадей нарушителей должны были конфисковать и «отсылать на конюшню Ее Императорского Величества».

В связи с тем, что количество гужевого транспорта в Петербурге и Москве увеличивалось очень быстро, царским указом от 12 июля 1761 г. полиции предписывалось вести учет «извозчиков по частям города», выдавать им за плату кожаные ярлыки с номером и вырученные денежные средства «употреблять на расходы полицейские».

8 апреля 1782 г. Екатерина II подписала «Устав благочиния, или полицейский». В соответствии с п. 272 устава, «буде кто учнет ездить или ходить, стращая людей, того иметь под стражу и отослать к суду».

Во второй четверти XIX века в России получил распространение новый вид общественного транспорта - многоместные конные кареты, совершавшие регулярные рейсы в городах и между ними (дилижансы, фаэтоны, омнибусы и линейки). Его появление во многом связано с интенсивным строительством дорог с твердым покрытием - так называемых щебеночных шоссе. Первое щебеночное шоссе соединило Санкт-Петербург и Москву. Движение по нему началось в 1834 году.

В 1863 г. в Санкт-Петербурге на Невском проспекте было открыто движение конки: вагон, запряженный лошадьми, медленно двигался по рельсам, а пассажиры входили и выходили на ходу. В Москве первая линия конно-железной дороги пролегла в 1872 г. по Тверской улице.

После отмены в России крепостного права увеличился приток сельских жителей в города. Усложнение условий уличного движения потребовало от городских властей принятия дополнительных мер по ограждению участников движения от происшествий и травматизма. В 1869 - 1871 гг. оберполицмейстер Санкт-Петербурга ввел в действие Правила для извозчиков и Правила для содержателей общественных карет, в соответствии с которыми полиция должна была ежегодно проводить осмотр конных экипажей и выдавать свидетельства на право их использования. Кроме того, устанавливались требования к процессу движения и стоянке транспортных средств, применялись санкции против нарушителей. С 1876 г. правила извозного промысла стали приниматься Санкт-Петербургской городской думой, а не устанавливаться полицией.

Детализация правил продолжалась в XIX в. В «Инструкции городским Московской полиции», изданной в 1883 г., были расписаны действия городских на все случаи жизни. 30 параграфов из 144-х посвящены «соблюдению порядка и безопасности на тротуаре, дорогах и бульварах». Возьмем всего один - § 44. В нем предписано:

«Наблюдать, чтобы при езде по улицам правящие лошадыми:

а) не ездили вперегонку.

Примечание: не запрещается объезжать умеренной рысью тихоедущих;

б) при спуске под гору, на перекрестках, а равно перед переезжающими и переходящими улицу сдерживали лошадей;

в) уступали дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, пожарным обозам, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда останавливались, пока не проследуют;

г) не ездили на лошадях невзнузданных;

д) зимою не ездили на санях без подрезов, препятствующих раскату.

Примечание: правило не распространяется на крестьянские возы».

Вскоре участниками дорожного движения стали велосипедисты. В 1884 г. были созданы общества любителей велосипедной езды. Для упорядочения велосипедного движения Московская городская дума в 1894 г. приняла специальное постановление, согласно которому каждый велосипедист должен был сдать экзамен, и лишь после успешной сдачи ему выдавались именное свидетельство и два металлических знака, которые крепились на руль и задний фонарь. В обязанности полиции теперь включался контроль и за соблюдением правил езды на велосипедах - нарушители лишались свидетельства и должны были вновь сдавать экзамены.

Появление паровых автомобилей вызвало сопротивление у ретроградов. Клеветой и насмешкой они стремились остановить прогресс. Особенно преуспели владельцы богатых контор, имевшие конные дилижансы, перевозившие пассажиров и грузы. На своих противников они натравливали правительство, которое стало издавать очень строгие правила для паровых дилижансов.

Так, правительство Англии приняло ряд правил для движения паровых автомобилей, суть которых сводилась:

Правило первое. Впереди каждого парового дилижанса на расстоянии 55 м должен идти человек с красным флагом. При встрече с каретами или всадниками он обязан предупреждать о том, что за ним следует паровик.

Правило второе. Машинистам строго воспрещается пугать лошадей свистками. Выпускать пар из машин разрешается только в случае отсутствия на дороге лошадей.

Правило третье. Скорость движения паровика не должна превышать в деревне 6 км/ч, а в городе - 3 км.

Вот такие правила: не свисти, не дыши и ползи как черепаха

Скорость движения автомобиля ограничивалась в разных странах от 6 до 30 км/ч. Правда, в отдельных городах, наоборот, разрешалось ездить очень быстро, чтобы не отравлять население выхлопными газами. По этой же причине автомобилям запрещалась остановка около общественных учреждений и садов.

В 1895 г. на улицы Санкт-Петербурга выехал первый автомобиль с бензиновым двигателем, приобретенный за границей. А уже 11 сентября 1896 г. Министерство путей сообщения России было вынуждено принять постановление № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». В соответствии с ним при каждом самодвижущемся экипаже должно было находиться удостоверение, свидетельствующее о его технически исправном состоянии. Для получения такого удостоверения владельцам предписывалось проводить периодические проверки экипажей «тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам». Так появился обязательный технический осмотр автомобилей. Наблюдение за выполнением правил их движения по дорогам возлагалось на местную полицию и лиц, ведающих ремонтом шоссе. Поэтому **11 сентября 1896 г.** по праву можно считать днем рождения российских Правил движения автомобилей.

В том же 1896 г. в Нижнем Новгороде было открыто движение электрических трамваев.

Таким образом, на рубеже XIX и XX веков на улицах и дорогах нашей страны появились новые средства передвижения - автомобили и трамваи. К концу XIX века по нашей планете колесило около 10 тыс. автомобилей. В 1900 г. были изданы обязательные постановления «О порядке пассажирского и грузового движения по Санкт-Петербургу на

автомобилях» и «О порядке езды по городу Ярославлю на автомобилях». В 1904 г. аналогичный документ был принят Московской городской думой. В то время для получения права езды на автомобилях необходимо было обратиться в городскую управу. Специальная комиссия проводила технический осмотр автомобилей, медицинское освидетельствование кандидата в водители и его проверку «на знание своего дела». Лишь после успешного преодоления всех испытаний водитель получал разрешение на право использования автомобиля (прообраз современного свидетельства о регистрации транспортного средства) и на право управления автомобилем (прообраз современного водительского удостоверения), а также номерной знак, предназначенный для закрепления на задней части кузова. В дальнейшем технический осмотр автомобилей проводился не реже одного раза в год. Обязательные постановления содержали также положения, устанавливающие правила движения по городским улицам.

В то время Россия не имела собственных автозаводов, и автомобили завозились из-за границы. В 1901 г. в страну было ввезено 40 автомобилей, в 1902 - 37, в 1903 - 71, в 1904 - 115. Развитию автомобильного транспорта во многом способствовало Российское автомобильное общество (РАО), организованное автолюбителями в 1903 г., устав которого был утвержден министром внутренних дел. РАО всячески пропагандировало автомобиль как средство передвижения, организовывало различные соревнования, пробеги и путешествия.

В то же время по-прежнему оставалось интенсивным движение конных экипажей. Так, в начале XX века московская конно-железная дорога насчитывала 444 вагона и 2782 лошади. В период с сентября 1904-го по сентябрь 1905 г. на ней произошли несчастные случаи, повлекшие гибель и ранение 1190 человек.

К 1903 г. только в Санкт-Петербурге было зарегистрировано 318 автомобилей и 26 400 велосипедов. Тогда же российское правительство разрешило городам ежегодно взимать налог в пользу бюджета за пользование этими видами транспорта. Он уплачивался при получении номерных знаков, геометрическая форма и цвет которых изменялись каждый год, что позволяло без проблем выявлять транспортные средства, владельцы которых своевременно не оплатили установленные сборы.

Уже в те времена не все водители соблюдали установленную для автомобилей предельную скорость движения (около 13 км/ч), что стало предметом пристального внимания городских. Характерными нарушениями также были езда на автомобилях, мотоциклах и велосипедах с выключенным светом задних фонарей в темное время суток, без номерных знаков или с нарушениями порядка регистрации, а также подача звуковых сигналов без надобности.

В провинции же на автомобиль смотрели как на исчадие ада. Губернатор города Уральска вовсе запретил езду на автомобилях. Он писал полицмейстеру: «Логашкин нарушил умышленно распоряжение мое, как губернатора, касающееся к воспрещению езды по городу в автомобиле в видах общественной безопасности... из этого я усматриваю нарушение, явно направленное к соблазну других, а потому, при дальнейшей попытке его к тому же, автомобиль будет задержан и отобран, а он опять привлечен к ответу...»

Эти гонения особенно усилились с появлением бензиновых автомобилей. Враги автомобиля искали всякий повод, чтобы ущемить новую машину. Пока они были тихоходны, доброхоты утверждали, что у них нет преимущества перед лошадьми. Пока автомобиль был шумным, они жаловались на то, что он нарушает их покой. Обвиняли первые автомобили в уродстве. Но стоило появиться изящно отделанным кузовам, как автомобилистов упрекнули в стремлении к излишней роскоши. Смирившись с быстроходностью, бесшумностью и внешним видом автомобиля, противники напали на резиновые шины, на те самые «пневматики», которые устраняли тряску автомобиля (а сколько нападков до этого было на тряску). Оказывается, не грязь на улицах, а шины забрызгивают грязью горожан.

В Москве была создана даже специальная комиссия по этому поводу, которая пришла к выводу, что дело не в шинах, а в грязи. Комиссия постановила: «Дабы обиженные шинниками обыватели, платье которых может быть забрызгано грязью, летящей из-под шин, могли заметить своих обидчиков, чтобы затем привлечь их к законной ответственности, экипажи на резиновом ходу должны снабжаться номерными знаками особого цвета».

