

В НОМЕРЕ:

Организация дорожного движения была проблемой за долго до появления автомобилей (стр.2)

Очень часто наши туристы за границей берут в аренду автомобиль или мотоцикл и им могут повстречаться самые необычные, удивительные, забавные и прикольные дорожные знаки. (стр.3-4)

Эффект мокрой дороги или озёрный мираж. (стр.4-6)

Все привыкли, что пешеходный переход обычно обозначается "зеброй" - полосками поперек дороги. Можно задать себе вопрос - а почему именно так? (стр.6-7)

Правила поведения в общественном транспорте необходимо знать каждому человеку. Их соблюдение способствует спокойному взаимодействию пассажиров и предотвращает многие непредвиденные ситуации. (стр.10-12)

Комфорт передвижений по городу во многом зависит от выбора транспорта. Пешие прогулки хороши на небольшие расстояния, особенно если поблизости есть парк или сквер. Но дальние прогулки пешком могут оказаться более утомительными, чем приятными. (стр.16)

А он горит, зеленый...Как менялись светофоры с XIX века до наших дней (стр.22-29)



Как появились "Дорожные знаки".

Организация дорожного движения была проблемой за долго до появления автомобилей.

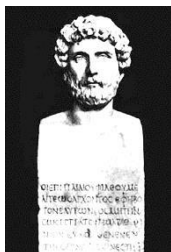
Согласно официальной формулировке, дорожный знак - это стандартизированный графический рисунок, устанавливаемый у дороги для сообщения определённой информации участникам дорожного движения. Устанавливают их строго в определённых местах, рядом со светофорами, и вдоль дороги (автомобильной магистрали).



Рис. 1.8. Первые международные дорожные знаки (1909 г.)

году, не так уж и давно! Но не будем забегать вперёд.

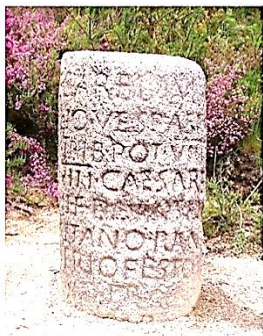
Ещё в античные времена в Древней Греции и в Древнем Риме, задумались о введении дорожных знаков и правилах дорожного движения. В наши дни на трассе через каждый километр стоят столбики с указанием, какой это километр. В древней Греции вдоль дорог ставили специальные столбы (гермы) - данное название они получили от имени бога Гермеса, который считался покровителем путешественников. Их ставили через определённое расстояние. На них размещали различные изображения политических деятелей, философов, а за тем и надписи.



В Древнем Риме подошли к этому вопросу более основательно. Возле самого главного храма города был установлен специальный мильный столб, от которого вели отсчёт все дороги Римской империи.

На самых главных магистралях устанавливались специальные столбы цилиндрической формы. На них размещались информационные надписи, которые сообщали о расстоянии от римского форума.

Юлий Цезарь пошёл ещё дальше. Рим к тому времени был уже настоящим мегаполисом. По улицам перемещалось огромное количество людей приезжие, торговцы, местные жители, и что бы никто ни кого не задавал пришлось урегулировать



Мильные столбы

Организовали улицы с односторонним движением.

Иногородних обязали оставлять свой транспорт за чертой города, и передвигаться по улицам только пешком или в наёмных паланкинах.

Проезд колесниц, повозок, экипажей по Риму был запрещён с восхода солнца до конца рабочего дня.

Первым правителем в истории который ввёл правила дорожного движения был Юлий Цезарь. Он ввёл закон, по которому женщины не имели права управлять колесницами в Риме.

За соблюдением данных правил создали специальную службу. Так и появилось первое ГИБДД.

В России первые верстовые столбы начали ставить при царе Грозном Фёodore Ивановиче. А вот при Петре Первом установка придорожных столбов была закреплена законодательно. На них размещались надписи с указанием направлений или расстояний.



С появлением автомобилей появилась новая проблема: как предупредить дорожно-транспортные происшествия. Что бы определиться каким образом это сделать в 1906 году европейские автолюбители собрались и разработали "Международную конвенцию относительно передвижения автомобилей". В документ входили требования самого автомобиля и правила дорожного движения. И ввелись 4 дорожных знака: "неровная дорога", "извилистая дорога", "перекрёсток", "пересечение с железной дорогой".

Устанавливали знаки за 250 метров до опасного участка дороги. Позже дорожные знаки появились и в России.

8 ноября 1968 года была принята международная Венская конвенция. Согласно этой конвенции выделяли 8 групп дорожных знаков. "Предупреждающие знаки", "Знаки преимущественного права проезда", "запрещающие и ограничивающие знаки", "предписывающие", "знаки особых предписаний", "информационные знаки, знаки обозначающие объекты, знаки сервиса", "Указатели направлений, информационно указательные знаки", дополнительные таблички.

Некоторые знаки имеют свою родину, например знак "пешеходного перехода" придумали в СССР.



Первые водительские документы в Российской империи.

Итак, оставим извечный спор Франции и Германии кто первый, в том числе и у кого из них раньше был выдан документ «о способности управлять транспортным средством с механическим мотором». Останемся в России. В 1895 году в Санкт-Петербурге появляются два велосипеда, оснащённых бензиновыми моторами, созданные Даймлером и Майбахом. Первый прообраз современного мотоцикла. А вот можно ли было ездить на этих «чудовищах» по улицам столицы Российской империи никто не знал. Исключительно из любопытства, «в виде опыта» градоначальник Санкт-Петербурга генерал-лейтенант Виктор Вильгельмович фон Валь выдал разрешение владельцам моторных велосипедов ездить по городу. Получается, что первое такое разрешение в России совмещало в себе современные свидетельство о регистрации транспортного средства и водительское удостоверение. И как просто было сдать экзамен по ПДД – достаточно было ни с кем не столкнувшись и ничего не задев проехать на своём транспортном средстве перед градоначальником.

Автомобильный транспорт в то время развивался не менее быстро, чем сейчас, поэтому 11 сентября 1896 года министр путей сообщения князь Михаил Иванович Хилков подписал постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства Путей сообщения в самодвижущихся экипажах». 25 июня 1900 года Городская Дума Санкт-Петербурга утвердила

постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях». В 1911 году вступают в силу правила «О безопасности движения по улицам», которые определяли отношения не только между участниками движения, но и полицейскими, которые это движение контролировали. Были установлены очень жёсткие наказания за нарушения правил дорожного движения. Штрафы достигали 100 рублей (по тем временам это была очень большая сумма), второе нарушение могло повлечь за собой арест на две – три недели.

В 1914 году было принято «Обязательное постановление об испытании и регистрации шоферов при Городской Управе». Создавалась комиссия, состоящая из техников, назначаемых Городской управой, и представителей общественных автомобильных организаций. Комиссия и проводила испытания кандидатов в водители. Испытания проводились 4 раза в месяц. Кандидат в устной беседе должен был показать дословное знание правил движения в городе, после чего проверялись его практические навыки вождения. Перед поездкой нужно было суметь запустить, а после поездки остановить двигатель (что, кстати, вполне логично). Кандидат в водители должен был разъехаться с встречным транспортом, обогнать его, проехать в узком месте, развернуться, применить тормоза и задний ход. В заключение проводилась поездка по оживленным улицам города. По результатам испытаний, если они прошли успешно, выдавалась шоферская книжка с указанием класса и разряда автомобиля.

Автомобилист - человек, который держит пешеходов в хорошей спортивной форме.



КАК ПОКАЗЫВАЕТ ОПЫТ,
НА ДОРОГАХ ЕСТЬ ТОЛЬКО ОДИН
НОРМАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ – ТЫ САМ.
ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ ИЛИ ЛИХАЧИ,
ИЛИ ТОРМОЗЫ.

ФАКТРУМ WWW.FACTROOM.RU

Необычные дорожные знаки со всей планеты

Очень часто наши туристы за границей берут в аренду автомобиль или мотоцикл и им могут повстречаться самые необычные, удивительные, забавные и прикольные дорожные знаки. В зависимости от местной фауны, вдоль дорог и магистралей устанавливаются предупреждающие знаки о вероятной встрече с животными и не только.





Асфальт: как он появился

С самого рождения мы видим вокруг себя асфальт – ходим и бегаем по тротуарам, ездим на автомобилях и катаемся на велосипедах по асфальтированным дорогам. А известно ли вам, что ещё древние люди пользовались асфальтом. Из-за своих водостойких свойств асфальт в Древнем Вавилоне был известен под названием «смола». Немного позднее его стали использовать и в Римской империи под названием «битум». Здесь его чаще всего применяли для обмазки бассейнов и резервуаров с водой с целью устранения протечек.

Асфальт – это минерал, имеющий чёрные и коричневые оттенки. В земле он может находиться как в твёрдом, так и в жидком состоянии. Асфальт также можно добывать и из сырой нефти. Он становится пластичным и мягким при нагревании, превращаясь в жидкость, а при охлаждении вновь застывает. Основные составляющие части асфальта – углерод с водородом.

Различают 2 вида асфальта – нефтяной и естественный. Нефтяной асфальт является побочным продуктом от переработки сырой нефти. Естественный асфальт – это залежи у

поверхности земли. Он образовался непосредственно из нефти, которая поднималась вверх через скальный грунт и песок. Битум и чистый асфальт задерживается в скальных породах.

Самое большое озеро асфальта находится на острове Тринидад. Его площадь чуть менее 40 гектаров, а глубина местами превышает 32 метра. Новую американскую столицу Вашингтон начали покрывать асфальтом из этого озера ещё в 1876 году.

Для покрытия дорог и мостовых в наше время используется асфальто-цементная смесь. Она задерживает воду, а также скрепляет песок и камень. В асфальтовом покрытии ценится пластичность, так как оно не ломается от большого веса, а только прогибается. Для строительства взлётно-посадочных полос применяется особо прочный асфальт, так как вес некоторых типов самолётов может достигать 150 тонн и более. Этот же тип асфальта используется и для строительства автомагистралей, где могут ездить грузовые автомобили весом около 50 тонн.

Кто придумал асфальт?

Первопроходцем массового производства асфальта в России был инженер И.Ф. Буттац. Первым российским заводом, на котором

производили этот дорожный материал, стал Сызранский (еще в далеком 1873 году).

Эффект мокрой дороги или озёрный мираж. Объяснение странного явления

Многие из нас в жаркий летний день видели на дороге интересное явление, которое выглядит, как мокрая дорога. Это самый настоящий мираж, ученые называют его нижним, а более литературное название - озёрный. В очередной раз на трассе я столкнулся с этим миражом, но в этот раз рядом была камера и супруга, которая наделала фотографий.

Мне всегда, как фотографу, было интересно, как работает это оптическое явление. По каким законам физики? Но как-то не доходили руки. И всё-таки в этот раз любознательность перевесила, и я с головой окунулся в изучение этого явления. Изучив десяток различных статей и исследований, я решил систематизировать полученную информацию и поделиться ей с вами.



