**История возникновения и дальнейших изменений ПДД**

**Содержание**

1.Век повозок и телег

2.Автомобиль вчера и сегодня

3.Век автомобилей

4.Первый официальный документ

**1. Век повозок и телег**

Необходимость в соблюдении элементарного порядка движения возникла после того, как человек перестал довольствоваться пешим способом перемещения и пересел на лошадь, а потом – с изобретением колеса – в повозку.

Правила дорожного движения появились давно. Иногда они принимали достаточно курьезные формы, например, было такое требование, чтобы впереди автомобиля должен был бежать мальчик, громкими криками извещающий о приближении экипажа, дабы добропорядочные горожане не падали в обмороки от ужаса при появлении на дороге движущегося с кошмарной скоростью в 12 верст в час зловонного чудовища. Возникающие во время движения конфликты между экипажами и пешеходами привели к необходимости осуществления надзора и контроля, в некоторых случаях и наказания злостных нарушителей. Известно, например, что в Древнем Риме, где одним из средств передвижения были колесницы, на улицах вводили одностороннее движение, а за соблюдением правил следили специально выделенные для этого люди. С течением времени функции контроля за безопасностью дорожного движения государство было вынуждено взять на себя. Во времена правления на Руси Ивана III (XV век) были известны общие правила пользования почтовыми трактами, что позволяло на перекладных лошадях довольно быстро преодолевать большие расстояния. Петр I в начале своего царствования издал прямое указание о соблюдении безопасности дорожного движения, в котором запретил ездить без возниц на невзнузданных лошадях. С созданием в 1718 г. полицейских органов контроль за соблюдением правил движения в Санкт-Петербурге был возложен на полицию. Следует заметить, что государство устанавливало не только правила, но и кару за их нарушение. Анна Иоанновна предписывала ездить только на взнузданных лошадях «со всяким опасением и осторожностью, смирно», ослушников же «бить кнутом и ссылать на каторгу».

Со временем правила дорожного движения были несколько детализированы. В распоряжениях администраций разных городов в конце XVIII века находим такие указания: «когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться»; «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и нескоро».

Конкретизация правил продолжалась и в XIX веке. Обеспечение безопасности движения, как свидетельствуют документы, постепенно становилось одной из основных функций полиции. Изданная в 1883 г. «Инструкция городовым Московской полиции» вручалась каждому городовому, который обязан был всегда иметь ее при себе и руководствоваться в своих действиях. Обязанностям городовых «по соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах» посвящены в Инструкции 30 параграфов из 144-х. К примеру, в §44 предписано:

«Наблюдать, чтобы при езде по улицам правящие лошадьми:

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 сдерживать лошадей;

в) уступали дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, 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 это не распространяется на крестьянские возы»).

Из краткого экскурса в прошлое становится понятным, что передвижение людей, с помощью каких бы средств оно ни осуществлялось, нуждается в определенных правилах. А раз есть правила, то необходим и тот, кто следил бы за их соблюдением.

**2. Автомобиль вчера и сегодня**

Человек создавал дороги не для удовлетворения собственного тщеславия. Он создал их для того, чтобы ездить по ним. Но на чем? Еще Леонардо да Винчи сконструировал повозку с ручным управлением. Впрочем, эту повозку сложно назвать автомобилем, потому что на ней не было главного – источника энергии. Сначала источником, двигающим машину, стал паровой двигатель. Первенство в его изобретении обычно приписывается Джеймсу Уатту, создавшему в 1769 году первую паровую машину. Но первый паровой автомобиль все же сделал француз Киньо, причем, в том же 1769 году. Более известные конструкции появились позже: почтовая карета Тревитика (1803) и легковой автомобиль Ханкока (1822). А во Франции в 1873 был создан первый паровой омнибус, прадедушка сегодняшнего автобуса.

Конечно, паровой двигатель был далек от идеала, и инженеры всего мира искали новые решения. Мало кто знает, но в 1806 году в Швейцарии в мастерской Исаака де Ривазо появилось транспортное средство, проехавшее несколько метров за счет **двигателя внутреннего сгорания** (ДВС). Однако такое расстояние никого не удовлетворяло. Блестящая идея пришла в голову французу Ленуару. Он соединил пары бензина с воздухом и использовал эту смесь как движущую силу. Машина с ДВС его конструкции преодолела расстояние от Парижа до Жуэнвиля Ле Пон.