Точно так же притесняли автомобилистов и в других странах. В Англии пресловутый закон о «человеке с красным флагом» был отменен только в 1896 г. Каких только правил не устанавливали для автомобилистов:

Не ездить после 9 часов вечера по улицам (Рим);

Не подавать сигналы на людных перекрестках, чтобы не отвлекать внимания других возниц (Шотландия).

Уступать дорогу любому другому экипажу, так как других экипажей больше и они более важны для хозяйства страны (Швеция);

Под страхом годичного тюремного заключения не приближаться ночью к казармам, укреплениям и оружейным складам, где, впрочем, всякое иное движение разрешалось (Франция);

При встречах с лошадьми останавливать не только автомобиль, но и двигатель, чтобы не пугать несчастных животных (Германия).

А в штате Техас (США) - был принят закон, который предписывал водителям автомобиля при приближении табунов лошадей останавливаться на обочине и прикрывать машину брезентом под цвет местности.

Баварские медики в начале XX в. выступили с заявлением, что быстрая езда на автомобилях может вызвать заболевание мозга - своего рода буйное помешательство.

И вместе с тем, первыми, кто стал на сторону автомобиля, оказались провинциальные и сельские врачи: автомобиль сокращал время прибытия к пациентам.

Из этого краткого экскурса в историю становится понятно, что передвижение людей, на чем бы оно ни осуществлялось, нуждается в определенных правилах. И чем интенсивнее движение, тем четче, строже и обширнее должны быть правила.

Первое время правила в разных странах отличались друг от друга. А как в этом случае быть французу, который едет в Германию, а немецкого языка не знает? Или датчанину, собравшемуся отдохнуть на берегу Адриатического моря? Сколько стран придется пересечь! И что, каждый раз нужно изучать правила движения этих стран? Естественно, нужны были единые правила движения на континенте. В 1909 г. Парижская конвенция по автомобильному движению впервые регламентировала движение транспортных средств на международном уровне. Она утвердила четыре дорожных знака.. Следующие две конвенции (1926 и 1931 г.г.) довели количество дорожных знаков до 26.

Шла гражданская война в России. Автомобильная жизнь в стране не бурлила: на всю страну было, как мы знаем, всего до 10000 автомобилей. Они были сосредоточены в основном в Москве, куда переехало правительство из Петербурга.

Можно предположить, что именно поэтому и первый нормативный акт, специально посвященный безопасности автодорожного движения, появился только в 1920 г. Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г., подписанный Лениным, назывался «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)». В этом документе были учтены многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования к автомобилям, их регистрация, порядок эксплуатации, номерные знаки, а водители в соответствии с данным декретом должны были иметь водительское удостоверение и путевой лист.

Правилами устанавливались предельные скорости движения - для легковых автомобилей и мотоциклов — не выше 25 верст/ч, для грузовых - не более 15, функции по обеспечению безопасности были разделены между ведомствами. Техническое инспектирование оставалось за молодым автомобильным ведомством, а регулирование уличного, а впоследствии и дорожного движения, возлагалось на постового милиционера.

Уже в августе 1921 г. был создан приказ №225 по рабоче-крестьянской милиции, по которому ее сотрудникам предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике, русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию дорожного движения.

В это время местными органами власти разрабатываются и утверждаются городскими, областными и краевыми Советами трудящихся свои правила дорожного движения, которые имели массу недостатков. Только в 1940 г. появились первые типовые правила движения, на базе которых стали утверждаться более унифицированные правила на местах. Однако и на этом этапе в правилах еще сохранялись многие неоправданные различия, а в некоторых случаях - противоречия. Естественно, это затрудняло работу водителей.

На международных конференциях в Женеве (1949г.) и в Вене (1968 г.) были приняты конвенции о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах.

Для успешной реализации положений конвенций в Европе в 1971 г. были приняты дополнительные соглашения.

Важным этапом явилось создание в 1957 г. новых типовых правил движения, которые имели принципиальные отличия. В них были исключены многие ограничения и тем самым предоставлены большие возможности для инициативы водителей.

На базе этих типовых правил в 1957 - 1959 гг. введены республиканские Правила движения, а в 1961 - первые единые Правила движения на всей территории СССР. Эти Правила действовали на основе Конвенции 1962 г. по дорожному движению.

Единые Правила 1961 г. после некоторой доработки были переизданы в 1965 г. и действовали на протяжении 8 лет. В 1968 г. СССР присоединился к Международной Конвенции. Основным разделом этого документа являются «Правила дорожного движения». В 1973 г. вводятся новые правила, основанные на Венской Конвенции о дорожном движении.

На базе венских Конвенций 1968 г. и 1975 г. Европейская комиссия ООН разработала Европейские соглашения, дополняющие эти Конвенции. В них содержатся более конкретные и однозначные положения применительно к особенностям движения в странах Европы.

В 1980 г. с учетом этого вводятся Правила дорожного движения, в которые внесены некоторые структурные изменения, уточнены отдельные положения. Правила 1980 г. отличаются от предшествующих новой системой дорожных знаков. Эти Правила проработали до 1987 г.

Правила дорожного движения Российской Федерации были утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. №1090. Изменилось правовое поле действия Правил. Как известно, Правила дорожного движения в СССР на таком высоком уровне не принимались. Обычно они утверждались Министром внутренних дел СССР.

Правила постоянно уточняются. В СССР, а затем в Российской Федерации Правила изменялись, дополнялись и совершенствовались в 1957, 1961, 1965, 1973, 1975, 1976, 1979, 1984, 1987, 1993, 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2006 гг. Это связано со многими факторами: усложнились условия дорожного движения, изменилось количество и качество транспортных средств, повысились скоростные характеристики транспортных средств, интенсивность движения транспортных потоков и т.д.

Современные Правила дорожного движения *устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.*

ЗАНЯТИЕ 2. Тема: Современный транспорт. Виды и классификация транспортных средств. Участники дорожного движения.

Цель занятия: Сформировать у учащихся понятие о видах и классификации транспортных средств и некоторых обобщенных понятиях, относящихся к транспортным средствам. Понятия участников дорожного движения.

Новые слова: Механические транспортные средства, немеханические транспортные средства, прицеп. Участники дорожного движения: водитель, пассажир, пешеход.

Содержание занятия

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

В настоящее время дороги и улицы городов и поселков заполняют разнообразные виды транспорта. Они различаются по назначению, размерам, передвигаются с различной скоростью.

В Правилах дорожного движения дано такое определение **транспортного средства** – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Под этим термином подразумеваются любые виды транспортных средств - автомобили, трамваи, троллейбусы, трактора, уборочные машины, мотоциклы, гужевые повозки, мопеды, велосипеды и т.д..

Когда появился первый автомобиль? Люди с давних времен мечтали построить повозку, которая двигалась бы сама, без лошадей. И вот в 1769г. французский инженер Николо-Жозеф Кюньо решил запрячь в телегу вместо лошади паровую машину, и назвал ее «огненной повозкой». Это был первый автомобиль, что в переводе на русский язык означает «самодвижущийся». Он предназначался для перевозки пушек и представлял собой трехколесную телегу с паровым котлом. Автомобиль мог перевозить 2,5 тонны груза со скоростью 5 км/ч. Когда пар кончался, машина останавливалась, и котел нужно было прогреть заново. Для этого под ним на земле разводили костер и ждали, пока вновь образуется пар. Так, большую часть времени водители первых автомобилей нагревали котел и кипятили в нем воду. Поэтому их и стали называть шоферами, что в переводе с французского означает «кочегар». Ездить на первых автомобилях было не только неудобно, но и опасно – от перегрева котел мог взорваться.

*На смену паровому автомобилю пришел бензиновый.. В 1885 г. немецкий изобретатель Готлиб Даймлер, а в 1886 г. его соотечественник Карл Бенц начали производство первых самодвижущихся экипажей с бензиновыми моторами. **Первый русский автомобиль** был построен в 1896 году петербургскими изобретателями - отставным морским офицером Евгением Яковлевым и инженером Петром Фрезе.*

В Рязанской губернии первый автомобиль появился только в 1908 году. Его приобрел житель села Столбцы Пронского уезда Овсянников П.А. К 1925 году в Рязани имелось всего 10 грузовиков, 2 полугрузовика и один легковой автомобиль. А в 1934 году в Рязани насчитывалось уже 49 грузовых и 12 легковых машин.

***Первый советский автомобиль** был создан в 1922 г. Место его рождения - Москва, более точный адрес - Фили у подножия Поклонной горы, где к этому, времени закончилась постройка небольшого автозавода. Автомобиль явился плодом кропотливого коллективного труда. Он развивал скорость до 80 км/ч, рассчитан был на семь человек. В октябре 1922 г. рабочие подарили его Михаилу Ивановичу Калинин.*

Все транспортные средства можно разделить на механические и немеханические.

К **механическим транспортным средствам** относятся транспортные средства, которые приводятся в движение двигателем. Исключение составляет мопед (мокик), который Правила дорожного движения относят к немеханическим транспортным

средствам и, следовательно, для передвижения на нем не требуется иметь водительского удостоверения.

Все автомобили можно разделить на специальные, грузовые и легковые.

К *специальным автомобилям* относятся пожарные автомобили, автомобили скорой помощи, милицейские, автокраны и другие.

Грузовые автомобили предназначены для перевозки грузов.

Легковые автомобили перевозят пассажиров.

Автобусы служат для перевозки большого количества пассажиров. Они могут быть городскими, междугородними, экскурсионными.

Трамваи, троллейбусы, метро относятся к городскому общественному транспорту, который для движения использует электродвигатели.

Мотоциклы и мотоллеры служат для перевозки пассажиров и небольшого количества грузов.

Тракторы используют в сельском хозяйстве и для буксирования прицепов.

К *самоходным машинам* относятся грейдеры, бульдозеры и другие, которые используются при строительстве и ремонте дорог и других объектов.