В древнем Египте верили, что мираж - это призрак уже исчезнувших городов и цивилизаций

Люди видели миражи с самой древности и, конечно, слагали легенды и предания. Крестоносцы красочно рассказывали о своих походах на Восток и в их рассказах нашлось место миражам, но им мало, кто верил, потому что слишком часто крестоносцы приукрашивали всё, что видели.

Что касается научных наблюдений, то одним из первых, кто описал и зарисовал мираж был Уильям Скоресби, капитан промыслового судна в Гренландии. В книге "Поденные записки о плавании на северный китовый промысел, содержащие исследования и обретения на восточном берегу Гренландии" он описывает это явление так:

«Между зданиями и горами тянулись широкие долины, а через них были перекинuty мосты в несколько миль длиной об одной арке. Некоторые здания были украшены великолепнейшими причудами зодчества и видны так отчетливо, что я мог

пересчитать в трубу стыки камней, трещины в стенах и сводах, известковые жилы на каменных склонах гор. Ряд впадин и плоскостей были покрыты снегом, и из-под него выдавались наружу выступы и зубцы»



С этого момента начались научные наблюдения и описания миражей, но, давайте вернемся в настоящее и разберемся с природой этого оптического явления.

Для начала давайте обратимся к Википедии для определения слова Мираж. Итак, ми́раж (фр. *mirage* — букв. *видимость*) — оптическое явление в атмосфере: преломление потоков света на границе между резко различными по плотности и температуре слоями воздуха. Для наблюдателя такое явление заключается в том, что вместе с реально видимым отдалённым объектом (или участком неба) также видно и его отражение в атмосфере. Миражи бывают разные: нижний (озёрный), верхний, боковой, Фата-моргана и другие. Но, в этой заметке я хочу рассказать именно о нижнем мираже, который мы своими глазами часто можем увидеть.

Но, прежде, чем рассказывать о природе явления, стоит отметить важную для понимания вещь. Лучи свет могут изгибаться. Это факт - они не всегда прямолинейны.

Для простоты понимания давайте рассмотрим небольшой эксперимент:

В аквариум налита пресная вода и позже долита крепкая соленая вода



Сразу после добавления соленой воды



Через несколько часов

Сразу после добавления солёная вода почти не смешивается с пресной и "лежит" отдельным слоем. Но через несколько часов происходит плавное смешивание.

Из-за разности плотностей соленой и пресной воды в ней будут искривляться лучи света. Особенно хорошо это будет заметно на луче лазерной указки. Если посветить с торца аквариума мы увидим плавный изгиб луча.

То же самое происходит и в разных слоях воздуха из-за разности температур.



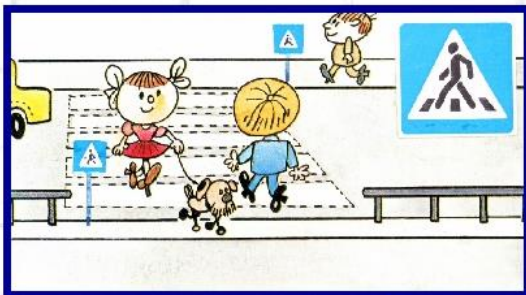
В результате преломления лучей света в воздухе появляется мнимое изображение реального предмета (может появляться в перевернутом или искривленном виде). Т.е. сильно нагретый, а значит и более плотный воздух внизу начинает работать, как зеркало, и отражает верхние слои с более низкой температурой.

Нижний мираж, как правило, можно видеть над песчаной поверхностью или асфальтированной дорогой, а также над железной дорогой. В этом отражении можно увидеть не только рядом идущие автомобили, но и далекие объекты.

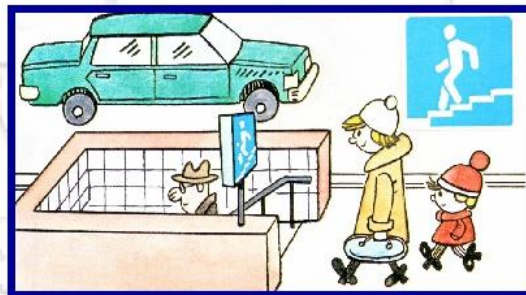
Отличным примером описания такого миража служит оазис в пустыне. Путники видят в отражении пальмы и строения, которые в реальности находятся в сотнях километрах от них, что приводит к печальным последствиям.

В разные времена миражи считались чем-то мистическим и потусторонним. Но, на практике никакой мистики тут нет. Только физика.

Виды пешеходных переходов



наземный



подземный



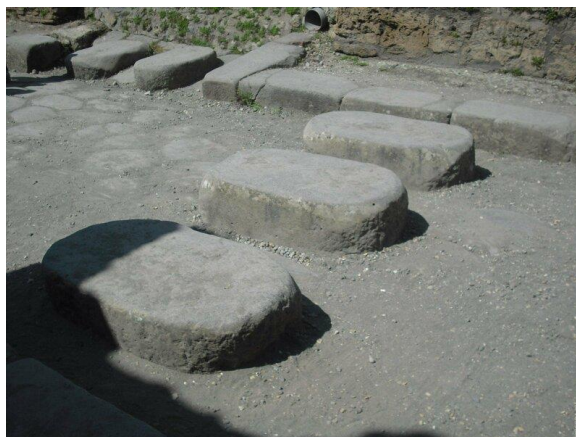
надземный

Почему пешеходный переход в виде "зебры"

Все привыкли, что пешеходный переход обычно обозначается "зеброй" - полосками поперек дороги. Можно задать себе вопрос - а почему именно так? С одной стороны это может совершенно ничего не значить и просто вот так решили и придумали. А с другой стороны есть вот такая версия, почему это выглядит именно так: Оказывается и тут "виноваты" древние римляне.



Пешеходы переходили через заваленные навозом и отбросами улицы по специально положенным большим плоским камням, подобранным так, чтобы колёса колесниц (ширина колеи которых у римлян тоже была стандартизирована) попадали точно между камней. Это позволяло и колесницам проехать и пешеходам не замочить ноги. Возникновение дорожной разметки справедливо начинать с древних времен, когда строились первые дороги в Греции и Риме, в древнем Мехико и других городах. Тогда полотно вымощенных дорог маркировалось по центру светлыми камнями, чтобы разграничить полосы движения транспорта. До нашего времени сохранились и пешеходные переходы на древнеримских дорогах. Как правило, это было три-четыре камня, идя по которым пешеходы могли без труда пересечь проезжую часть. Правда, с современной «зеброй» эти камни имеют мало общего, роднит их только внешнее сходство. Римлянам камни нужны были, чтобы не запачкать ног отходами, которые сбрасывались прямо на проезжую часть, которая служила сточной канавой.



Разметка, названная «зеброй», появилась в Великобритании в 1951 году. На протяжении трех лет было протестировано более тысячи (!) вариантов, и в результате установили, что для человеческого глаза проще всего выявить чередование темных и светлых полос. Сравнение разметки с зеброй приписывают премьер-министру Великобритании Каллагану, который тоже следил за ходом эксперимента. Поиск идеальной разметки продолжался еще долго, предлагались и другие зооморфные варианты: панда (черно-белые треугольники со специальной системой подсветки), пеликан (переход по светофору, который пешеход включал самостоятельно), тукан (пешеходный переход с установленными на нем датчиками движения, которые управляли светофорами), буреветник (датчик движения пешеходов и машин регулирует работу светофора). Основным цветом разметки является белый, но в ряде стран используется и желтый. Например, такие пешеходные переходы можно увидеть в некоторых городах Америки, Швейцарии, Италии. Желтые переходы в Китае принято называть «разметкой-тигром».

Источник: <https://fishki.net/auto/2928139-pochemu-peshehodnyi-perehod-v-vide-zebry.html> © Fishki.net

Участниками дорожного движения являются не только водители транспортных средств, но и пешеходы. На тех, кто предпочитает ходить пешком, также распространяются правила дорожного движения. Для пешеходов предусмотрены специальные знаки и разметка. Один из самых популярных и необходимых элементов дороги — пешеходный переход.

Пешеходный переход — это участок (пролегающий через трамвайные пути и проезжую часть), выделенный для движения пешеходов через дорогу. Он обозначается дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2, а также специальной разметкой («зеброй») 1.14.1 и 1.14.2. Как правило, разметка и знак используются в сочетании, но могут быть установлены и по отдельности. Важно, что пешеходный переход всегда обозначается: если на дороге нет ни знаков, ни разметки, то на данном участке не предусмотрен переход пешеходов.

Пешеходом является участник, который находится вне транспортного средства, то есть передвигается пешком или на оборудовании, которое приравнивается к пешему движению (например, на инвалидной коляске).

Водитель — это лицо, управляющее любым транспортным средством (в том числе гужевой повозкой и погонщик скота), а также человек, обучающий вождению (инструктор автошколы).

Какие основные правила для водителей и пешеходов

У водителей и пешеходов есть обязанности.

Водитель обязан:

1. Предоставлять преимущество движения пешим гражданам на нерегулируемых пешеходных переходах.
2. На регулируемых участках уступать дорогу пешеходам, если им разрешено движение. При этом, если кто-то не успел закончить переход и загорелся красный свет, то водитель (имеющий преимущество и разрешение на движение) должен подождать и дать закончить переход.
3. Не занимать «зебру», не останавливаться на ней, не ездить задом и не заезжать за знаки 5.19.1 и 5.19.2 во время предоставления движения пешеходам.
4. Уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.
5. В любом месте проезжей части пропускать слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

Пешеход обязан:

1. Переходить дорогу по пешеходному переходу только на разрешающий сигнал светофора (регулирущика), если перекресток регулируемый. Если участок не регулируется, то совершать переход нужно только после полного убеждения в том, что водители транспорта заметили пешехода и готовы уступить дорогу. При

отсутствии пешеходного светофора нужно руководствоваться указаниями транспортного средства.

2. Если отсутствует оборудованный переход, то можно переходить проезжую часть на перекрестках по линии тротуаров или обочин, а также под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.
3. Выйдя на проезжую часть, не нужно задерживаться на «зебре», если остановка не обусловлена экстренной ситуацией.
4. Если пеший гражданин совершает переход через дорогу, пролегающую вне населенного пункта, то он должен иметь на одежде светоотражатели.
5. Если во время перехода пешеход заметил, что в его направлении движется транспортное средство с включенными проблесковыми маячками и звуковым сигналом, то он должен незамедлительно вернуться на тротуар и пропустить это ТС.

ВАЖНО! Пешеходы должны учитывать, что на некоторых участках их может быть плохо видно (например, из-за сугроба или растительности). В целях личной безопасности не стоит резко менять траекторию движения и выходить на дорогу, предварительно не убедившись, что водители автомобилей уступают.