Николаус Отто усовершенствовал двигатель Ленуара. В 1876 году он запатентовал ДВС, в котором использовалось сжатие бензиновоздушной смеси в камере сгорания и **четырехтактный рабочий цикл**. Но патент Отто был отменен в 1896 году. Причиной стало обращение в суд наследников другого французского инженера, Бo де Роща, который еще в 1862 году теоретически обосновал принцип четырехтактного двигателя. И вот после отмены этого патента все, кто пожелал, могли изготавливать четырехтактные двигатели внутреннего сгорания.

Первым, кто создал по настоящему легкий и компактный ДВС был **Готлиб Даймлер**. Его одноцилиндровый мотор объемом 460 куб.см. при 700 оборотах в минуту имел невероятную по тем временам мощность в 1,1 кВт (1,5 л.с.). У двигателя была вполне современная система зажигания и карбюратор, что делало его пригодным для установки на колесный экипаж.

Такой трехколесный экипаж сконструировал в 1885 году **Карл Бенц**, а сам Даймлер создал первый на свете мотоцикл. Этот «байк» массой 90 кг имел деревянные окованные колеса, деревянную же раму и развивал скорость в 12 км/ч. Но идея построить автомобиль не оставила Даймлера и в 1886 году он поразил соотечественников первым скоростным четырехколесным автомобилем. Он развивал фантастическую скорость в 18 км/ч, что послужило толчком к гонке мощностей и скоростей, продолжающейся и по сей день.

За короткое время мощность выросла до 45 кВт (60 л.с.). Это заставило отказаться от ременной передачи и автомобиль приобрел современную компоновку. Спереди размещался двигатель, соединенный сцеплением с коробкой передач, затем шел карданный вал, дифференциал с распределителем и жесткая задняя ось. В конце 19 века появилась и зажигание от магнето системы Боша.

Некоторые любят шутить, что тормоза придумали трусы. Так это или нет, теперь уже не проверить, но уже в 1900 году практически все автомобили имели две независимые тормозных системы. Ножной тормоз блокировал передние либо задние колеса, а ручной тормоз имел вспомогательную функцию.

Говоря об автомобиле, не обойти стороной и колеса, которые сначала были стальными и жесткими. От ударов не спасали самые лучшие рессоры и амортизаторы. Поэтому на колесо надевали резиновый обруч, оберегающий автомобиль и его пассажиров от мелких неровностей дороги. Крупные же чаще всего приводили к поломке автомобиля.

Сегодня фамилию одного провинциального шотландского ветеринара знает весь мир. Именно он догадался свернуть в круг резиновый шланг, которым поливал свой газон, и вставить в него клапан собственного изготовления. То, что получилось он наклеил на колеса трехколесного велосипеда своего сынишки. Эффект был просто поразительный! Мальчишка с легкостью обгонял всех сверстников во дворе. А звали того ветеринара **Джон Бойд Данлоп**.

Год спустя Данлоп получил патент на изобретение, однако кроме удовольствия от езды, оно создавали еще и немало проблем. Шины не желали держаться на колесах, а при порыве их трудно было заменить. Впрочем, эти проблемы в основном интересовали автогонщиков. Одним из таких был француз **Эдуард Мишлен**, который вместе со своим братом собирался на автомобиле других братьев – **Пежо**, принять участие в автогонках Париж-Бордо-Париж.

Мишлен разработал съемные ободья, крепящиеся на дисках с помощью болтов. И хоть за время соревнований братьям пришлось заменить проколотые шины 65 раз, преимущества перевесили. Впоследствии братья организовали собственную фабрику по производству пневматических шин. Но только в 1914 году появились практически современные колеса типа “Рейдж – Уитворт”. Правда, сначала съемные лучеобразные колеса с канавкообразным пазом крепились только центральным винтом и только позже их стали крепить тремя, четырьмя или пятью винтами.