Немеханические транспортные средства приводятся в движение с помощью мускульной силы или механическими транспортными средствами. Сюда же Правила дорожного движения относят и *мопеды (мокики)*, хотя они и имеют двигатель.

Велосипеды приводятся в движение мускульной силой человека.

У *гужевых повозок* в качестве тяговой силы используют лошадей, быков, волов.

К транспортным средствам можно отнести также *вьючных животных* - верблюдов, яков, ослов, а в некоторых странах – слонов.

Прицеп также является немеханическим транспортным средством, поскольку двигателя не имеет. Однако для его движения используются механические транспортные средства.

Далее необходимо рассказать учащимся о тех лицах, которые принимают участие в дорожном движении.

Участниками дорожного движения называются лица, принимающие непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

Водитель – человек, который управляет каким-либо транспортным средством (автомобилем, мотоциклом, гужевой повозкой, велосипедом и т.д.). Учитель просит учащихся ответить, как называются водители автомобиля, трактора, мотоцикла, велосипеда. Дополняет, что пастух, перегоняющий стадо, также является водителем.

Пассажир – человек, который находится в транспортном средстве, но не является его водителем. Учитель просит учеников перечислить транспорт, в котором могут находиться пассажиры.

Пешеход – человек, который ходит по улицам пешком. Если человек работает на дороге, то он не является пешеходом.

Практическое занятие: Игра «Кого назвали – тот и ловит».

Играющие располагаются по кругу. В центре – ведущий. Он называет имя одного из стоящих в кругу и бросает ему мяч. Названный ловит мяч, называет какой-либо вид транспорта и бросает мяч ведущему. Тот, кто не поймал мяч или не назвал слово, становится ведущим. При ответах повторы не допускаются.

Побеждает тот, кто ни разу не был ведущим.

Вопросы для закрепления знаний

1. Какие транспортные средства вы знаете?
2. Чем отличаются механические и немеханические транспортные средства?
3. Перечислите механические транспортные средства?
4. Перечислите немеханические транспортные средства?

5. Чем отличаются автобус, троллейбус, трамвай?
6. Что такое гужевая повозка?
7. Можно ли назвать верблюда транспортным средством?
8. Кто такие участники дорожного движения?
9. Являются ли рабочие, ремонтирующие дорогу, пешеходами?

ЗАНЯТИЕ 3 ТЕМА. Дорога, её элементы и правила поведения на ней. Расположение транспортных средств на проезжей части

Перед началом занятия учитель предлагает детям решить шараду:

Первый слог увидишь в партитуре,
Два других – на лосе и на туре.
Целое – когда в поход пойдешь,
Под ногами у себя найдешь.
(дорога)

Большое значение имеет правильное понимание самого термина «**дорога**». В «Правилах дорожного движения» этим термином обозначаются все улицы и дороги независимо от мест их расположения. Это обустроенная или приспособленная для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, включающая в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Применительно к городам и другим населенным пунктам под термином «дорога» подразумевается та часть дороги или улицы, которая расположена между внешними границами тротуаров или обочин.

Заботиться о безопасности движения на дороге и строить сами дороги человек стал практически одновременно. Где и когда построена первая дорога? Точного ответа нет, но известно, что дороги существуют уже несколько тысячелетий. Раньше дорогами служили естественные речные долины, а также тропы, проложенные дикими животными. Интересно, что большинство автострад и железных дорог в Америке были проложены на месте троп, вытоптанных бизонами

Огромных успехов в дорожном строительстве добились древние римляне. Они сумели создать сеть дорог с твердым покрытием, густо покрывавшую территорию всей Римской империи. Пословица «Все дороги ведут в Рим» очень точно отражала ситуацию того времени. При императоре Августе в Риме был установлен позолоченный камень, от которого и велся отсчет расстояний римских дорог.

В Российском государстве до строительства дорог долгие годы главными путями сообщения являлись реки. По суше же предпочитали ездить только в холодное время года. Первые мощные (камнем и бревнами) дороги на Руси строились уже в VIII- IX веках, то есть раньше, чем во Франции, в Германии и в Англии. При Петре I объем грузов и количество пассажиров, перемещавшихся из одной столицы России другую, возросли настолько, что было решено между Москвой и Петербургом строить дорогу, которая бы удовлетворяла потребностям не только дня сегодняшнего, но и завтрашнего. В 1746 году «перспективная дорога» между Санкт-Петербургом и Москвой была пущена в эксплуатацию. Эту дату принято считать днем рождения отрасли дорожного строительства в Российской Федерации.

В чем разница между улицей и дорогой? Улица – это два ряда домов, а посередине дорога, которая идет мимо домов, вдоль лицевой их части, так сказать «у их лица». Улица всегда проходит через города и поселки. Обучая детей Правилам дорожного движения нельзя заменять термин «дорога» термином «улица». Например, говорить: «переходите улицу», а не «переходите дорогу». Это разные понятия к тому же в ПДД термин «улица» уже давно отсутствует.

Ту часть дороги, по которой едут транспортные средства, называют **проезжей частью**. Это некая суверенная территория, предназначенная только для транспортных средств. Всякое пребывание пешеходов на проезжей части должно рассматриваться как грубое нарушение ПДД, а пересечение ее – как исключение, допустимое только при посадке и высадке из трамвая и переходе дороги, т.е. при пересечении проезжей части дороги.

Пешеходы обязаны ходить только по тротуару или пешеходной дорожке, придерживаясь правой стороны. **Тротуар** - это элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Французское

слово «тротуар» так и переводится – дорога для пешеходов. Тротуар сделан немного выше, чем проезжая часть. Это для того, чтобы транспорт не наезжал на пешеходов. В тех местах, где особенно людно, тротуар отделяют от проезжей части металлической оградой, чтобы пешеход случайно не зашел на нее. Как и при движении на автомобиле, по тротуару нужно ходить с правой стороны, чтобы пешеходы не сталкивались и не мешали друг другу. Машины не должны ездить по тротуару. Однако Правила дорожного движения разрешают подвозить по тротуару грузы в магазины. Проводить уборку и ремонт при помощи специальных машин. Поэтому и на тротуаре нужно быть внимательным. Нельзя по тротуару кататься на самокате, роликовых коньках, скейтбордах, санках и велосипедах.

А как в России появился тротуар? Когда-то в старой Москве по Тверской улице, поднимая тучи пыли, мчались вперегонки две тройки. Кучера махали кнутами и кричали: «Берегись!». На перекрестке, где толпились люди, уберечься удалось не всем. Улица огласилась воплями сбитых с ног, насмерть перепуганных людей. Когда взмыленные лошади остановились, разъяренная толпа начала колотить чем попало пассажиров и кучеров. На дороге остались пострадавшие. Вот тогда-то дорогу и решено было поделить между пешеходами и экипажами.

При отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек пешеходы имеют право двигаться по обочинам дороги. **Обочины** - боковые полосы дороги, используемые для временной стоянки автомобилей». Обочина специально не предназначена для движения пешеходов. Существенная разница между тротуаром и обочиной еще в том, что между проезжей частью и тротуаром есть граница, которая оберегает пешеходов от транспортных средств. Это поребрик, бордюр, а также приподнятость тротуара по отношению к проезжей части. Между проезжей частью и обочиной такой границы нет. В отличие от тротуаров, по обочине для большего обеспечения безопасности, пешеходы должны двигаться навстречу транспортному потоку. При таком порядке движения пешеходы видят приближающиеся автомобили и могут при необходимости своевременно принять меры предосторожности.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним, пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по внешнему краю проезжей части. В этом случае пешеходы также обязаны идти навстречу движению транспортных средств. Однако, лицам приравненные к ним (передвигающимся в инвалидных колясках, ведущим в руках мотоцикл, мопед, велосипед, везущим санки, тележку, детскую или инвалидную коляску), предписано двигаться по ходу движения транспортных средств. Вызвано это тем, что коляска, велосипед, мопед, мотоцикл имеют сзади световозвращатели красного цвета, а спереди – белого. Нарушение установленного Правилами порядка движения может повлечь неправильную ориентировку водителей транспортных средств в темное время суток.

Хотя Правилами дорожного движения поребрик (бордюрный камень) не рассматривается как элемент дороги, устанавливающий определенный порядок движения, ему следует уделить особое внимание. Поребрик (бордюр) – это пограничная линия между опасностью (проезжей частью) и безопасностью (тротуаром), нарушать которую нельзя. Поэтому необходимо сказать детям, что находиться у края тротуара рядом с дорогой, ходить по бордюрному камню опасно.

Правостороннее движение - это когда транспорт движется только по правой стороне проезжей части. *Правостороннее движение исторически сложилось в те времена, когда люди отправлялись в дорогу, вооруженные щитами и мечами. Встречаясь на пути, два вооруженных путника уступали друг другу дорогу, отворачиваясь немного в правую сторону. Делали они это потому, что левая сторона тела была защищена щитом: её-то и подставляли незнакомцу. Когда по дорогам началось движение транспорта, люди следовали старой традиции, решив, что всё, что движется по дорогам, будет придерживаться правой стороны. Правило стало непреложным законом.*

Однако не все страны придерживаются этого правила. В Великобритании, Австралии, Индии, Японии транспорт движется по левой стороне дороги. Чем объясняется такое

расхождение? Традицией, привычкой. Во всей Европе издавна экипажи, всадники и гужевые повозки разъезжались на дорогах, принимая вправо, как рыцари перед боем. В Великобритании, в Швеции и в некоторых других странах – влево как предписывает морской устав. Все эти страны – великие морские державы.

С учетом направления движения конструируют и транспортные средства. Так, в маршрутных такси, автобусах, троллейбусах и трамваях двери для входа и выхода пассажиров делают всегда только справа.

Правостороннее движение распространяется и на пешеходов. По тротуару надо ходить с правой стороны. Учитель напоминает учащимся, что слово «тротуар» в переводе с французского языка означает «место для движения пешеходов». Одни люди идут по правой стороне в одну сторону, а другие - навстречу, тоже по правой стороне.