Виды пешеходных переходов

Самый распространенный вид — наземный. Он может быть регулируемым (со специальным светофором для пешеходов) или нерегулируемым. Кроме наземных существуют переходы, переход по которым осуществляется вне зависимости от интенсивности движения на дороге и сигналов светофора (регулирущика):

1. подземные. Они организованы таким способом, что с одной стороны от проезжей части люди спускаются под землю, совершают переход на другую сторону и поднимаются по лестнице, оказываясь уже с другой стороны от транспортного потока;
2. надземные. Принцип тот же, что и у подземных, но вместо того, чтобы спускаться под проезжую часть люди поднимаются над ней.

Какими знаками обозначаются

Перепутать знаки переходов разных видов практически невозможно, так как они имеют прямую ассоциацию с действием.

1. Наземные пешеходники обозначаются знаками 5.19.1 и 5.19.2 и разметкой «зеброй».

1. Подземные пешеходные переходы имеют обозначение 6.6 (изображен человек, идущий вниз по лестнице).
2. Надземные переходы обозначаются знаком 6.7 (человек, поднимающийся по лестнице).

Стоит помнить, что любое нарушение правил дорожного движения может повлечь за собой аварию. Важно предоставлять преимущество тем, кто его имеет, а также убеждаться в том, что другие участники дорожного движения уступают дорогу тогда, когда от них этого требуют правила. Пешеходы должны внимательно относиться к тому, что происходит на дороге, а не слепо пользоваться приоритетом.

Я очень люблю ходить пешком. Если куда-то спешу, то предпочитаю общественный транспорт. Обычно я езжу на маршрутке, т.к это занимает мало времени. Единственное. что мне не нравится в автобусах, то что они у нас очень узкие. Не все могут поместиться в них. Когда надо ехать в колледж рано утром, приходится ждать по полчаса. **Адиля**



Я- пешеход, соблюдаю, но также не соблюдаю ПДД, все зависит от разных ситуаций. Я стараюсь всегда переходить дорогу правильно. Но бывают также случаи, когда пешеходного перехода нет поблизости, я перехожу в неположенном месте, но также смотрю, чтобы не было машин. Также бывают такие случаи, когда я быстро перебегаю дорогу на красный свет, когда нет машин, но делаю это очень редко. Я предпочитаю ездить на такси, т.к это для меня удобнее. Мне комфортно, когда я нахожусь одна в машине. Но бывают моменты, когда я езжу на общественном транспорте. Также меня отвозят родители. Но недавно я выучилась на права, надеюсь, что скоро буду ездить на своей машине. Все-таки, я считаю, что нужно и важно соблюдать ПДД, ведь это в наших интересах, мы должны заботиться о своей жизни! **Аделя**

Я- пешеход и соблюдаю правила ДД, всегда перехожу дорогу в положенных местах, не перехожу ее на красный свет светофора. Всегда смотрю по сторонам, убеждаюсь в том, что машин нет, не смотрю в телефон во время того, как перехожу дорогу.

Если мне трудно ходить пешком, я выбираю общественный транспорт - это газель. Его преимущество заключается в быстроте. Газель всегда приезжает в одно и то же время, поэтому я не опаздываю, это очень удобно. Единственный минус это то, что летом жарко, а зимой холодно. А в целом это очень удобный вид передвижения. **Зарина**

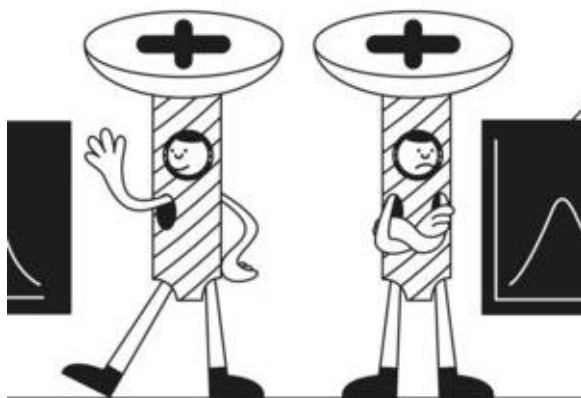


Пешеход является участником дорожного движения, а также от него зависит, будет ли безопасность на дорогах. Я пешеход, но мои друзья имеют личный авто. ПДД не сложны и их легко запоминать. Они нас учат тому, как безопасно переходить дорогу, в какие стороны смотреть, на какой сигнал светофоры, с какой стороны общественный транспорт и по какой стороне обочины идти. Но не все пешеходы соблюдают эти правила. Дорога не любит легкомыслия и именно поэтому мы должны быть предельно внимательными, приближаясь к проезжей части. Усвоение ПДД может сохранить нашу жизнь.

Я пешеход и стараюсь соблюдать ПДД. Перед тем, как перейти дорогу, я смотрю по сторонам и убеждаюсь, нет ли машин. Но часто бывает такое, что я перехожу дорогу на красный свет, когда очень спешу и когда нет машин. Могу сказать, что я не довольна тем, что водители не останавливаются перед пешеходными переходами, тем самым они провоцируют несчастные случаи. Если трудно ходить пешком, я выбираю общественный транспорт. Автобусы, которые ходят по моим маршрутам, меня полностью устраивают. Так же мне не нравится ситуации с двойным пешеходом. Потому что, перейдя первый пешеход на зеленый свет, я не успеваю перейти второй, т.к загорается красный свет и опять теряется время на ожидание. **Диляра**

Этикет для общественного транспорта

Правила поведения в общественном транспорте необходимо знать каждому человеку. Их соблюдение способствует спокойному взаимодействию пассажиров и предотвращает многие непредвиденные ситуации.



Общие нормы поведения для транспорта
Нормы поведения в общественном транспорте соблюдают независимо от его вида. Правила поведения для школьников и взрослых одинаковы.

На входе

Подходить к дверям транспорта следует после его остановки.

Перед посадкой пропускают выходящих пассажиров. На улице заранее снимают рюкзак со спины. При входе соблюдают очередность, не торопятся и не толкаются.

Пожилым людям, инвалидам, беременным женщинам необходимо помочь подняться в салон. В полунизкопольных автобусах и троллейбусах перечисленные категории лиц входят в дверь, где отсутствуют ступени.

После посадки проходят в середину салона, чтобы освободить пространство для других пассажиров. Если нужно выйти на следующей остановке, становятся недалеко от дверей. После оплаты проезда билет сохраняют до конца поездки, его предъявляют контролеру по первому требованию.

Во время движения

Необходимо соблюдать следующие правила поведения в автобусе и другом общественном транспорте:

1. Не ходить по салону без надобности. Для профилактики травматизма нужно держаться за поручни, стоять, повернувшись лицом в сторону движения. Допускается размещение полубоком или боком. Нежелательно поворачиваться к водителю спиной, т. к. можно ее травмировать при внезапной остановке.
2. Не высовывать голову, руки из окна.

3. Не разговаривать громко. Нередко некоторые пассажиры длительное время обсуждают по телефону свои или чужие проблемы. Таким поведением они показывают неуважение к людям, вынужденным быть свидетелями разговора.
4. Слушать музыку в наушниках.
5. Не ставить вещи в проходе.
6. Не отвлекать водителя. Оповещать водителя об остановке заранее.
7. Не пачкать сиденья, пол и сидящих рядом людей мороженым и другими продуктами.
8. Не облокачиваться спиной на двери, т. к. они могут открыться.
9. В переполненном маршрутном такси передавать деньги за билет, не вставая с места.

Порядок выхода

Продвигаясь к выходу из автобуса, держатся за поручни.



В переполненном салоне недопустимо идти, расталкивая впереди стоящих пассажиров. Нужно вежливо узнать, выходят ли они на следующей остановке (при отрицательном ответе — попросить людей пропустить или поменяться местами).

При выходе продолжают держаться за поручни. Если следом спускается инвалид или пожилой человек, ему протягивают руку. Это же правило касается ситуации, когда мужчина сопровождает в поездке женщину, независимо от ее возраста.

Эвакуация при чрезвычайных ситуациях
При пожаре салон быстро покидают через двери, окна. Если автобус перевернулся или двери заблокированы, можно воспользоваться аварийными люками. При задымлении дышат через рукав или влажную ткань.

При эвакуации из трамвая или троллейбуса следует быть осторожным: металлические части могут находиться под напряжением из-за повреждения огнем изоляции проводов. Поэтому запрещается дотрагиваться до металлических элементов и заливать их водой. Выбираются из салона, по

возможности не касаясь ступеней, помогая другим людям покинуть транспорт.

При пожаре или аварии существует риск взрыва топливных баков. Поэтому после эвакуации людей необходимо отойти от опасного объекта на максимальное расстояние.

Кому уступают места

В общественном транспорте уступают места инвалидам, маленьким детям, беременным

женщинам, пожилым людям. Рядом с передними сиденьями или в середине салона установлены специальные знаки, указывающие на предоставление мест перечисленным категориям.

По этикету принято, чтобы мужчина уступал место женщине, но девушка может освободить кресло для пожилого мужчины. Подросткам и дошкольникам следует рассказать о том, что нужно уступать место пожилым людям и инвалидам.



Водитель маршрутки обязан:



Краш-тест стандартной «Газели»
(13 посадочных мест плюс место водителя):

фронтальное столкновение с неподвижным препятствием при 40% перекрытии

на скорости 56 км/ч

Результат

два «пассажира» (манекены) погибли

остальные попали в «реанимацию»

Правила безопасности:

Самое безопасное место в маршрутке – место водителя, у пассажиров его нет

В пассажирском городском автобусе самыми небезопасными являются первые 2 ряда пассажирских сидений, все боковые места возле окна, задний ряд; наиболее безопасные – начиная с 4-го ряда, за исключением последнего, в середине салона (не возле окна)

При ударе на большой скорости больше всех шансов выжить у тех, кто едет спиной вперед — их лишь вжимает кресло

По утверждениям инспекторов дорожного движения, выжить во время аварии маршрутки можно, только если автомобиль двигался со скоростью не более 60 км/ч

Не ездить в маршрутном такси поздно ночью

Не садиться в переполненное маршрутное такси

По возможности пользоваться ремнем безопасности

Дорожные ловушки

Госавтоинспекция напоминает, что особую опасность представляют пешеходные переходы, на которых пешеход зачастую чувствует себя в безопасности и забывает о скрытой угрозе, что может привести к получению серьезных травм. При этом самой незащищенной категорией участников дорожного движения являются дети-пешеходы, которые не имеют достаточного жизненного опыта и не знают, как правильно действовать в той, или иной ситуации.