Ну а дальше уже автомобиль развивался постепенно, без серьезных революций. С каждым годом улучшаются технические характеристики, комфорт и безопасность. Что ждет нас в будущем? Однозначно, старик ДВС подошел уже вплотную к максимальному КПД, какой только можно из него выдавить. Поэтому рано или поздно он уступит свое место электромотору. Но перед этим необходимо разработать недорогие и эффективные источники энергии.

Пока что мы можем наблюдать переходный процесс – все больше становится автомобилей с **гибридной силовой установкой**. Сердце гибридов все то же – ДВС, но крутит он на постоянном оптимальном режиме только электрогенератор, и механической связи с колесами не имеет. И не смотря на некоторые потери при преобразованиях энергии, все же достигается значительная экономия, ведь КПД электромоторов вплотную приближается к 100%. Пока подождем и будем наблюдать. То ли еще будет!

**3. Век автомобилей**

Вернемся в начало ХХ века, когда, как было сказано выше, количество автомобильного и гужевого транспорта продолжало расти. Градоначальники распорядились об ограничении скорости езды сначала до 12 верст в час, а в 1907 г. – до 20. Первыми в России и в Украине, кто с появлением автотранспорта почувствовал сложности в передвижении, были жители больших городов: Москвы, Петрограда и Киева. Автомобили и мотоциклы в этих городах уже не являлись редкостью и заметно снизили пропускную способность транспортных артерий и безопасность движения.

В 1908 г. «Московские ведомости» писали: «В Санкт-Петербургской полиции сделано следующее нововведение: чинам полиции на некоторых постах более бойких по движению улиц присвоены короткие белые трости для регулирования движения и безопасности пешеходов. Постовой городовой в случае надобности остановить экипаж или целый ряд экипажей поднимает трость вверх по направлению останавливаемого движения. Все возницы по этому знаку – немедленно и беспрекословно должны останавливаться и продолжать движение тогда, когда трость будет опущена. Этому же подчинены в Петербурге и вагоновожатые при электрическом трамвае, шоферы при автомобилях и велосипедисты». В дальнейшем короткая белая трость получила полосатую окраску, чтобы быть более заметной.

В утвержденной 12 октября 1918 г. Инструкции «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции» обязанности милиции расшифровываются так: «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них».

Впрочем, народ быстро сообразил, что от автомобиля пользы намного больше, чем вреда, и на стыке 19-20-х веков число автомобилей стало расти подобно снежному кому. Естественно, потребность в каком-то урегулировании их поведения на дорогах стала жизненно необходимой.

Впрочем, опыт составления правил в России уже имелся. Касались эти правила извозчиков, то есть лиц, занимавшихся частным извозом по типу современных такси, обычно на собственном экипаже или санях, запряженных лошадью. Но каждая губерния для этой группы участников дорожного движения вырабатывала собственные правила, впрочем, они были похожи друг на друга как родные братья, потому, что основным в этих правилах были тарифы, по которым с извозчиков следовало брать деньги за право занятия их нелегким трудом. Ничего не напоминает?

Естественно, правила регламентировали **порядок выдачи номерных знаков**, обязанности извозчиков, устанавливали **штрафы** за нарушения правил извоза и расценки на перевозку пассажиров в дневное и ночное время, и отдельно – от вокзалов, театров и клубов. По требованию полиции, извозчики были обязаны бесплатно перевозить не способных ходить больных или пьяных и тела умерших, а также возить воду на пожар – за вознаграждение из средств городского пожарного комитета.

Извозчиками могли стать только ранее несудимые лица, имевшие здоровых лошадей, чистые и прочные экипажи и «приличную» упряжь. Они должны были носить униформу: черную шляпу или шапку, черный или темный кафтан и **номерной знак** на поясе синего цвета. Извозчики обязаны были раз в год являться в управу для осмотра их внешнего вида, лошадей и экипажей. Дороги России: беда или победа?