Дороги бывают с односторонним и двусторонним движением.

На дороге с **односторонним движением** транспортные средства движутся в одном направлении, проезжая часть полностью по всей ширине используется для движения только налево или только направо.

На дороге с **двусторонним движением** транспортные средства движутся по проезжей части навстречу друг другу, придерживаясь правой стороны. В каждом направлении движения может быть одна или несколько полос движения.

Середину проезжей части определяет **«Разделительная линия»**, которая обозначается дорожной разметкой. Разделительная линия разделяет транспортные потоки противоположных направлений. Она может обозначаться прерывистой, сплошной или двойной сплошной линией разметки.

Кроме разделительной линии еще существует **«Разделительная полоса»**. Разделительная линия и разделительная полоса – это не одно и то же. В отличие от разделительной линии разделительная полоса – это конструктивно выделенный элемент дороги (газон, зеленые насаждения, ограждения и т.д.) разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения пешеходов. То есть при ее наличии дорогу переходить нельзя.

Дорожная разметка – средство организации дорожного движения, представляющее собой линии, надписи и иные обозначения, которые наносятся на различные элементы дорог и дорожные сооружения. Дорожная разметка предназначена для четкого выделения полос движения, границ проезжей части и других элементов поперечного профиля, информирования водителей о рекомендуемых и допускаемых траекториях движения.

Дорожную разметку выполняют красками, термопластическими или другими материалами, обеспечивающими хорошую видимость. Регламентируемые разметкой условия движения являются обязательными для водителей и пешеходов.

Дорожная разметка применяется как самостоятельно, так и в сочетании с дорожными знаками и светофорами.

Различают горизонтальную и вертикальную разметку дорог.

К *горизонтальной* разметке относятся продольная, поперечная и другие виды разметки, наносимые на поверхности проезжей части или бордюры.

К *вертикальной* разметке относятся чередующиеся линии черного и белого цветов, наносимые на элементы дорожных сооружений и бордюры, а также светоотражающие элементы.

Виды и назначение вариантов дорожной разметки представлены в приложении 2 Правил дорожного движения, где каждому виду разметки присвоен номер, состоящий из цифр: первая цифра означает номер группы, к которой принадлежит разметка (1 – горизонтальная, 2 – вертикальная); вторая цифра – порядковый номер разметки в группе.

Горизонтальная разметка.

Горизонтальная разметка в виде линий, стрел, надписей и других обозначений наносится на горизонтальную поверхность проезжей части дорог с усовершенствованным покрытием и предназначена для установления определенного режима и порядка движения.

Горизонтальная разметка может иметь белый или желтый цвет.

Линии горизонтальной разметки **желтого цвета** шириной в 0,1 м используются в трех случаях.

Разметка 1.4 – сплошная желтая линия, обозначающая место, где запрещена *остановка* транспортных средств.

Линия наносится у края проезжей части или по верху бордюра. Применяется как самостоятельно, так и совместно со знаком 3.27 «Остановка запрещена». При этом зона действия знака 3.27 определяется протяжённостью линии разметки.

Разметка 1.10 – прерывистая желтая линия, обозначающая место, где запрещена *стоянка* транспортных средств.

Линия наносится у края проезжей части или по верху бордюра. Применяется как самостоятельно, так и совместно со знаком 3.28 «Стоянка запрещена». При этом зона действия знака 3.28 определяется протяжённостью линии разметки.

Линия 1.10 разрешает остановку транспортных средств.

Разметка 1.17 – зигзагообразная линия желтого цвета, обозначающая *места остановки маршрутных транспортных средств и стоянки легковых такси*.

Линия наносится у края проезжей части. Применяется как самостоятельно, так и совместно со знаками 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» или 5.18 «Место стоянки легковых такси».

Другим транспортным средствам здесь можно остановиться только для посадки или высадки пассажиров при условии, что не будет создано помех для движения маршрутных транспортных средств.

В большинстве случаев используются линии *продольной разметки белого цвета*.

Разметка 1.1 – сплошная горизонтальная линия белого цвета. Она применяется в следующих случаях:

- *разделяет транспортные потоки противоположных направлений;*
- *обозначает границы полос движения в опасных местах дорог (подъезд к перекрестку, крутой поворот и др.);*
- *обозначает границы проезжей части, на которые въезд запрещен;*
- *обозначает границы стояночных мест транспортных средств.*

Пересекать линию 1.1 запрещено, за исключением линии, обозначающей границу места стоянки.

Разметка 1.2.1 – сплошная горизонтальная линия белого цвета. Применяется для *обозначения края проезжей части дорог* (выделения обочины).

Пересекать линию 1.2.1, обозначающую край проезжей части, можно только на обычных дорогах и только тогда, когда она находится справа от водителя.

Разметка 1.2.2 – прерывистая горизонтальная линия белого цвета (соотношение заштрихованного и не заштрихованного участков – 1:2). Применяется для *обозначения края проезжей части на дорогах, имеющих две полосы для движения* (по одной в каждом направлении).

Разметка 1.3 – двойная белая линия разметки. Применяется для *разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих четыре полосы для движения и более*.

Пересекать двойную линию продольной разметки категорически запрещено.

Разметка 1.5 – прерывистая линия (соотношение заштрихованного и не заштрихованного участков – 1:3). *Разделяет встречные транспортные потоки на дорогах, имеющих две или три полосы для движения, а также используется для обозначения границ полосы движения на дорогах, имеющих более двух полос для движения в одном направлении.*

Разметка 1.6 – прерывистая линия разметки (соотношение заштрихованного и не заштрихованного участков – 3:1). Применяется для предупреждения о приближении к сплошной линии разметки 1.1.

Разметка 1.7 – прерывистая линия с короткими штрихами и равными им промежутками. Используется для обозначения границ полос движения на перекрестке, если траектория движения криволинейная.

Разметка 1.8 – широкая прерывистая линия. Обозначает границу между полосой торможения или полосой разгона и основной полосой проезжей части на перекрестках, в зоне автобусных остановок и тому подобного.

Разметка 1.9 – двойные прерывистые линии. Используется для выделения реверсивных полос, направление движения по которым может изменяться на противоположное.

Разметка 1.11 – параллельно нанесенные сплошная и прерывистая линии белого цвета. Такая линия разметки разделяет транспортные потоки противоположных или попутных направлений на участках дорог, где перестроение разрешено только с одной стороны.

Такую разметку разрешено пересекать только со стороны прерывистой линии при маневрировании транспортных средств (обгон, объезд, поворот или разворот), а со стороны сплошной линии – только при завершении обгона или объезда.

Кроме продольных линий горизонтальной разметки используются поперечные линии.

Они используются в следующих случаях:

- разметка 1.12 (стоп-линия) – для обозначения места остановки транспортных средств перед перекрестком, на котором установлен светофор или знак 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

- разметка 1.13 – для обозначения места, где водитель должен при необходимости остановиться, чтобы уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге;

- разметка 1.14.1, 1.14.2 (зебра) – для обозначения границ пешеходного перехода. Стрелы разметки 1.14.2 указывают направление движения пешеходов;

- разметка 1.15 – для обозначения границ велосипедной дорожки при её пересечении с проезжей частью. Велосипедист преимуществва при пересечении проезжей части не имеет – он должен остановиться и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней.

К другим видам горизонтальной разметки следует отнести стрелы, буквы, цифры и иные обозначения, наносимые на поверхность проезжей части.

Островки – разметка 1.16.1 – 1.16.3 – обозначают направляющие островки в местах разделения или слияния дорог. Пересекать данную линию разметки запрещено.

Стрелы – разметка 1.18 – нанесенные перед перекрестком прямо или под углом, показывают разрешенные направления движения по полосам. Эти направления являются обязательными для выполнения, независимо от того, применяется разметка самостоятельно или в сочетании со знаками 5.15.1, «Направление движения по полосам» или 5.15.2 «Направление движения по полосе».

Стрела с закруглением – разметка 1.19 – предупреждает о приближении к сужению проезжей части (участку, где уменьшается количество полос движения в данном направлении) или к линиям разметки 1.1 или 1.11, разделяющим транспортные потоки противоположных направлений. В первом случае разметка 1.19 может применяться в сочетании со знаками 1.20.1 – 1.20.3.

Треугольник – разметка 1.20 – применяется для обозначения приближения к линии разметки 1.13, где водитель должен при необходимости остановиться, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге. Треугольники как бы повторяют форму знака 2.4 «Уступите дорогу».

Надпись «СТОП» - разметка 1.21 – применяется только при наличии стоп-линии и при условии, что перед нерегулируемым перекрестком установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Нанесенное на проезжей части число (или число совместно с буквой) – разметка 1.22 – обозначает номер дороги или маршрута.

Букву «А» - разметка 1.23 – наносят на полосы проезжей части, обозначенные дорожным знаком 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств».

Разметку наносят таким образом, чтобы острие буквы было обращено в сторону движения по этой полосе маршрутного транспортного средства.

Чередующиеся в шахматном порядке белые и черные квадраты – разметка 1.25 – обозначают искусственную неровность на проезжей части.

Применение временных дорожных знаков и временных линий дорожной разметки.

В случаях, когда значения временных дорожных знаков, размещенных на переносной стойке, и линий разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками.

Иногда возникает необходимость в использовании временной дорожной разметки. Такая разметка наносится в виде линий *оранжевого цвета*.

В случаях, когда линии временной разметки и линии постоянной разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться линиями временной разметки, то есть *оранжевыми линиями*.

Вертикальная разметка.

Вертикальная разметка в виде сочетания черных и белых полос на дорожных сооружениях и элементах оборудования дорог показывает их габариты и служит средством зрительного ориентирования.