Обращаясь к родителям, хочется напомнить, что ответственность за действия детей несут в первую очередь взрослые (законные представители), при этом каждый родитель должен понимать, что нарушение Правил дорожного движения или отсутствие контроля за детьми вблизи проезжей части могут привести к непоправимым последствиям. Также напоминаем, что обязательное размещение не верхней одежде световозвращающих элементов позволит в несколько раз снизить вероятность получения травм на дороге, особенно в темное время суток, при этом приобретение световозвращающих элементов не требует значительных денежных затрат.

Водителям настоятельно рекомендуем максимально снижать скорость движения в период ухудшения погодных условий,

избегать маневров, связанных с выездом на полосу встречного движения. При подъезде к пешеходным переходам и местам расположения образовательных организаций быть особенно внимательными и ожидать неожиданный выход пешеходов на проезжую часть из-за стоявших автомобилей. При этом следует учитывать тот факт, что поведение детей бывает непредсказуемым. Если вы видите детей на обочине дороги необходимо быть готовым к любой ситуации и максимально снизить скорость движения.

В тоже время родители не всегда должным образом контролируют, чем занимаются дети и где они находятся.

Родителям рекомендуем ежедневно напоминать детям о соблюдении Правил дорожного движения и правил безопасного поведения на дороге, а также на дворовых территориях, напомнить детям, что во дворах также имеется проезжая часть, на которой нельзя играть.

Опасности могут подстерегать на проезжей части дороги, и во дворах, жилых зонах, на тротуарах, обочинах, при посадке и высадке из общественного транспорта и вам необходимо научиться анализировать, сравнивать, принимать правильные решения.

Одно из важных особенностей при переходе проезжей части - требования ПДД в части необходимости убедиться в безопасности

перехода, ситуации - «дорожные ловушки».



"ЛОВУШКИ" ЗАКРЫТОГО ОБЗОРА

Это дорожные ситуации, когда опасность скрыта от пешехода за кустами, деревьями, забором, сугробом, стоящими и движущимися автомобилями, другими пешеходами. Обзору дороги могут мешать повороты, спуски и подъемы самой дороги. Именно поэтому пешеходам запрещено переходить проезжую часть в этих опасных местах.

Главную опасность на дороге представляет автомобиль: движущийся, стоящий, трогаящийся с места, останавливающийся. Участок проезжей части дороги, на котором стоит транспорт, сложен для перехода. Но опасен он лишь для тех, кто чересчур тороплив, небрежен, невнимателен к себе и к окружающим. Видимость дороги и объектов на ней — одно из важнейших условий безопасности движения. Основная часть информации, нужной водителям и пешеходам для правильной ориентации в дорожной обстановке, — это зрительная информация.

Вероятность дорожного происшествия в условиях ограниченной видимости в пять-восемь раз больше, чем в нормальных условиях. Резко ограничить обзор дороги для пешеходов могут зонтики, капюшоны, воротники. Чтобы правильно ориентироваться в такой обстановке и получать полную информацию, необходимо постоянно контролировать ситуацию на дороге, особенно участки "закрытого" (ограниченного) обзора дороги. В Правилах дорожного движения говорится по этому поводу: "...при пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы ...не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств". Для перехода проезжей части пешеходу необходимо видеть всю дорогу и

сложившуюся на ней ситуацию — где и как далеко от пешехода находятся транспортные средства на проезжей части. Если из-за стоящего транспорта обзор ограничен или закрыт, то выходить на проезжую часть опасно, так как участники дорожного движения (пешеход и водитель) не видят друг друга.

"Ловушки" закрытого обзора могут подстерегать пешехода и у светофора. Пешеход, начавший переход на зеленый сигнал, бежит перед стоящим у светофора транспортом, заканчивая переход уже при красном сигнале. Он уверен, что водители трогаящихся машин его видят и пропустят, и не понимает, что не все машины стояли. Из-за стоящих и трогаящихся машин "с ходу" может выехать другая, водитель которой не видит пешехода. Он не тормозил у светофора, так как, подъезжая к перекрестку, загорелся уже зеленый сигнал. К тому же могут быть спешащие водители, проскакивающие переход на большой скорости, не успев сделать это при "своем" сигнале.



В этой ситуации, когда погас зеленый сигнал, пешеходу нужно как можно скорее закончить оставшиеся несколько метров перехода, уложившись в небольшую паузу между "зеленым" и "красным", или когда горит "желтый". Если все же переход не был закончен, то необходимо остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки, и ожидать, пока на светофоре загорится зеленый сигнал.

Все те же дорожные "ловушки" закрытого обзора есть и на перекрестке. На нерегулируемом пешеходном переходе это, прежде всего, "подвижный ограниченный обзор": попутный и встречный транспорт. Кроме того, обзор ограничен остановившимися автомобилями, например, для поворота или разворота. Основная опасность на регулируемом перекрестке —

ограничение обзора трогаящимися с места автомобилями в начале цикла "зеленого" и проезд "с ходу" других автомобилей.

"ЛОВУШКИ" В ЗОНЕ ОСТАНОВКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В зоне остановки попадает в ДТП треть пострадавших детей, в основном из-за стоящих маршрутных транспортных средств – большой помехи обзору на дороге ("закрытый" обзор) и спешки пешеходов или пассажиров.

"ЛОВУШКИ" НА ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ

Обычно думают, что пешеходный переход – это безопасная зона, на которой с пешеходом ничего не может случиться. А ведь и здесь остановившийся автомобиль может скрывать движущийся, равно как и проехавший ("закрытый" обзор).

"ЛОВУШКИ" НА УГЛУ ПЕРЕКРЕСТКА

Кроме дорожных ловушек "закрытого" обзора, опасность на углу перекрестка состоит еще и в том, что автотранспорт может поворачивать направо, при этом и водителю, и пешеходу горит зеленый сигнал. Водитель должен уступить дорогу пешеходу, но все же пешеход тоже должен быть внимательным. Иногда задние колеса автобусов, грузовиков, прицепов оказываются очень близко к тротуару, бывает неопытный водитель выезжает на "бровку" тротуара, к тому же автотранспорт может быть с прицепом или буксировать другой автомобиль.

"ЛОВУШКИ" У СВЕТОФОРА

Кроме дорожных "ловушек" закрытого обзора у светофора, нельзя забывать, что на дороге могут возникнуть самые непредвиденные обстоятельства, например, поедут на красный сигнал спецмашины (скорая помощь, милиция, пожарная); могут быть и водители, нарушающие ПДД. Нередко и сами пешеходы, как взрослые, так и дети, не подчиняются сигналам светофора, т.е. переходят дорогу на красный сигнал.

"ЛОВУШКИ" ОТВЛЕЧЕНИЯ ВНИМАНИЯ

Пешеход не замечает опасность, потому что его взгляд прикован к интересующему его предмету – автобус на другой стороне дороги, приятель, родные, мяч, собака, лужа после дождя, шляпа, которую сдул с головы ветер...

К дорожным "ловушкам" могут привести и еще два изобретения – плеер и мобильный телефон. Конечно, хорошо совмещать полезное с приятным, но так ли это безопасно? Экспериментально доказано, что разговор по телефону во время управления автомобилем увеличивает риск дорожно-транспортного происшествия в 4-5 раз. То же самое и с пешеходом, разговаривающим

по телефону на ходу или слушающим музыку в наушниках.

"ЛОВУШКИ" ПОНИЖЕННОГО ВНИМАНИЯ ИЛИ "ПУСТЫННАЯ ДОРОГА"

Это улица, окруженная жилыми домами, зеленью, здесь часто играют дети. По ней редко проезжает транспорт, и создается ложное представление об отсутствии угрозы. У водителей тоже притупляется внимание, и они едут быстрее обычного, не предполагая появления пешеходов. Такие дороги часто становятся любимым местом роллеров, скейтбордистов, а также для различных игр, катания на санках и коньках.

"ЛОВУШКИ", ПОДСТЕРЕГАЮЩИЕ ВОЗЛЕ ДОМА

Нельзя выбегать, не осмотревшись, из-за стоящего транспорта. Если возле дома стоит автомобиль, необходимо помнить, что он может поехать вперед, не подав сигнал, или, что опаснее, – задним ходом. Особенно опасны грузовики-фургоны, такси и автомобили скорой помощи. Водителям грузовиков трудно наблюдать и замечать пешеходов. Такси и "скорая помощь" часто спешат. Проезды у домов часто становятся местом для игр, и дети попадают в дорожную ловушку "отвлечение внимания" или "пустынная улица".

"ЛОВУШКИ" СЕРЕДИНЫ ДОРОГИ

Наезд на пешехода, "мечущегося" по проезжей части в автомобильном потоке. Часто это происходит потому, что пешеход, находящийся между потоками движущихся автомобилей, сильно испуган и его поведение хаотично и не поддается логике и прогнозу. На середине дороги обзор могут закрывать стоящие рядом пешеходы. От большого количества мелькающих рядом машин может закружиться голова, и пешеход потеряет равновесие. Настроить надо себя на предельную внимательность, никаких разговоров, никаких случайных движений, особенно назад. В этой ситуации смотреть надо влево и вправо, чтобы знать, какой транспорт проезжает за спиной и какой надо пропустить. Но лучше не останавливаться на проезжей части и перейти ее за один прием.

"ЛОВУШКИ" ПРИ ДВИЖЕНИИ ВОДЬОЛЪ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

В эту ситуацию пешеход может попасть, если идет по дороге в нарушение Правил дорожного движения, то есть по правой обочине или правому краю проезжей части. В этом случае движение транспорта происходит со стороны спины, и пешеход не видит опасность. Автомобиль на скользкой дороге может вильнуть, или груз выступает за борта – все это грозит пешеходу травмами.

Мы привыкли слушать прогноз погоды для того, чтобы выбрать одежду или спланировать отдых. Однако есть еще одна причина прислушаться к прогнозу, как ни странно, это – безопасность на дорогах, и неважно кто вы: водитель или пешеход.

Так, ухудшение погодных условий увеличивает число наездов на пешеходов. Пешеходы в условиях плохой погоды надевают головные уборы или капюшоны, прячутся под зонтами, и это значительно сужает поле их обзора, ухудшает возможность полноценно следить за ситуацией на дороге.

Поэтому при плохих погодных условиях необходимо применять дополнительные меры безопасности. дорожного движения

Лето: - Начало дождя – на грязном асфальте образуется грязевая пленка из пыли, песка, горюче-смазочных материалов (вот почему асфальт иногда моют со специальными шампунями), а на раскаленном солнцем асфальте образуется еще и паровая пленка, это резко уменьшает трение, т.е. уменьшает сцепление автомобиля с дорожным полотном. А значит, на полную остановку автомобиля уйдет намного больше времени, и тормозной путь увеличится.

- Ливень, дождь – вызывают серьезные проблемы: ухудшение видимости, уменьшение трения, скрытые лужами ямы; также вода, попадая в тормозные колодки, играет роль своеобразной смазки и сильно уменьшает эффективность работы тормозов.