Но некоторые цифры я вам все же приведу. Всего в РФ сегодня почти миллион километров дорог! Вдумайтесь в эту цифру. Она в три раза **превышает расстояние от Земли до Луны**! Только трассы федерального значения имеют суммарную протяженность в 47,1тыс.км (по данным на 2005 год). Это чуть больше длины экватора. Я уже слышу голоса, что, наверное, в основном это грунтовые дороги. Хочу разочаровать господ скептиков. На долю грунтовых дорог приходится не более 300 километров, что составляет менее 1% от всей протяженности трасс федерального значения. Да, наши дороги пока еще уступают европейским, да и вообще нам их не хватает. Специалисты подсчитали, что для полного удовлетворения социально-экономических потребностей страны минимальная протяженность дорожной сети автомобильных дорог России должна составлять не менее 1,5 млн. км., то есть вырасти в полтора раза по сравнению с тем, что мы уже имеем.

Разумеется, это потребует значительного увеличения объемов дорожного строительства. Любителям конкретных цифр, приведу заявление Сергея Франка, министра транспорта РФ. Он объявил, что национальная программа развития сети автомобильных дорог предполагает увеличение общей протяженности автомобильных дорог России к 2010 г на 80 тыс. км. Эту задачу предполагается осуществить с привлечением частных инвесторов, которые получат возможность создать на территории нашей страны сеть платных дорог.

Впрочем, тех, кого пугает само словосочетание «платные дороги», могу успокоить. Коммерческие трассы будут лишь альтернативой обычной дорожной сети. Качество функционирования уже существующих автодорог, и в первую очередь, трасс федерального значения, появление платных дорог не изменит. Водитель сам решит, ехать ли ему по прямой как стрела и идеально ровной дороге, за проезд по которой придется заплатить, или воспользоваться бесплатной, качество которой стало для нас уже привычным. Такая практика с давних пор принята во многих странах мира. И, на мой взгляд, это вполне справедливо, лишь бы не было перегибов.

**4. Первый официальный документ**

Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» стал первым нормативным документом, специально посвященным безопасности автодорожного движения.

В этом документе были учтены многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование, номерные знаки, конкретизировались требования к водителям: наличие у них водительского удостоверения и путевых листов. Устанавливались предельные скорости: для легковых машин и мотоциклов – не свыше 25 верст/час, для грузовых – не свыше 15. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил автодвижения. В соответствии с Декретом контроль был возложен на Автоинспекцию транспортного отдела Моссовета. Указывалось, что милиция и прочие представители власти обязаны оказывать автоинспекторам всяческое содействие.

16 августа 1921 г. издается приказ по Рабоче-Крестьянской милиции № 225, по которому ее сотрудникам предписывалось учиться не только политграмоте, арифметике и русскому языку, но и в обязательном порядке регулированию уличного движения. А в 1922 г. появилась «Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом».

Вплоть до 1940 г. в СССР не было единых ПДД, и их разработка и утверждение относились к компетенции местных органов власти. В 1940 г. были утверждены первые типовые правила движения, на базе которых стали создаваться единообразные правила на местах.

Важным этапом в совершенствовании организации дорожного движения явилось создание в 1957 г. новых типовых правил движения, из которых были исключены многие неоправданные ограничения. На основе этого документа в 1957–59 гг. в большинстве союзных республик разработаны и введены республиканские правила движения.

Первые единые для всей страны «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» были введены в 1961 г. Они базировались на Международной Конвенции 1949 г., которая впервые была совместно подписана несколькими европейскими странами. Затем после некоторой переработки эти Правила были переутверждены в 1965 г. и действовали до 1 января 1973 г., когда их сменили Правила дорожного движения, основанные на Международной Конвенции 1968 г. и дополняющих их Европейских соглашениях.

Со времени введения Правил 1973 г. в СССР произошли значительные изменения в практике организации дорожного движения, изменилось законодательство об ответственности в сфере дорожного движения. Также именно в это время впервые было введено ограничение скорости движения в городах – 60 км/ч.

Рабочими органами Комиссии СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) по сотрудничеству в области транспорта и Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК (Европейской экономической комиссии) ООН сформулирован ряд новых рекомендаций, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Все это требовало периодической корректировки Правил. Поэтому в редакцию ПДД от 1973 г. приказами МВД СССР вносились отдельные изменения и дополнения в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 гг.