Вертикальной разметкой:

2.1.1 – 2.1.3 – обозначаются элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов, торцовых частей парапетов и тому подобное), когда эти элементы представляют опасность для движущегося транспорта;

2.2 – обозначается нижний край пролетных строений мостов, тоннелей и путепроводов;

2.3 – обозначаются круглые тумбы, установленные на разделительных полосах или островках безопасности;

2.4 – обозначаются направляющие столбики, опоры ограждений и т.п.;

2.5 – обозначаются боковые поверхности ограждений дорог на закруглениях малого радиуса и других опасных участках;

2.6 – обозначается боковая поверхность ограждений дорог на других (менее опасных) участках;

2.7 – обозначаются бордюры на опасных участках и возвышающиеся островки безопасности.

2. Вопросы для закрепления знаний

1. Каково назначение дорожной разметки?
2. Какие виды дорожной разметки вы знаете?
3. Какой цвет используются для нанесения горизонтальной разметки?
4. Что означает оранжевый цвет дорожной разметки?

ЗАНЯТИЕ 4. Тема: Группы дорожных знаков. Предупреждающие знаки и знаки приоритета

Цель занятия: Формировать у учащихся представление о предупреждающих знаках и знаках приоритета.

Содержание занятия

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

Дорожные знаки – самый распространенный способ организации и регулирования дорожного движения. Они помогают участникам дорожного движения разобраться в обстановке, оповещают об опасности на дороге, необходимости поддерживать определенный скоростной режим, предписывают направление следования и т.д. Дорожные знаки размещаются так, чтобы участники дорожного движения видели их как в светлое, так и в темное время суток.

Дорожные знаки чаще всего устанавливаются с правой стороны дороги. Знаки, содержащие важную информацию, в отдельных случаях дублируют.

При проведении ремонтных работ или для экстренного изменения организации движения используют временные знаки, устанавливаемые на переносных опорах непосредственно на проезжей части или на разделительной полосе.

Зачастую требования временных знаков противоречат требованиям основных стационарных знаков. В этом случае водители должны руководствоваться требованиями временных дорожных знаков.

Все дорожные знаки разделены на 8 групп:

- 1 – предупреждающие знаки;
- 2 – знаки приоритета;
- 3 – запрещающие знаки;
- 4 – предписывающие знаки;
- 5 – знаки особых предписаний;
- 6 - информационные знаки;
- 7 – знаки сервиса;
- 8 – знаки дополнительной информации (таблички).

Каждый знак имеет номер, состоящий из двух или трех чисел. Первое число указывает одну из восьми указанных выше групп, второе – порядковый номер знака, третье – разновидность одного и того же знака.

Используя плакаты, магнитные доски учитель объясняет учащимся назначение того или иного дорожного знака. Приводит примеры.

Предупреждающие знаки.

Предупреждающие знаки информируют водителей о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке.

Главные отличительные признаки предупреждающих знаков - треугольная форма, белый фон и красная кайма. Исключение составляют знаки 1.3, 1.4 и 1.34.

Для того чтобы водитель успел отреагировать на опасность, о которой информирует предупреждающий дорожный знак, знаки данной группы устанавливаются заранее: в населенных пунктах на расстоянии 50-100 м, вне населенных пунктов, где скорость движения транспортных средств выше – на расстоянии 150-300 м до начала опасного участка. При необходимости знаки могут устанавливаться на ином расстоянии, указанном в этом случае табличкой 8.1.1 «Расстояние до объекта».

Перед железнодорожным переездом устанавливаются знак 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или знак 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума».

Иногда перед железнодорожными переездами без шлагбаума на расстоянии 20 м до первого рельса устанавливают двоящийся мигающий красный светофор, а непосредственно перед переездом - знак 1.3.1 «Однопутная железная дорога», если проезжую часть пересекает один железнодорожный путь, или 1.3.2 «Многопутная железная дорога», если происходит пересечение с двумя и более путями.

Вместе со знаком «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или «Железнодорожный переезд без шлагбаума» вне населенных пунктов устанавливают знаки 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду», которые различаются количеством наклонных полос, направлением наклона и располагаются напротив друг друга по обе стороны дороги.

Знаки с тремя полосами устанавливают за 150...300 м до переезда, с одной полосой - за 50 м, с двумя полосами – посередине, между ними. По количеству полос на знаках водитель может судить о степени приближения к переезду. Так, одна полоса соответствует минимальному расстоянию - 50 м. Знаки с тремя и одной полосами устанавливают вместе со знаками «Железнодорожный переезд» (со шлагбаумом или без него), а знак с двумя полосами - без дополнительных знаков. Знаки 1.4.1-1.4.3 устанавливают на правой стороне дороги, знаки 1.4.4-1.4.6 - на левой стороне. И те, и другие указывают водителю створ для проезда (особенно это важно ночью или в условиях недостаточной видимости при наличии на знаках световозвращающей поверхности). Таким образом, с обеих сторон любого переезда вне населенного пункта устанавливают по 10 предупреждающих знаков.

Знак 1.5 «Пересечение с трамвайной линией» устанавливают перед пересечением с трамвайными путями вне перекрестка, когда обзор ограничен (крутой поворот дороги, перелом дороги) и трамвайные пути не могут быть своевременно замечены водителем.

В этой ситуации трамвай пользуется преимуществом проезда.

Знак 1.8 «Светофорное регулирование» устанавливают перед перекрестком или пешеходным переходом, которые не просматриваются до момента подъезда к ним на расстояние менее 100 м (резкий изгиб или перелом дороги) и движение на которых регулируется светофором.

Знак 1.11 «Опасный поворот» характеризует две разновидности направления поворота и устанавливается соответственно перед закруглением дороги малого радиуса или с ограниченной видимостью. Знак 1.12 «Опасные повороты» также имеет две разновидности - с первым поворотом направо или с первым поворотом налево. Он устанавливается перед извилистой дорогой с закруглениями малого радиуса, когда расстояние между соседними закруглениями менее 300 м.

Учитель обращает внимание учащихся на то, что из всех знаков, связанных с вращением рулевого колеса, знаки «Опасный поворот» и «Опасные повороты» - единственные, которые не требуют включения указателя поворотов.

Знаки 1.13 «Крутой спуск» и 1.14 «Крутой подъем» предупреждают о крутом или затяжном уклоне дороги, иногда с указанием величины уклона на знаке, причем не в градусах, а в процентах. Так, если крутизна спуска (уклон) 12%, это значит, что каждые 100 м дорога понижается на 12 м.

Для того, чтобы различать знаки «Крутой спуск» и «Крутой подъем», следует помнить, что они «читаются» как книга, слева направо: если сначала было ровно, а потом дорога пошла вверх, значит это крутой подъем.

Знак 1.17 «Искусственная неровность» устанавливается на участке дороги, где имеется искусственная неровность для принудительного снижения скорости (обычно, в районах расположения школ, детских учреждений и т.п.).

Знак 1.19 «Опасная обочина» информирует водителя об участке дороги, на котором съезд на обочину опасен. Пешеходам, движущимся по такой обочине, тоже необходимо быть осторожными.

Знак 1.22 «Пешеходный переход» предупреждает о приближении к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу. Вне населенных пунктов этот знак устанавливают перед всеми переходами, а в городах - перед переходами, видимость до которых менее 100 м. Знак требует снизить скорость, поскольку вскоре будет обозначенный переход, на котором преимущество в движении принадлежит пешеходам.

Знак 1.23 «Дети» изображает бегущих детей и предупреждает о месте, где возможно появление детей на проезжей части (школа, кинотеатр, пионерский лагерь и т. п.). Водитель должен быть готов к внезапной остановке, чтобы не допустить наезда на ребенка.

Знак 1.24 «Пересечение с велосипедной дорожкой» устанавливают перед пересечением вне перекрестка велосипедной дорожки с проезжей частью. Хотя в отличие от пешеходного перехода на этом пересечении преимуществом пользуются другие водители, а не велосипедисты, знак также требует снижения скорости и повышения внимания.

Учитель обращает внимание учащихся на то, что из всех предупреждающих знаков шесть связаны с опасностями, которые приводят к наиболее тяжелым происшествиям, как правило, со смертельным исходом.

Эти знаки устанавливают вне населенных пунктов обязательно дважды: первый раз за 150-300 м до начала опасного участка, а второй - не менее чем за 50 м.

Для лучшего запоминания эти шесть знаков следует разбить на три пары с условными названиями:

- а) два переезда (со шлагбаумом и без него);
- б) две «воды» («Разводной мост» и «Выезд на набережную»);
- в) «Дети» и «Дорожные работы».

Знаки 1.23 и 1.25 повторяются и в населенных пунктах непосредственно в начале опасного участка.

Знаки приоритета.

Знаки приоритета определяют очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги.

Установленные перед перекрестком они действуют только на этот перекресток. А те, которые установлены для определения очередности проезда на узком участке дороги, действуют только на этот участок.

К знакам приоритета относятся знаки 2.1 «Главная дорога», 2.2 «Конец главной дороги», 2.3.1 «Пересечение со второстепенной дорогой», 2.3.2 - 2.3.7 «Примыкание второстепенной дороги», 2.6 «Преимущество встречного движения», 2.7 «Преимущество перед встречным движением».

Знак 2.4 «Уступите дорогу» обязывает водителя уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге. В населенном пункте его устанавливают непосредственно перед перекрестком, а на дорогах вне населенного пункта дважды: первый на расстоянии 150-300 м от перекрестка, как правило, с дополнительной информационной указательной табличкой 8.1.1 «Расстояние до объекта» (рис. 3.22,а), второй – перед перекрестком.

Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» в отличие от остальных знаков этой группы имеет красный фон и форму правильного восьмиугольника. Он представляет особое значение, так как его устанавливают на пересечениях дорог, где по условиям безопасности водитель, прежде чем пересечь дорогу или выехать на нее, должен обязательно остановиться перед стоп-линией, а если её нет – перед краем пересекаемых проезжих частей. Благодаря специфической форме знака водитель даже в сложных метеорологических условиях по его конфигурации всегда определит, что требуется обязательная остановка перед перекрестком или железнодорожным переездом.