Но есть еще более опасное явление, сводящее трение практически к нулю, – гидропланирование (аквапланирование).

Сущность его состоит в том, что при достаточно высокой скорости и большой толщине водяной пленки в зоне контакта шин с дорогой появляется водяной клин, отрывающий колеса автомобиля от покрытия. Автомобиль как бы «приседает» на задних колесах, в то время как передние приподнимаются на водяном клине. Автомобиль перестает слушаться руля, хотя задние колеса продолжают сохранять сцепление с дорогой (вспомним, что большинство автомобилей у нас переднеприводные). По этой причине автомобиль даже на прямолинейных участках неожиданно оказывается на встречной полосе движения, а на закруглениях дорог внезапно съезжает на обочину или опрокидывается. Слой воды,

толщиной несколько сантиметров может вызывать гидропланирование при скорости движения свыше 80 километров в час, особенно при изношенных шинах. Поэтому опытные водители при проезде участков, залитых водой, придерживаются скорости не выше 50-60 километров в час. Физически это явление основано на свойстве жидкости практически не сжиматься.

- Туман – видимость очень плохая, при этом расстояние до предметов, кажется больше, чем есть на самом деле.

- Дымовые завесы при пожарах – такой же эффект, как при тумане.

- Слепящее солнце – ослепление водителя, блики на асфальте.

- Ураганный ветер – боковое давление на автомобиль, как следствие – резкое изменение траектории, попадание предметов на лобовое стекло – дезориентация водителя.

Весна, осень. Это очень опасный переходный период, когда погода резко меняется и меняется состояние дорожного полотна. - Заморозки – сильное уменьшение трения.

- Ледяной дождь, вызывающий обледенение дорожного покрытия – трение для летней резины сводится практически к нулю.

- Внезапный снегопад – ухудшение видимости, уменьшение трения.

- Лиственная подушка на дороге (осенью) – уменьшение трения.

- Перепад температуры через ноль – либо замерзание, либо таяние приводят к изменению сцепления, т.е. трения.

Зима. Также сложный период для вождения, не зря есть водители, которые вообще предпочитают зимой не ездить и держат свои автомобили до лета в гаражах. - Мокрый снег – ухудшение видимости; уменьшение трения особенно сказывается на склонах для тяжелых длинномерных автомобилей (фур).

- Морозы – обледенение лобовых стекол и боковых зеркал.

Формулировка проблем, которые возникают при сложных погодных условиях.

Главные следствия негативных погодных условий:

1. Увеличение тормозного пути.
2. Ухудшение видимости.
3. Возможное ухудшение состояния здоровья водителя.
4. Неправильное поведение пешехода на проезжей части.

Из открытых источников интернета

КАК ПОГУЛЯТЬ ПО ГОРОДУ И НЕ УСТАТЬ?

Комфорт передвижений по городу во многом зависит от выбора транспорта. Пешие прогулки хороши на небольшие расстояния, особенно если поблизости есть парк или сквер. Но дальние прогулки пешком могут оказаться более утомительными, чем приятными. Использовать автомобиль в условиях мегаполиса не всегда удобно. Масса времени тратится на простаивание в пробках, и объехать их бывает проблематично. Наземный общественный транспорт максимально доступен, но вряд ли поездки на нем окажутся комфортными. Для быстрого перемещения по городу подходит метро, но только при наличии его станции в нужном вам месте. Те, кто ценит маневренность транспорта и стремится поддерживать хорошую физическую форму, нередко отдают предпочтение велосипедам. Но велопогулки на дальние дистанции и в условиях холмистой местности часто оказываются утомительными. Другое дело – езда на велосипеде, самокате или другом маневренном средстве передвижения с установленным электромотором. Преимущества транспорта с электроприводом. Человек на персональном электротранспорте использует свою мышечную силу по желанию, а в остальное время пользуется электротягой.

Двухколесный электротранспорт позволяет своим владельцам: легко перемещаться по городу и за его пределами; выбирать оптимальные маршруты; использовать для поездок пешеходные зоны, парковые аллеи, узкие тропы; преодолевать значительные расстояния с экономией времени и сил; наслаждаться комфортом и свободой передвижений; объезжать дорожные заторы; наслаждаться поездками по паркам, скверам, набережным – без вредных выхлопов и шума от двигателя; не беспокоиться о парковке – большинство средств индивидуальной мобильности имеет компактную складную конструкцию и переносится в виде ручной клади; экономить на эксплуатационных расходах – нужно только вовремя заряжать аккумуляторную батарею; ездить по городу и за его пределами без водительских прав – если мощность электромотора не превышает 250 Вт; кататься в комфортной одежде и обуви – например, низкая и широкая дека электросамоката позволяет ездить даже в туфлях на каблучках. Виды персонального электротранспорта. Современные средства передвижения представлены устройствами разных размеров и мощности – от компактных моноколов и гироскутеров до мощных электроскутеров и мопедов. Какой электротранспорт выбрать для

передвижения – зависит от условий его использования, возраста и предпочтений райдера. Как правило, подростки отдают предпочтение гироскутерам и моноколам. Взрослым райдерам нравятся практичные транспортные средства, максимально адаптированные для быстрых поездок по городу: электровелосипеды, электросамокаты, электроскутеры, кикбайки и мопеды на электротяге. Все виды транспорта с электроприводом экономичны и комфортны в использовании, дарят море позитивных эмоций, свободу от пробок и дорожных ограничений. Прогулка по городу на личном электротранспорте позволяет оптимизировать перемещения, не зависеть от городского транспорта, сэкономить время и сберечь силы. При такой поездке вы сможете увидеть все запланированное и посетить именно те места, в которых хотели бы побывать. Причем маршрут может быть любым – как спланированным заранее, так и спонтанным. Полная свобода передвижений позволяет реализовать любые задумки!

Возможности использования электротранспорта

Мобильный электротранспорт оптимально подходит для активного отдыха, городских и загородных поездок, комфортных прогулок и увлекательного времяпровождения. В частности, на таком транспорте удобно: совершать прогулки и поддерживать активный образ жизни. Прогулка по городу на маневренном электровелосипеде или самокате – отличный способ рационально использовать время и побывать во множестве мест, подстраивая маршрут под свои желания. Организовывать экскурсии, выбирать нестандартные маршруты и открывать для себя новые места. Ездить на пикники, в лес, на дачу, в гости, на свидания, в магазин, куда угодно. Компактность большинства видов электротранспорта позволяет комбинировать их с метро, автобусом, электричкой и остальными средствами передвижения. Решать деловые вопросы – даже в час пик быстро добираться на обеды и деловые встречи, с комфортом ездить на работу и домой, оперативно доставлять заказы, эффектно рекламировать товары, проводить опросы и т.д. Возможности использования персонального электротранспорта обширны и зависят от поставленных целей. В частности, транспорт с электроприводом отлично подходит для активных и увлекательных прогулок по городу. Электромотор значительно облегчит ваши передвижения, поэтому даже длительная поездка не вызовет усталости.

На колёсах: топ-7 средств передвижения по городу без авто

Асфальт просох и его уже пора раскатывать. Вопрос только: на чем? Какой электротранспорт выбрать жителю мегаполиса – электросамокат, гироскутер, электророллики, а может обычный велосипед? Рассказываем, на какие виды транспорта для города обратить внимание первым делом и в чем прелесть каждого из них.

С приходом тепла на улицах появляется все больше велосипедистов, роллеров, лонгбордистов и любителей других необычных видов транспорта. Кто-то добираться так на работу, а кто-то просто передвигается по городу, спеша по делам, дразня одним своим видом стоящих в пробках автомобилистов и ненавязчиво пропагандируя здоровый способ жизни с заботой об экологии.

Велосипед

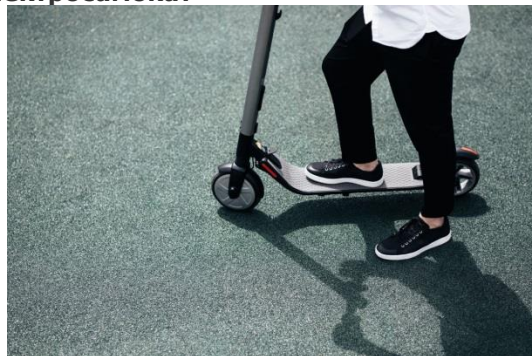


городской – сегодня так много различных предложений на велорынке, что каждый человек может найти вариант, отвечающий всем его «хочу». В хорошую погоду, когда никуда не нужно спешить, это идеальное средство передвижения одному или в приятной компании. Для большого города одним из наиболее удачных решений станет складной велосипед, который можно быстро сложить и проехать часть пути до пункта назначения на маршрутке, если опаздываете или устали крутить педали.

Особенно советуем обратить внимание на велосипеды тем, кто постоянно сидит на работе и очень мало двигается. Если вы привыкли использовать лифт вместо обычной лестницы и предпочитаете проехать на трамвае от метро домой вместо того, чтобы пройти 10-15 минут пешком, велосипед станет хорошей мотивацией, чтобы хоть иногда разминаться.

Заодно и ноги подтянете благодаря регулярным кардионагрузкам.

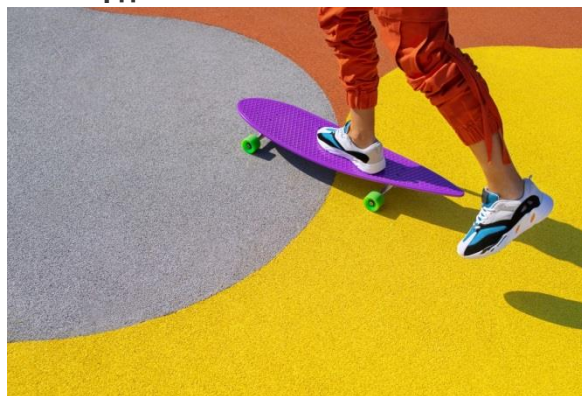
Электросамокат



Самокат сейчас есть чуть ли не у каждого второго ребёнка, а иногда с таким транспортным средством можно встретить и взрослых, но вот электросамокат – все еще редкость для городов. Тем не менее, есть те, кто выделяется из потока катающихся и задает тенденцию для остальных. Если для езды на обычном самокате нужно прилагать усилия и двигаться, то с его электронным «братом» всё гораздо проще – нажал кнопку и поехал. Главное – не забывать заряжать устройство, чтобы вам не пришлось тащить его в руках в самый неподходящий момент.

Еще одно преимущество этого вида транспорта в том, что на него можно прицепить небольшой багажник и захватить с собой необходимые вещи. Конечно, электросамокаты прекрасны не только для передвижения по городу, но и для прогулок в больших парковых зонах и вдоль длинных набережных. Проехал часть пути, полюбовался красотами вокруг, сел отдохнуть, перекусил и поехал колесить дальше.

Лонгборд



С каждым годом на улицах можно заметить всё больше рассекающих по городу лонгбордистов, а самые заядлые любители необычной езды всеерьез увлекаются этой темой. Современные борды – это не просто длинные «серфовые» доски и даже не скейты, к которым все давно привыкли. Скейтборды – хоть и не новое, но свежее дыхание четырехколесных досок. На них

часто обращают внимание, но подойдет такой транспорт не всем. И вот почему.

Прежде всего, это трюковый снаряд, ведь сама доска очень прочная, а колеса жесткие (как мама после родительского собрания). И всё в доске выполнено так, чтобы можно было максимально эффективно выполнять трюки. Так что первым делом это транспорт для обожателей приключений и нового опыта, чтобы штурмовать парки и оттачивать навыки в исполнении маневров. Но офисных работников тоже не стоит сбрасывать со счетов: на борде можно вальяжно вырисовывать дуги по дороге на работу, если вы живете где-то недалеко.

Единственное, придется заморочиться с маршрутом, и подобрать его с минимумом препятствий – холмистых дорожек, горок, ям, переходов. Иначе есть риск приехать на работу уставшим, мокрым и злым. Опытные лонгбордисты уверяют, что научиться кататься на борде совсем не сложно, а кататься на нем – одно удовольствие. Можно еще выучить парочку трюков и стать настоящей звездой района ☺

Гироскутер



Еще один способ не загрязнять воздух (но и педали на велосипеде не крутить), быстро добираясь при этом в нужное место – это пересечь на гироскутере. Этот транспорт также работает от аккумулятора, поэтому вам понадобится лишь электричество для подзарядки (и на топливо разоряться не придется). Гироскутеры маневренные, надежные, безопасные и достаточно компактные, а еще – удобные и очень стильные. Благо, на современном рынке есть множество соответствующих моделей, которые могут похвастаться дополнительными «плюшками» помимо упомянутых достоинств.

Что еще важно: съемный штурвал скутера позволяет экономить место и без проблем перевозить девайс в багажнике авто или хранить его в комнате. А в офис или на важную встречу с ним можно добраться в разы быстрее, чем при пешей ходьбе.

Гироборд



Гироборд – собрат гироскутера. Удачное сочетание персонального транспорта и генератора положительных эмоций воплощено в этом современном средстве передвижения. Это мини-сигвей в классическом виде, за исключением самого управления. В нем отсутствует рычаг (ручка), но при этом платформа для ног оснащена независимым колесом-электромотором, а управление движения задается бортовым компьютером, реагирующим на наклоны платформы. Он идеален для катания в парке с друзьями, отдыха с семьей и незабываемых уикендов на развлекательных мероприятиях где-то под открытым небом.

Гироборд также компактен и мобилен, легок для транспортировки в рюкзаке и поместится в багажнике любого автомобиля, если вы захотите взять его с собой в дорогу. Еще одно преимущество данного транспорта в том, что он практически бесшумен во время езды, делая передвижение возможным практически везде, где угодно.

Моноколесо



Если вы живете в большом городе, то моноколесо – оптимальный вариант, который можно использовать круглый год. Конечно, приятнее раскатывать на нем весной и летом, когда в лицо дует теплый ветерок, а солнце припекает в спину, и не нужно объезжать сугробы снега или осенние лужи. Впрочем, есть своя логика в том, чтобы готовить сани летом, а моноколесо – зимой.

Конечно, многих волнует вопрос, безопасно ли ездить на транспортном средстве, у которого всего одно колесо? Ведь воображение часто рисует нам

страшные картины внезапно отключающегося на полном ходу колеса с феерическим падением. Но реальный опыт ездовых показывает, что контроллер, поддерживающий равновесие, сгорает обычно на малой скорости в условиях наличия препятствий, а небольшая «авария» возможна, когда, например, сгорает датчик. Но это единичные случаи на десятки тысяч пройденных километров. Что касается преимуществ моноколес, то они скоростные, компактные и позволяют преодолевать препятствия, даже передвигаясь по самым узким тропинкам. А еще – они отлично развивают чувство координации и баланса.

Электролики



А вот и самый компактный электротранспорт в мире. Знакомьтесь с еще одним ноу-хау в мире современных технологий – электрическими роликами. Устройство представляет собой что-то среднее между классическими роликовыми коньками и гироскутером. Гибрид состоит из двух независимых платформ со встроенными колесами и электромоторами. Для начала движения вам нужно встать на платформы, а затем стартовать, наклонив тело.

Поверхность электроролликов хитро продумана: она выполнена из материала, который предотвращает скольжение обуви. Такой вид транспорта идеально подходит для молодых людей, которые осмеливаются выделиться из толпы и задавать новые тренды. Всё, что вам нужно – это хорошая техника катания, уверенность, качественные ролики и любимая музыка в ушах. Приловчившись, со временем вы сможете без труда преодолевать все горки, спуски и подземные переходы на своем пути.

Из открытых источников интернета

Что нужно знать водителям электросамокатов



Заряжать электросамокат необходимо на станции проката или можно взять зарядное устройство в аренду.
Заряда хватит на 20-25 км



Не допускайте, чтобы во время движения мотор на колесе погружался в воду. Если она зальет мотор, то произойдет короткое замыкание



Не касаться дискового тормоза



Для использования электросамоката требуется водительское удостоверение. Пользователям рекомендуется надевать шлем



Управлять электросамокатом двумя руками



Не разбирайте электросамокат самостоятельно



Соблюдайте правила



Во время движения ездить вдвоем на одном электросамокате



Соблюдайте скоростной режим, не превышайте максимальную рекомендованную скорость



Соблюдать правила дорожного движения во время вождения



Запрещается прыгать через препятствия

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЕЗДЕ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

ТОЛЬКО ЛИЦАМ СТАРШЕ 14 ЛЕТ МОЖНО
ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО ДОРОГЕ
(ПО КРАЮ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, А ТАК ЖЕ ПО ОБОЧИНЕ)

ПОМНИ:

ЕЗДА «БЕЗ РУК»
ПРИВОДИТ К ТРАВМАМ!

ВНИМАТЕЛЬНО СЛЕДИ
ЗА ДОРОГОЙ И СОБЛЮДАЙ
ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ



САМОКАТ: ПРАВИЛА ЕЗДЫ

В последнее время одним из самых любимых средств передвижения детворы стал самокат. Катаются на нём все, от мала до велика – и дети, только научившиеся ходить, и подростки, и школьники.

Однако, не все родители (а тем более дети) понимают, что это не простая игрушка, а предмет повышенной опасности. Всё дело в том, что дети на самокатах катаются не только на детских площадках, но и участвуют в дорожном движении – передвигаются по пешеходным дорожкам, тротуарам и пешеходным переходам.

При этом, согласно действующим ПДД, ребёнок или взрослый на самокате приравнивается к пешеходу, что снижает бдительность. Нередко подобное легкомыслие приводит к ДТП.

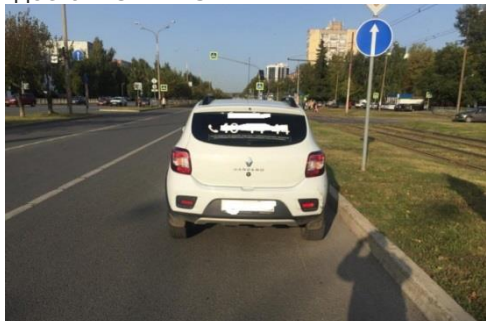
Так, **14 мая 2020 года** в Набережных Челнах на местном проезде проспекта Мира 30-летний водитель автомобиля Hyundai совершил наезд на 12-летнего ребёнка, который пересекал проезжую часть на самокате в неустановленном для этого месте. В результате ДТП ребёнок отделался ушибами, приехавшие медики осмотрели его и оказали помощь на месте.

14 июня 2020 года в районе 14 часов дня в селе Новотроицкое под Набережными Челнами 22-летний водитель автомобиля Лада Гранта совершил наезд на 9-летнего мальчика, который катался на электросамокате без присмотра взрослых. В результате ДТП мальчик был госпитализирован в БСМП с сотрясанием мозга и переломом носа.



18 сентября 2020 года в 14 часов дня на проспекте Сююмбике таксист за рулём автомобиля Рено Сандеро сбил 10-летнего ребёнка, который на самокате выехал на

пешеходный переход на запрещающий сигнал светофора. Ребёнок также был без сопровождения взрослых. В результате ДТП ребёнок получил телесные повреждения и был доставлен в БСМП.



Правила безопасного движения на самокате

Как видно из вышеперечисленных примеров, ДТП чаще всего случаются, когда дети катаются на самокате без присмотра. В этом случае они могут нечаянно (или нет) выехать на «зебру», на проезжую часть, зачастую прямо под колёса автомобиля. Ребёнок на самокате имеет небольшую высоту, поэтому малозаметен для водителей, особенно едущих на больших внедорожниках, грузовиках или автобусах. Появление ребёнка на самокате в таких случаях становится неожиданностью для водителя. Хорошо, если он успеет среагировать. Если же нет – ДТП гарантированно.

Именно поэтому, самое первое и самое главное правило при катании на самокате – **не оставлять детей без присмотра.**

Зачастую, опасность подстерегает даже во дворе, при катании по тротуарам. Ведь ребёнок может в любой момент потерять равновесие и оказаться на проезжей части. Или наоборот – он может встретиться с любителями парковаться на тротуарах, которые часто несмотря «залезают» колёсами на бордюр.

Вторая опасность – это **пересечение пешеходного перехода.** Как мы уже упоминали выше, согласно ПДД человек на самокате приравнивается к пешеходу. То есть, в отличие от велосипеда, на самокате можно выезжать на пешеходный переход не спешиваясь.

Однако, мы настоятельно рекомендуем приучить ребёнка спешиваться с самоката, а также пересекать проезжую часть только под присмотром взрослых. Идеальный вариант, когда ребёнок спускается с самоката, берёт Вас за руку, а Вы несёте самокат в другой руке. Таким образом Вы максимально быстро и безопасно пересечёте проезжую часть. Если же ребёнок выезжает на переход, не спешившись, он может неожиданно оказаться под колёсами или упасть на дорогу. Даже если в этот момент

рядом не будет автомобилей, это будет лишняя задержка на проезжей части – время нахождения на дороге должно быть минимальным. Если же ребёнок спешивается, но ведёт самокат самостоятельно, то самокат может укатиться, ребёнок может резко побежать за ним на дорогу и т.д. Поэтому, родителям стоит запомнить правило – в одной руке ребёнок, в другой – самокат.

Повышаем видимость и слышимость самоката

Если приведённые выше советы относятся больше к активной безопасности, то информация этого раздела относится уже к пассивной безопасности. Так как самокат имеет небольшие габариты, у него отсутствует двигатель, то он малозаметен и практически не слышен на дороге. Это опасно как при встрече с автомобилями, так и с пешеходами, и с детскими колясками и т.д.