1. Какие группы дорожных знаков вы знаете?
2. Каково назначение предупреждающих знаков?
3. На каком расстоянии устанавливаются предупреждающие знаки в населенных пунктах и за их пределами?
4. Какие предупреждающие знаки дублируются при установке их вне населенных пунктов?
5. Каково назначение знаков приоритета?
6. Каковы внешние признаки предупреждающих знаков и знаков приоритета?

Запрещающие знаки.

Запрещающие знаки вводят или отменяют определенные ограничения движения.

Они имеют круглую форму, красную кайму (исключение составляют знак 3.1 «Въезд запрещен» и четыре знака, отменяющие ранее введенные ограничения) и фон белого, а на знаках 3.27 «Остановка запрещена», 3.28 «Стоянка запрещена», 3.29 «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца» и 3.30 «Стоянка запрещена по четным числам месяца» - голубого цвета.

Знак 3.1 «Въезд запрещен» запрещает въезд всех транспортных средств, за исключением маршрутного транспорта.

Знак 3.2 «Движение запрещено» запрещает движение всех транспортных средств на участках дороги (в отличие от знака 3.1 «Въезд запрещен») в обоих направлениях.

Знак 3.3 «Движение механических транспортных средств запрещено» запрещает движение всех механических транспортных средств.

Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» запрещает движение грузовых автомобилей, грузовых автомобилей с прицепом (полуприцепом), если их разрешенная максимальная масса больше массы, указанной на знаке, а также тракторов, самоходных машин и механизмов.

Если на знаке нет цифры, то подразумевается автомобиль с разрешенной максимальной массой более 3,5 т.

Знак 3.5 «Движение мотоциклов запрещено» запрещает движение всех мотоциклов. Его устанавливают вблизи больниц, санаториев и т. д. Знак разрешает проезд владельцам мотоциклов, проживающим или работающим в обозначенной зоне, и водителям грузовых мотороллеров, обслуживающих объект в этой зоне.

Знак 3.7 «Движение с прицепом запрещено» запрещает движение с прицепом (полуприцепом) грузовых автомобилей и тракторов, а также любую буксировку всех транспортных средств. Из этого определения видно, что знак *не запрещает движение легковых автомобилей с прицепами.*

Знак 3.9 «Движение на велосипедах запрещено» запрещает движение на велосипедах и мопедах. Такое запрещение вводят на дорогах с интенсивным движением, с остановками маршрутного транспорта. Знак не запрещает вести велосипед (мопед) руками по тротуару или правой обочине (по ходу движения).

Знак 3.10 «Движение пешеходов запрещено» запрещает движение пешеходов вдоль проезжей части, где опасно передвижение людей (тоннели, мосты, не имеющие пешеходных дорожек или тротуаров).

Знаки 3.18.1 «Поворот направо запрещен», 3.18.2 «Поворот налево запрещен» и 3.19 «Разворот запрещен» объединяет то, что их действие не распространяется на маршрутный транспорт.

Движение запрещается только в направлениях, указанных на знаке. Знак 3.18.2 «Поворот налево запрещен» не запрещает делать разворот, а знак 3.19 «Разворот запрещен» не запрещает поворот налево.

Знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости» запрещает движение со скоростью, превышающей указанную на знаке. Его устанавливают перед опасными

участками дорог (крутые закругления, извилистая дорога, мосты, населенные пункты, ограниченная видимость).

Знак 3.26 «Подача звукового сигнала запрещена» запрещает пользоваться звуковым сигналом и устанавливается у больниц, санаториев, домов отдыха, и т. п. Как исключение *разрешается подача звукового сигнала для предотвращения ДТП* (столкновения с другими транспортными средствами, наезда на пешехода).

Знак 3.27 «Остановка запрещена» представляет собой «полный крест», т.е. запрещает все: и остановку, и стоянку.

Знак 3.28 «Стоянка запрещена» запрещает лишь стоянку, но допускает остановку.

Зона действия запрещающих знаков распространяется от места установки знака до ближайшего перекрестка за ним, а в населенных пунктах при отсутствии перекрестка - до конца населенного пункта.

Однако зона действия запрещающих знаков может быть *уменьшена*:

- применением таблички 8.2.1 «Зона действия»;
- установкой в конце зоны их действия отменяющих знаков;
- дорожной разметкой 1.4 или 1.10.

Для лучшего запоминания можно выделить отдельно, действие каких запрещающих знаков и на какие транспортные средства не распространяется:

1) на маршрутные транспортные средства не распространяется действие знаков 3.1 - 3.1, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.27;

2) на транспортные средства организаций федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, и транспортные средства, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне, а также обслуживают граждан или принадлежат гражданам, проживающим или работающим в обозначенной зоне, не распространяется действие знаков 3.2 – 3.8;

3) на транспортные средства организаций федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, а также на такси с включенным таксометром не распространяется действие знаков 3.28 – 3.30;

4) на транспортные средства, управляемые инвалидами 1 и 2 групп или перевозящие таких инвалидов не распространяется действие знаков 3.2, 3.3, 3.28 – 3.30.

Предписывающие знаки.

Предписывающие знаки вводят или отменяют определенные режимы движения, то есть указывают разрешенные направления движения, минимально допустимую скорость, выделяют для определенных категорий транспортных средств направления движения или маршрут.

Для лучшего запоминания и усвоения содержания предписывающих знаков перед каждым названием знака следует применять слово «только»: «только прямо», «только направо» и т.д.

Отличительные признаки дорожных знаков предписывающей группы – круглая форма с голубым фоном и белыми символами. Знаки устанавливают непосредственно перед участком дороги, на котором вводят соответствующие режимы движения.

Знаки 4.1.1 «Движение прямо», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево», 4.1.4 «Движение прямо или направо», 4.1.5 «Движение прямо или налево» и 4.1.6 «Движение направо или налево» устанавливают перед перекрестками. *Действие этих знаков не распространяется на маршрутные транспортные средства.*

Знаки разрешают движение только в направлениях, указанных стрелками.

Знаки, разрешающие движение налево, разрешают совершать и разворот.

Знак 4.1.1 «Движение прямо», установленный за перекрестком (в начале участка дороги), распространяет свое действие до ближайшего перекрестка. Знак *допускает повороты направо во дворы и другие, прилегающие к дороге территории.*

Знаки 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева» и 4.2.3 «Объезд препятствия справа и слева» устанавливают в местах проведения ремонтных

работ, на островках безопасности, опорах мостов и т.п. Знаки разрешают объезд препятствия только со стороны, указанной стрелкой (стрелками). Содержание этих знаков понятно из их названий.

Знак 4.3 «Круговое движение» предписывает водителю двигаться по перекрестку (площади) в указанном стрелками направлении (против часовой стрелки) до выезда на одну из прилегающих дорог.

Знак 4.4 «Велосипедная дорожка» разрешает движение только на велосипедах и мопедах. Однако при отсутствии тротуаров или пешеходных дорожек по ней могут двигаться и пешеходы.

Знак 4.5 «Пешеходная дорожка» разрешает движение только пешеходов. Таким образом, на данном участке дороги не допускается движение каких-либо транспортных средств.

Знак 4.6 «Ограничение минимальной скорости» указывает минимально допустимую скорость движения транспортных средств (обязывает двигаться с указанной скоростью или выше). Знак может быть установлен на многополосной дороге над левой полосой (полосами) с целью уменьшения помех движению быстроходного транспорта или на затяжных подъемах, чтобы обеспечить необходимую скорость транспортного потока по левой полосе движения.

Знак 4.7 «Конец зоны ограничения минимальной скорости» отменяет действие предыдущего знака и позволяет водителю выбирать любую скорость движения, но с учетом конкретной обстановки.

Знаки 4.8 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами» разрешают движение транспорта с опознавательным знаком «Опасный груз» только в указанных стрелками направлениях. Знак применяется для четкого выделения маршрута движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы по улично-дорожной сети.

Знаки особых предписаний.

Знаки особых предписаний вводят или отменяют определенные режимы движения.

Знак 5.1 «Автомагистраль» устанавливают в начале дороги, на которой действуют специальные требования, обеспечивающие скоростной режим движения. Издалека знак напоминает букву «А» (автомагистраль), образуемую двумя проезжими частями, уходящими вдаль, и эстакадой, расположенной над ними.

Знак 5.3 «Дорога для автомобилей» означает дорогу, по которой разрешено движение автомобилям, мотоциклам и автобусам.

Знак 5.5 «Дорога с односторонним движением» обозначает дорогу или проезжую часть, по которой движение транспортных средств по всей ширине осуществляется в одном направлении. Его устанавливают в начале дороги (за перекрестком).

Следует помнить, что движение по таким дорогам имеет некоторые особенности. Так, например, на них *запрещены развороты.*

Знак 5.7 «Выезд на дорогу с односторонним движением», на котором стрелка направлена направо или налево, *устанавливают* перед перекрестком. При этом данные знаки не обязывают водителя повернуть направо или налево. Запрещено лишь двигаться навстречу обозначенному стрелкой направлению движения. Водитель может пересечь такую дорогу (проехать прямо), двигаться в направлении стрелки или осуществить разворот.

Перед перекрестком устанавливают знаки 5.13.1 и 5.13.2 «Выезд на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств». Они информируют водителя о том, что на пересекаемой дороге организовано одностороннее движение вправо или влево. Знаки не запрещают разворот на данном перекрестке.

Знаки 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса», 5.17 «Место остановки трамвая» и 5.18 «Место стоянки легковых такси» обозначают места остановки

соответствующих транспортных средств. На синем поле знаков могут стоять номера маршрутов этих видов транспорта.

Знак 5.19 «Пешеходный переход» обозначает место, где пешеходам разрешается переходить проезжую часть. Дополнительно в этом месте может быть нанесена разметка типа «зебра». Такой пешеходный переход называют обозначенным и на нем пешеходы пользуются преимуществом в движении перед транспортом.