Чтобы повысить безопасность, нужно улучшить видимость и слышимость самого самоката. Для этого мы рекомендуем «тюнинг» из трёх элементов:

- светоотражающая лента;
- габаритный фонарь;
- звонок или сигнал.

Первые два элемента повышают видимость самоката, последний – слышимость.



В качестве эксперимента мы взяли обычный детский самокат и самостоятельно дооснастили его.

Так, на ручку самоката мы установили гибкий светоотражающий браслет для одежды. При необходимости его можно снять и одеть, к примеру, на рукав куртки или кофты. Данный элемент будет отражать свет фар и уличных фонарей, что позволит заранее заметить самокат.

В качестве габаритного фонаря мы установили светодиодный фонарик, который предназначен для установки на велосипеды – его можно приобрести в любом спортивном магазине. Он имеет два режима работы – постоянный свет и мерцание. Работает фонарик от батареек, крепится при помощи силиконового ремешка в комплекте. Данный

фонарь позволит издали увидеть самокат даже в кромешной темноте (в отличие от светоотражающей ленты, которая светится только при попадании на неё света). Кроме того, данный фонарь также улучшает видимость дороги в темноте для самого ребёнка.

Для повышения слышимости мы установили на самокат велосипедный звонок. Он позволит ребёнку сообщить о своём приближении к пешеходам, коляскам, велосипедистам и т.д.

В этой статье мы расскажем о том, что грозит водителю за взятку сотруднику ГИБДД.

Нередко у водителей, нарушивших ПДД, возникает желание «договориться» с автоинспектором на месте. Особенно это касается грубых нарушений ПДД, таких как выезд на встречную полосу или вождение в пьяном виде. Учитывая, что за эти нарушения грозит солидный штраф или даже лишение водительских прав, взятка кажется водителям последней соломинкой, которая может их спасти.

Однако, на самом деле попытка дать взятку может только усугубить ситуацию. Согласно санкциям статьи 291 УК РФ, за дачу взятки может грозить следующее наказание:

- штраф в размере до 500 тысяч рублей, или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 1 года, или в размере от пятикратной до тридцатикратной суммы взятки
- исправительные работы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового
- принудительные работы на срок до 3 лет
- лишение свободы на срок до 2 лет со штрафом в размере от пятикратной до десятикратной суммы взятки или без такового.

При этом, лицо, давшее взятку, освобождается от уголовной ответственности, если оно активно способствовало раскрытию и расследованию преступления и либо в отношении него имело место вымогательство взятки со стороны должностного лица, либо лицо после совершения преступления добровольно сообщило в орган, имеющий право возбудить уголовное дело, о даче взятки.

По информации ГИБДД Татарстана, с начала 2021 года сотрудники ГИБДД пресекли 25 фактов дачи взятки должностным лицам.

Так, 27 января текущего года в отделении регистрации автотранспортных средств города Казани гражданин предложил сотруднику Госавтоинспекции взятку в размере 50 000 рублей за оказание содействия в легализации «красивых» госномеров. В последующем гражданин был задержан при попытке передачи денежных средств. В отношении него было возбуждено уголовное дело по статье 291 УК РФ, материалы уголовного дела направлены в суд.

4 апреля 2021 года в городе Казани нетрезвый водитель автомобиля Фольксваген в целях избежания ответственности попытался передать сотруднику ГИБДД взятку в размере 50 000 рублей, после чего был задержан. В настоящее время решается вопрос о возбуждении уголовного дела.

23 декабря 2020 года в экзаменационном отделении ГИБДД ОМВД России по Арскому району кандидат в водители предложил полицейскому взятку в размере 15 000 рублей для сдачи практического этапа экзамена на права. Мужчина был задержан, материалы уголовного дела направлены в суд. 14 апреля 2021 года суд назначил мужчине наказание в виде 3 лет лишения свободы условно, с испытательным сроком 2 года.

Чтобы избежать таких проблем, соблюдайте ПДД, а в случае нарушения – не усугубляйте ситуацию дачей взятки. Если же автоинспектор сам вымогает у Вас взятку, то нужно об этом сообщить на «горячую линию» МВД или в службу собственной безопасности МВД, чтобы избежать уголовного наказания.

А он горит, зеленый...Как менялись светофоры с XIX века до наших дней

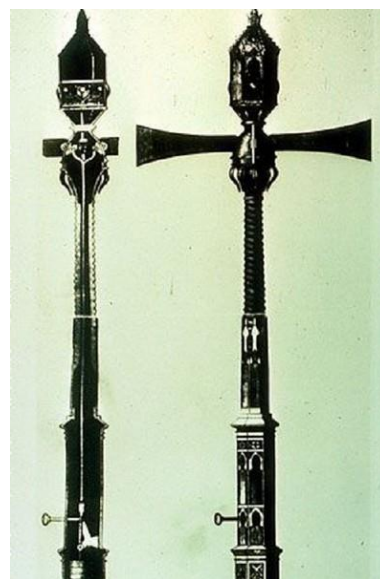


5 февраля 1952 года на одной из улиц Нью-Йорка был установлен **первый в истории светофор для пешеходов**. Ведь до этого участниками дорожного движения считались исключительно автомобили. Это был настоящий прорыв в организации уличного движения, но далеко не финальная точка в развитии регулирующей инфраструктуры. И сегодня мы расскажем про **историю светофоров** с их появления в 1868 году до самых последних и перспективных разработок нашего времени.

Первый светофор. 1868 год. Лондон

Первый в мире светофор появился в декабре 1868 года в Лондоне напротив здания Парламента. Своим рождением он обязан другому подобному устройству – железнодорожному семафору. Ведь именно на основе последнего Джон Пик Найт создал механическую конструкцию, давшую начало светофорам.

Светофор этот управлялся вручную – уличный полицейский регулировал появление на табло горизонтальной (остановка) и наклоненной под углом 45 градусов (ход) стрелок, регулирующих движение гужевого транспорта и пешеходов. Ночью, когда видимость не позволяла увидеть стрелки издали, их заменяла газовая лампа с красной и зеленой линзами.



Первый светофор. 1868 год. Лондон.
Источник фото: jalornik.com

Конструкция эта просуществовала недолго – уже через три недели газовый фонарь взорвался и ранил полицейского, контролирующего светофор. Устройство решили не восстанавливать.

Первый электрический светофор. 1914 год. Кливленд

Впоследствии «семафорная» система организации уличного движения появилась в некоторых других городах, однако особой популярности не снискала, несмотря на попытки ее модернизировать и адаптировать под нужды мира, в котором появились автомобили. А патент на первый электрический двухцветный светофор был выдан в 1912 году полицейскому из американского штата Юта.



Перекресток в Кливленде с первыми электрическими светофорами. Источник фото: fcext.com

Правда, на улицах электрические светофоры появились лишь в 1914 году. Случилось это на оживленном перекрестке в Кливленде (штат Огайо), где компанией American Traffic Signal Company были установлены четыре конструкции с красными и зелеными фонарями. Чтобы привлечь к себе внимание непривыкших к подобной новинке водителей, светофор также издавал громкий звуковой сигнал при смене цвета. А регулировал данный процесс полицейский, сидевший рядом в будке и следивший за уличным движением и его актуальными нуждами.

A Signal That Leads the World in Value \$67⁵⁰

SIMPLEX extraordinary features plus a Phenomenal Low Price

This new type meets the demand of many cities and villages for 2-Color signals. They are ideal, low in price, easily hung up, simply controlled, and very efficient.

The operation is quite simple. When the red STOP goes out, there is an interval of about three seconds before the green GO lights on, and vice versa. This interval gives the driver time to get ready.

The Lowest Cost of Operation

AT 10 CENTS PER KILOWATT HOUR THIS SIMPLEX SIGNAL, INCLUDING ITS MOTOR CONTROLLER OPERATES FOR 2 CENTS PER HOUR.

The scientific reason for Simplex efficiency is based on the fact that any light throws its rays in all directions, or wastes power. SOLELY IN ALL DIRECTIONS. Simplex signals use 110-watt bulbs which are just as bright on one side as on the other.

Where other signals of this type use 8 bulbs, this Simplex takes only 3 bulbs. Where other signals take 165 watts, this Simplex uses only 165 watts. They save \$40 to \$60 a year on current alone.

And where 43 candlepower illuminates the lenses of other signals, 145 candlepower lights Simplex lenses. NO mass of wires and sockets and "whiskers." Simplex signals are NOT complicated.

No wonder Simplex signals do not get out of order. No wonder repairs are never needed.

Any local electrician can easily hang SIMPLEX signals. Others it takes only a day, depending on how far to the power wire, etc. Wire and conduit cost very little.

Interior Simplicity Insures Satisfaction

Simplex Inside Completely Trouble-Free

FOR CASH WITH ORDER TAKE OFF 3% DISCOUNT

Объявление в газете о продаже первых электрических светофоров. Источник фото: kbrhorse.net

Первая связанная система светофоров. 1917 год. Солт-Лейк-Сити

Появление работающих автономно

светофоров на отдельных перекрестках не позволяло эффективно организовывать уличное движение по всему городу. И полиция быстро поняла, что лучше иметь связанную между собой систему регулирующих огней, управляемую из общего центра. Впервые внедрить подобную инновацию получилось в 1917 году в Солт-Лейк-Сити, где цвета светофоров на шести перекрестках менялись вручную одним оператором.



Разнообразные конструкции электрических светофоров в первое десятилетие их существования. Источник фото: blog.echarta.com

А в 1922 году в Хьюстоне (штат Техас) появилась взаимосвязанная система светофоров, управляемая в автоматическом режиме.

Первый трехцветный светофор. 1920 год. Нью-Йорк и Детройт

Если до этого светофоры десятилетиями показывали только два варианта действий: езду и остановку, за которые отвечали, соответственно, зеленый и красный цвета, то в 1920 году одновременно в Нью-Йорке и Детройте были установлены первые конструкции с желтым цветом. Последний помогал водителям подготовиться к движению, сообщая своим миганием о скорой смене сигнала.

Первый светофор для пешеходов. 1952 год. Нью-Йорк

Удивительное дело, но до 1952 года светофоры во всем мире регулировали исключительно движение автомобилей. Именно машины считались настоящими хозяевами городских улиц, а пешеходы должны были подстраиваться под нужды транспорта, а не собственные потребности.

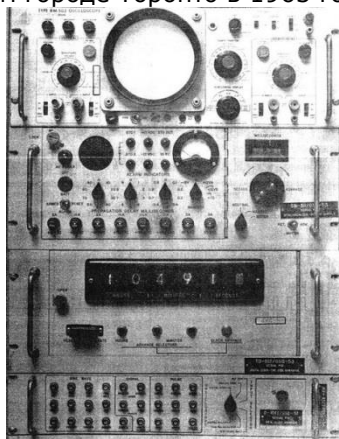


Классический светофор для пешеходов.
Источник фото: hq-wallpapers.ru

Первой исправить это дискриминационное положение решилась полиция Нью-Йорка. И именно в этом городе 5 февраля 1952 года появились первые светофоры, предназначенные для пешеходов. В считанные годы новинка была внедрена по всему миру, и сейчас трудно себе представить улицу мегаполиса без подобных конструкций.