За рубежом в этом заложен глубокий смысл: если наезд на пешехода произошел в зоне пешеходного перехода, то полную ответственность несет водитель. Если это случилось за пределами пешеходного перехода, где пешеход не имел права появляться, вина полностью возлагается на него.

Знак 5.20 «Искусственная неровность» обозначает границы искусственной неровности. Он устанавливается на ближайшей границе искусственной неровности относительно приближающегося транспортного средства.

Знаки 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны» обозначают границы территории, на которой преимуществом в движении по отношению к транспорту пользуются пешеходы. Водители транспортных средств при движении по этой территории должны руководствоваться требованиями Правил.

Следует отметить, что требования данного раздела распространяются и на дворовые территории.

Знаки 5.23.1 и 5.23.2 «Начало населенного пункта» указывают начало населенного пункта, в котором действуют Правила дорожного движения Российской Федерации, устанавливающие порядок движения в городах (скорость не более 60 км/ч, подача звукового сигнала запрещена и т.д.).

Оба знака имеют соответствующие «отбойные» знаки 5.24.1 и 5.24.2 «Конец населенного пункта».

Знак 5.25 «Начало населенного пункта», имеющий синий фон, не вводит скоростных ограничений, не запрещает подачу звуковых сигналов, а лишь информирует водителей о географическом названии данного пункта.

Знак 5.26 «Конец населенного пункта» обозначает конец населенного пункта, обозначенного знаком 5.25.

Информационные знаки.

Информационные знаки информируют о расположении населенных пунктов и других объектов, а также об установленных или о рекомендуемых режимах движения.

Знак 6.1 «Общие ограничения максимальной скорости». Указывает на общие ограничения максимальной скорости в населенных пунктах, за их пределами и на автомагистралях на территории Российской Федерации.

Знак 6.2 «Рекомендуемая скорость» указывает скорость, с которой рекомендуется движение на данном участке дороги (обычно на вираже, который находится в поле зрения водителя). Однако знак допускает движение с большей или меньшей скоростями.

Зона действия знака распространяется до ближайшего перекрестка.

Знаки 6.3.1 «Место для разворота» и 6.3.2 «Зона для разворота» информируют водителя о месте (зоне), где разрешен разворот для движения в обратном направлении. Поворот налево в этих местах запрещен.

Знак 6.4 «Место стоянки» обозначает площадку в населенных пунктах, специально отведенную для стоянки транспортных средств.

Знаки 6.6 «Подземный пешеходный переход» и 6.7 «Надземный пешеходный переход», также имеющие зеркальные изображения, устанавливают у лестничных сходов, пешеходных тоннелей и мостов. Зачастую эти знаки даже дезинформируют водителя: увидев их, водители ошибочно прибавляют скорость, надеясь, что пешеходы используют подземный переход, и если пешеход выбежит на проезжую часть, то исход, как правило, смертельный.

Знак 6.16 «Стоп-линия» указывает место остановки транспортных средств только при запрещающем сигнале светофора или жесте регулировщика.

Знаки сервиса.

Знаки сервиса информируют водителя о расположении соответствующих объектов на пути его следования. Они устанавливаются непосредственно у этих объектов или у мест поворота к ним.

К знакам сервиса относятся.

7.1. «Пункт первой медицинской помощи».

7.2. «Больница».

7.3. «Автозаправочная станция».

7.4. «Техническое обслуживание автомобилей».

7.5. «Мойка автомобилей».

7.6. «Телефон».

7.7. «Пункт питания».

7.8. «Питьевая вода».

7.9. «Гостиница или мотель».

7.10. «Кемпинг».

7.11. «Место отдыха».

7.12. «Пост дорожно-патрульной службы».

7.13. «Милиция».

7.14. «Пункт контроля международных автомобильных перевозок».

7.15 «Зона приема радиостанции, передающей информацию о дорожном движении». Участок дороги, на котором осуществляется приём передач радиостанции на частоте, указанной на знаке.

7.16 «Зона радиосвязи с аварийными службами». Участок дороги, на котором действует система радиосвязи с аварийными службами в гражданском диапазоне 27 МГц.

7.17 «Бассейн или пляж».

7.18 «Туалет».

Знаки дополнительной информации (таблички).

Знаки дополнительной информации (таблички) уточняют или ограничивают действия знаков, с которыми они применяются.

Таблички имеют белый фон, самостоятельно не применяются, а применяются только совместно с другими знаками. С одним знаком применяют, как правило, не более двух табличек, чтобы водитель во время движения успел их прочесть.

8.1.1 «Расстояние до объекта». На ней указывается расстояние от знака до начала опасного участка или места введения соответствующего ограничения.

8.1.2 «Расстояние до объекта» указывает расстояние от знака 2.4 «Уступите дорогу» до перекрестка, перед которым установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Табличка 8.2.1 «Зона действия» указывает протяженность опасного участка дороги, обозначенного предупреждающими знаками, или зону действия запрещающих или информационных знаков.

Таблички 8.3.1 – 8.3.3 «Направление действия» указывают направления действия знаков, установленных перед перекрестками, или направления движения к обозначенным объектам, находящимся непосредственно у дороги.

Таблички 8.4.1 – 8.4.8 «Вид транспортного средства» указывают вид транспортного средства, на который распространяется действие знака.

Таблички 8.5.1 «Субботние, воскресные и праздничные дни», 8.5.2 «Рабочие дни», 8.5.3 «Дни недели» указывают, что установленные с ними знаки действуют только в указанные дни.

Таблички 8.5.4 – 8.5.7 «Время действия» указывают дни недели и время суток, в течение которых действует знак.

Таблички 8.6.1 – 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку»

Эти таблички применяются совместно со знаком 6.4 «Место стоянки». При этом следует отметить, что табличка 8.6.1, предусматривающая стоянку транспортных средств на проезжей части вдоль тротуара, распространяет действие знака 6.4 «Место стоянки» *на все без исключения транспортные средства*, а таблички 8.6.2 – 8.6.9 – *только на легковые автомобили, мотоциклы, мопеды и велосипеды*.

Табличка 8.7 «Стоянка с неработающим двигателем» указывает, что на стоянке, обозначенной знаком 6.4, разрешена стоянка транспортных средств только с неработающим двигателем.

Табличка 8.8 «Платные услуги» указывает, что услуги (парковка, стоянка и т.п.) оказываются только за наличный расчет.

Табличка 8.12 «Опасная обочина» устанавливается с предупреждающим знаком 1.25 «Ремонтные работы» и предупреждает, что съезд на обочину опасен в связи с проведением на ней этих работ.

Табличка 8.13 «Направление главной дороги» используется со знаками приоритета 2.1 «Главная дорога», 2.4 «Уступите дорогу» и 2.5 «Движение без остановки запрещено» на тех перекрестках, где главная дорога меняет своё направление.

Эта табличка представляет собой план перекрестка (вид перекрестка сверху). Широкие линии символизируют главную дорогу, тонкие линии – дорогу второстепенную. Водители, находящиеся на главной дороге, имеют преимущество.

Табличка 8.15 «Слепые пешеходы» указывает, что пешеходным переходом часто пользуются пешеходы с ограниченным зрением. Применяется табличка 8.15 со знаками 1.22 «Пешеходный переход», 5.19 «Пешеходный переход» или со светофорами.

Табличка 8.17 «Инвалиды» указывает, что действие знака 6.4 «Место стоянки» распространяется только на мотоколяски и автомобили, на которых установлены опознавательные знаки «Инвалид».

Табличка 8.18 «Кроме инвалидов» указывает, что действие знаков не распространяется на мотоколяски и автомобили, на которых установлены опознавательные знаки «Инвалид».

2. Вопросы для закрепления знаний

1. Какие группы дорожных знаков вы знаете?
2. Каково назначение предупреждающих знаков?
3. Какие предупреждающие знаки дублируются при установке их вне населенных пунктов?
3. На каком расстоянии устанавливаются предупреждающие знаки в населенных пунктах и за их пределами?
4. Каково назначение знаков приоритета?
5. Каковы внешние признаки предупреждающих знаков и знаков приоритета?
6. Каково назначение запрещающих дорожных знаков?
7. Какова зона действия запрещающих дорожных знаков?
8. Какие запрещающие знаки не распространяют своего действия на маршрутные транспортные средства?
9. Каково назначение предписывающих дорожных знаков?
10. Каковы внешние признаки запрещающих и предписывающих знаков?
11. Каково назначение знаков особых предписаний?
12. Каково назначение информационных знаков и знаков сервиса?
13. Каково назначение знаков дополнительной информации (табличек)?

ЗАНЯТИЕ 5. Тема: Способы регулирования дорожного движения. Сигналы светофора и регулировщика.

Содержание занятия

1. Рассказ учителя и его беседа с учениками

Прежде всего, необходимо рассказать учащимся о светофорах.

Светофор – это устройство, которое световыми сигналами разрешает или запрещает движение транспорта и пешеходов. Светофоры бывают *транспортные* – предназначенные для регулирования движения транспорта и *пешеходные* – предназначенные только для пешеходов.

Слово «светофор» состоит из двух слов СВЕТ и ФОР. Слово СВЕТ – всем понятно, а вот слово ФОР произошло от греческого слова ФОРΟΣ - несущий свет. Когда появился светофор? Первый светофор появился в 1868 г. в Лондоне перед зданием парламента. Назывался он «семафор» и имел только два световых сигнала: зеленый и красный, желтого не было. Вскоре устройство оснастили газовым фонарем, чтобы изменения цветов были видны и в темное время суток. Однако это нововведение оказалось роковым для судьбы первого уличного светофора. Фонарь однажды взорвался и смертельно ранил находившегося поблизости полицмена. С тех пор история светофора прервалась почти на полвека. И только в 1914 году в американском Кливленде появился уже электрический светофор с двумя сигналами: красным и зеленым. Желтый цвет появился только в 1918 году.