Первая компьютерная система светофоров. 1963 год. Торонто

Повсеместное развитие компьютеров во второй половине двадцатого века привело к тому, что ЭВМ стали использоваться даже в коммунальном хозяйстве. Примером тому может послужить первая компьютеризированная система регулирования уличного движения, появившаяся в канадском городе Торонто в 1963 году.



Старая электронная вычислительная машина для управления уличным трафиком.
Источник фото: jrgos.ca

Отныне за переключение световых сигналов на светофорах стал отвечать электронный мозг. Причем, со временем он это начал делать не в автоматическом режиме таймера, а в соответствии с текущей загруженности трафика на тех или иных улицах. Ведь движение автомобилей легко отследить при помощи камер, а рассчитать на основе этих данных оптимальное время

чередования красного и зеленого цветов любой компьютер может в считанные секунды.

Первые светофоры с обратным отсчетом. 1998 год. Франция

Опыты со светофорами, которые могли бы показывать водителям и пешеходам, сколько времени осталось до смены сигнала, проводила еще в 1925 году уже упомянутая выше компания American Traffic Signal Company. Она создала громоздкую конструкцию со множеством мелких лампочек, гаснущих одна за одной, пока горит основной цвет. Но тогда подобное новшество не прижилось.



Стандартный светофор с обратным отсчетом.
Источник фото: inmsk.ru

К идее таймера вернулись в девяностых годах двадцатого века на волне развития и удешевления технологии светодиодов. Считается, что первый светофор с цифровым обратным отсчетом на светодиодном табло появился во Франции в 1998 году.

Светофоры будущего

В последнее десятилетие ничего принципиально нового со светофорами не произошло. Этому относительно простому устройству оказались чужды достижения научно-технического прогресса и развитие средств коммуникации, в том числе, мобильных. Однако существует множество проектов, которые предусматривают внедрение инноваций в этот элемент уличной инфраструктуры.

Виртуальная стена

Технология с названием «Виртуальная стена» станет на пути у тех водителей, которые по тем или иным причинам игнорируют запрещающие сигналы светофора. Ведь можно не остановиться на красный свет, но практически невозможно заставить себя проехать сквозь стену, пусть она и не каменная, а лазерная.

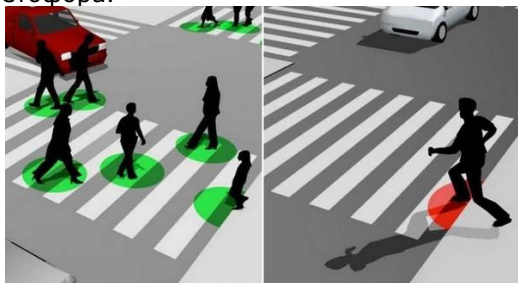


Светофор Виртуальная стена. Источник фото: rsrussia.org

«Виртуальная стена» представляет собой лазерную завесу с движимыми изображениями, которая перекрывает дорогу на красный свет, превращается в желтый при подготовке к смене сигнала светофора и исчезает, когда можно продолжить движение.

Разноцветная подсветка пешеходов

Существует проект схожей системы регулировки уличного движения, но предназначенной не для водителей, а для пешеходов. Ведь последние тоже часто не обращают внимание на цвет сигнала светофора.



Разноцветная подсветка пешеходов на переходе. Источник фото: marbella4.com

А это система предусматривает, что когда они переходят улицу на зеленый цвет, под

их ногами горит зеленый круг, на желтый – желтый, а на красный, соответственно, красный. Конечно, это не может задержать нарушителя физически, зато весьма повлияет на него психологически.

Анимированный фитнес-светофор

Светофор может быть не только нашим надежным защитником от дорожно-транспортных происшествий, но и личным фитнес-тренером. Ведь если существуют конструкции с движущимися светодиодами человечками на табло, то почему бы не придать этому элементу дизайна еще и полезную функцию?



Анимированный фитнес-светофор. Источник фото: modernottawa.blogspot.com

К примеру, эти человечки могут показывать людям, собравшимся в ожидании зеленого света светофора, простые физические упражнения, которые можно выполнить здесь и сейчас. Ведь все равно людям обычно нечем заняться в эти двадцать-тридцать секунд, и можно скрасить это время небольшой зарядкой, полезной для организма.

Источник: <https://novate.ru/blogs/040214/25312/>

Международный день светофора!

Современная жизнь автострад не мыслима без этого трехглазого устройства. Даже дети знают, что красный свет означает «стоп», желтый – «внимание», зеленый – «путь свободен». И все это четко, без лишней суеты, уже на уровне автоматического сознания.

Международный день светофора облюбовал себе жаркий день 5 августа, и празднует свой индивидуальный

праздник веселым трехцветным подмигиванием.



История рождения.

Прошло ровно сто лет, и светофор стал важным, жизненно необходимым атрибутом автотрасс.

А всё начиналось в Америке, в 1914 году. 5 августа в городе Кливленде появился первый прародитель современного аппарата. Он был неуклюжим, имел всего два глаза – красный и зеленый. Когда свет переключался, устройство издавало звук, а руководил прибором полицейский в стеклянной будке.

Но именно этот день берут за точку отсчета в жизни светофора.

На самом деле корни этого необычного устройства намного глубже. Еще в 19 веке англичанин Джей Найт изобрел аппарат, который установили в 1868 году в Лондоне.

Управляли им вручную, а когда темнело, включали газовый фонарь для подсветки. Через год один «глаз» у аппарата взорвался, и полицейский, который управлял устройством, получил «боевые» ранения. После этого случая о светофоре забыли на целых полвека.

В 1910 году изобрели и запатентовали первый автоматический светофор.



Один из первых автоматических светофоров.

Привычный аппарат с тремя фонарями-сигналами появился лишь в 1920 году. Он был установлен в Детройте, а затем плавно распространился по городам Америки и Европы.

В России светофор появился через 10 лет. Первый аппарат установили в Ленинграде, чуть позже – в Москве. На Украине трехглазый друг пешеходов и водителей появился в 1936 году, в Харькове.

Интересные факты о светофоре.

Светофоры – устройства солидные и достаточно дорогие. В среднем эти электронные постовые стоят от 30 до 80 тысяч долларов. Всё зависит от навороченности и крутизны.

Больше всего светофоров, конечно, в больших городах. В среднем за свою жизнь, дожидаясь зеленого света, человечество мегаполисов простаивает на переходе около полугода!

Красный, желтый, зеленый?

Оказывается, цветовая гамма светофоров не везде одинакова. Так, в Японии долгое время вместо зеленого глаза светил синий. Но наука – вещь упрямая: учёные доказали, что зеленый свет воспринимается людьми лучше, и синий фонарь ушёл в небытие.

А в столице Германии – Берлине, есть светофор с тринадцатью световыми сигналами!



Тринадцатиглазое чудо-юдо в Берлине.

Там же, долгое время, у светофоров светился не привычный для нас круглый глаз, а забавный человечек. Он настолько пришёлся жителям по душе, что ему даже дали имя – Ампельман. Когда же Ампельмана изъяли из обихода и заменили сигналы на стандартные, горожане настолько возмутились, что организовали комитет по спасению веселого человечка.

Справедливость восторжествовала! Ампельман вернулся на своё привычное место, стал брэндовым сувениром и обзавелся симпатичной подружкой в Дрездене. Народная любовь – она такая!



Фирменный немецкий человечек
Ампельман



и его подружка.

Еще один любопытный факт. Стандартное расположение сигналов автоматического регулировщика – красный, желтый, зеленый. Но в квартале Типпэри Хилл американского города Сиракьюс (штат Нью-Йорк) сигналы располагаются в обратном порядке. Дело в том, что в этом квартале живут иммигранты из Ирландии, и им не нравилось, что национальный зеленый свет находится под красным британским (вот она, политика!).

Ирландцы разбивали красные стёкла до тех пор, пока власти не плюнули и не изменили порядок цветов в приборе. И в самом деле: почему бы не пойти на такой шаг, если это восстанавливает общественный порядок?

Гори, гори дольше!

В Сингапуре правительство позаботилось о пожилых людях и инвалидах: там зеленый свет может гореть на 3 или 13 секунд больше. Для этого достаточно приложить к считывающему устройству специальную карту.

Пешеходный светофор.

Узкая улочка Винарна Чертовка в Праге настолько мала (всего 70 сантиметров), что там с трудом проходит один человек. И чтобы избежать «пробок», в этом месте установили пешеходного регулировщика, предназначенного для людей. Пешеходы передвигаются в этом месте по очереди!

Памятники светофору.

Ровно сто лет исполнилось молчаливым стражам дорог и пешеходных переходов. Возраст почтенный, поэтому достоин увековечивания. В Лондоне стоит целое светофорное дерево. Никто мимо точно не пройдет!



В Таиланде предприимчивый бронзовый таиландец в каждой руке держит по маленькому светофорчику.



В России памятники светофору находятся в Новосибирске,



Дядя Степа в Москве



и последний, настоящий раритет – в Перми. Этот светофор при желании может функционировать, как и в годы своей боевой молодости.



С Международным днем светофора!
Будьте внимательны на дорогах!

по материалам *darislovo.ru*



Переходящий улицу на зеленый свет до последней минуты сохраняет веру в справедливость.

Виктор Шендерович

Не смотри на светофоры — смотри на машины. Еще ни один пешеход не попал под светофор.

Джеки Мабли

Студенческая газета «Гиппократ»

Учредитель:

ГАПОУ «Набережночелнинский медицинский колледж»

Глав.редактор: Кудряшова И.С.

Администратор сайта:

Галиуллина Л.Р.

Тиражирование: Пантелеев Н.М.

Обзор новостей: Шагабутдинова О.С.

сайт: nabmedkoll.ru

страница в VK: <https://vk.com/club187988398>

Спец.корр.:

Мударисов Даниил, 9112

Вафина Эльвира, 9112

Япарова Варвара, 9214

Мингалиева Азалия, 9112

Видеомонтаж:

Хисаметдинов Ильнар 9124

Яхин Ранис 9111

Павлова Ксения 9112

Редактор VK и Instagram:

Вафина Эльвира 9112

Мингалиева Азалия 9112

Махмутова Эльвина 9112

Дата-корреспонденты:

Вафина Руфина 9132

Шамсиева Гульназ 9132

Хусаинова Анастасия 9112

Фотокорреспонденты:

Ханова Камиля, 9111

Суфиярова Эльвина 9111