Первый светофор в Москве установили в 1929 г. на перекрестке Кузнецкого моста и Петровки. Светофор был похож на часы с круглым циферблатом, разделенным на секторы красного, желтого и зеленого цвета. Была на циферблате и стрелка, которую регулировщик поворачивал вручную. Первый электрический светофор в нашей стране заработал в Ленинграде 15 января 1930 года. В декабре этого же года электрический трехцветный светофор заработал в столице на углу улиц Петровка и Кузнецкий мост. В г.Рязани электрический светофор был установлен только в 1953 году на пересечении улиц Ленина и Революции (ныне – Соборная).

Почему для светофора выбраны именно эти цвета? Потому что запрещающий красный свет виден лучше всего, даже ночью и в туман. Желтый виден хуже красного, но лучше зеленого. Он хорошо заметен как предупреждающий сигнал, а зеленый цвет, разрешающий движение в спектре стоит дальше от красного и его нельзя с ним спутать.

В настоящее время существует множество различных транспортных светофоров. Есть реверсивные светофоры для регулирования движения на отдельных полосах проезжей части, где оно может осуществляться в противоположных направлениях. Для регулирования движения трамваев устанавливаются специальные светофоры с сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». А на железнодорожных переездах, паромных переправах и перед разводными мостами применяются светофоры с красными мигающими секциями, запрещающими движение и бело-лунными мигающими

секциями, разрешающими движение. Все перечисленные виды светофоров достаточно назвать и показать учащимся. Подробно необходимо остановиться на транспортном трехсекционном светофоре.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения.

Включен зеленый сигнал. В этом случае Правила разрешают движение всех транспортных средств и пешеходов в регулируемом светофором направлении, если знаками и ли дорожной разметкой не наложены какие-либо ограничения. При этом водитель безрельсового транспортного средства должен соблюдать требования о преимуществе рельсовых транспортных средств и пешеходов.

Зеленый мигающий сигнал разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал светофора.

Немигающий (постоянно горящий) желтый сигнал запрещает движение транспортных средств и пешеходов и предупреждает о смене сигналов светофора с зеленого на красный. Остановиться необходимо у стоп-линии. Водители, которые не имели возможности прекратить движение без экстренного торможения, могут продолжить движение в выбранном ранее направлении, чтобы освободить перекресток.

Мигающий желтый сигнал разрешает движение и предупреждает о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода. Может устанавливаться вблизи школ, детских учреждений, на нерегулируемых пешеходных переходах и в других местах, где это необходимо для привлечения внимания водителей и пешеходов. Обычные (трехцветные) светофоры в период спада интенсивности движения (в ночные часы) отключают и переводят на режим желтого мигающего сигнала. В этом случае перекресток считается нерегулируемым, и водители должны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и требованиями установленных на перекрестке знаков приоритета.

Красный сигнал, в том числе и мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов светофора запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов, имеют те же значения, что и круглые сигналы соответствующего цвета. Однако их действие распространяется только на направления, указанные стрелками. Таким образом, после включения зеленого сигнала светофора в виде стрелки водитель имеет право двигаться на этом перекрестке только в направлении, указанном стрелкой. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот.

Такое же значение имеет стрелка в дополнительной секции. При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с красным или желтым сигналом, водитель обязан уступить дорогу всем транспортным средствам и пешеходам, движущимся с других направлений.

Если сигнал светофора выполнен в виде **силуэта пешехода или велосипедиста**, то его действие распространяется *только* на пешеходов или велосипедистов. При этом зеленый сигнал разрешает, а красный - запрещает движение.

Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены *звуковым сигналом*, имитирующим соловьиную трель – проход разрешен.

Для регулирования движения через *железнодорожные переезды* применяются специальные светофоры.

Круглый **бело-лунный мигающий сигнал** светофора, расположенного на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. **Красный сигнал светофора или два попеременно мигающих красных сигнала** запрещают движение.

Если все сигналы светофора выключены, то движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда.

Для регулирования движения *трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по специально выделенной для них полосе*, могут применяться **светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета**, расположенными в виде буквы «Г».

При этом нижний сигнал разрешает или запрещает движение (выключен – движение запрещено, включен – движение разрешено), а верхние сигналы (включенные) указывают разрешенные направления движения. Таким образом, движение вышеперечисленных транспортных средств разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного из верхних.

Сигналы регулировщика.

Следует запомнить, что сигналами регулировщика служат положения его туловища, а также жесты руками.

Как правило, регулировщик находится в центре перекрестка.

Правилами дорожного движения установлены три основных сигнала регулировщика:

- рука поднята вверх;
- руки вытянуты в стороны или опущены;
- правая рука вытянута вперед.

Первый сигнал регулировщика – *правая рука вытянута вверх*, означает «*всем остановиться*». Фактически, он соответствует желтому сигналу светофора. Такой жест регулировщика предназначен для освобождения перекрестка от транспортных средств и пешеходов. Однако транспортным средствам, которые при поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению (т.е., близко подъехавшим к перекрестку), разрешается продолжить движение или закончить начатый маневр. Пешеходам, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, разрешается закончить переход, а если это невозможно, то они должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

В отличие от первого сигнала регулировщика второй и третий сигналы имеют разное значение для пешеходов, водителей трамваев и водителей безрельсовых транспортных средств.

Для водителей трамваев каждый сигнал регулировщика разрешает только одно-единственное направление движения, хотя рельсы могут идти в разных направлениях. Для лучшего запоминания можно отметить, что трамвай всегда движется «из рукава – в рукав», то есть в направлении вытянутых рук.

Так, *при вытянутых в сторону (или опущенных) руках* регулировщика трамваям разрешено движение только со стороны правого и левого боков и только в прямом направлении. Движение трамваев со стороны спины и со стороны груди запрещено.

При вытянутой вперед правой руке регулировщика движение трамваям разрешено: со стороны груди – только направо; со стороны левого бока – только налево. Движение трамваев со стороны спины и со стороны правого бока запрещено.

Для **пешеходов** сигналы регулировщика имеют следующие значения:

- *руки вытянуты в стороны (или опущены)* – пешеходам разрешается переходить проезжую часть только со стороны правого или левого боков. Движение пешеходов со стороны спины и со стороны груди запрещено;

- *правая рука регулировщика вытянута вперед* – пешеходам разрешается переходить проезжую часть только за спиной регулировщика.

Безрельсовые транспортные средства *при вытянутых в стороны (опущенных) руках* регулировщика имеют возможность проследовать в прямом направлении или совершить поворот направо только со стороны правого или левого боков. При этом водитель, совершающий поворот направо, должен уступить дорогу пешеходам,

переходящим проезжую часть. Со стороны груди и со стороны спины регулировщика движение всех транспортных средств запрещено.

Если *правая рука регулировщика вытянута вперед*, то со стороны левого бока водителю безрельсового транспортного средства разрешено движение во всех направлениях, то есть можно повернуть направо или налево, проследовать в прямом направлении или совершить разворот. При этом следует учитывать, что если при развороте траектория движения безрельсового транспортного средства будет пересекать траекторию движения трамвая, то трамвай будет иметь преимущество.

Со стороны груди безрельсовым транспортным средствам разрешено движение только направо.

Со стороны спины и со стороны правого бока регулировщика движение всех транспортных средств запрещено.

Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или дорожной разметки.

Регулировщик может подавать жестами рук и *другие сигналы*, понятные водителям и пешеходам.

Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл с подсветкой или диск со световозвращателем красного цвета.

Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников дорожного движения. Сигнал свистком подается также при изменении положения корпуса и рук регулировщика в процессе регулирования дорожного движения.

2. Практическое задание

Учитель изображает на доске светофоры, оборудованные и необорудованные дополнительной секцией, с различными вариантами включенных фонарей. Учащимся предлагается выбрать все разрешенные направления движения транспортных средств и пешеходов.

Затем он изображает на доске светофор с четырьмя сигналами бело-лунного цвета, регулирующими движение трамваев, с различными вариантами включенных фонарей (восемь вариантов). Учащимся вновь предлагается выбрать все разрешенные направления движения трамваев.

3. Игра

Группа учащихся из 5 человек выстраивается в одну шеренгу. Напротив них стоит один ученик, который изображает регулировщика.

Регулировщик регулирует движение с помощью жестов.

Если регулировщик становится к пешеходам правым или левым боком (зеленый сигнал светофора) – движение разрешено и пешеходы делают шаг вперед.

Если регулировщик поднял руку вверх (желтый сигнал светофора) – двигаться нельзя и пешеходы остаются на месте.

Если регулировщик поворачивается к пешеходам спиной или грудью (красный сигнал светофора) – пешеходы делают шаг назад.

Затем пешеходы разбиваются на две группы – справа и слева от регулировщика. Регулировщик вытягивает вперед правую руку и поворачивается к пешеходам то грудью, то спиной, то правым боком, то левым боком. Со стороны груди и спины движение пешеходам запрещено – они делают шаг назад. Когда регулировщик поворачивается к пешеходам правым или левым боком, то одна группа можно двигаться вдоль спины регулировщика – эти пешеходы делают шаг вперед. Другой группе движение запрещено – эти пешеходы делают шаг назад.

Победит тот из пешеходов, который допустит меньше ошибок.

Затем пешеходами и регулировщиком становятся другие ученики.

4. Вопросы для закрепления знаний

1. Когда и где был установлен первый в мире светофор?
2. На что был похож светофор, установленный в 1929 году в Москве?
3. Как расположены сигналы в светофоре и почему?
4. Какие светофоры используются на железнодорожных переездах?
5. Какие светофоры используются для регулирования движения только пешеходов или только велосипедистов? Что на них изображено?
6. Какие светофоры регулируют движение только трамваев?
7. Что собой представляет жезл регулировщика и для чего он нужен?
8. Какие жесты регулировщика запрещают движение пешеходов и транспорта?
9. Для чего нужен регулировщику свисток?