

История дорожных знаков

Кузнецова А.П., начальник отдела продаж ООО «ИндорСофт»

Современные дорожные знаки — это, в первую очередь, знаки, регулирующие движение на автомобильных дорогах. А потому их история насчитывает немногим более ста лет. Стремительность развития этих знаков сродни растущей скорости автомобиля. За такой короткий промежуток времени появилось свыше тысячи видов знаков, не раз менялись внешний вид, материалы и способы их представления. Неизменным же оставалось их назначение: обезопасить участников дорожного движения, стереть культурные границы и преодолеть языковой барьер. Как шёл процесс мировой унификации дорожных знаков, позволяют проследить принимаемые в разных странах протоколы и стандарты дорожных знаков.

Первая международная унификация

В 1909 году в Париже прошла 1-я международная конференция по дорожному движению, в результате работы которой была принята первая Международная конвенция автоперевозки [1].

16 европейских государств (среди них — Франция, Австрия, Великобритания, Россия и др.) подписали соглашение, которое, кроме всего прочего, унифицировало первые международные дорожные знаки. Ими стали: «Неровная дорога», «Перекрёсток», «Опасный поворот», «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» (рис. 1). Они могли изображаться на синем или чёрном фоне.

На взгляд современного автолюбителя — довольно неожиданный набор. Многие объясняют тот факт, что в начале века автомобилей в мире насчитывалось не больше 6000 [2]. Главенствовал транспорт гужевой, рельсовый и велосипеды. И первые унифицированные знаки — это знаки доавтомобильной эпохи. Автомобиль начал влиять на формирование правил дорожного движения и появление знаков значительно позже остальных участников дорожного движения. Но его влияние стало решающим.

На рубеже веков установкой дорожных знаков были озадачены активисты туристических лиг, велоклубов, а позже — автомобильных обществ. Именно члены этих объединений испытывали необходимость в знаках, указывающих направление пути и предупреждающих об опасности. Из-за того, что установка знаков была результатом частных инициатив, в скором времени вопрос стандартизации встал особо остро. Так, в некоторых городах Америки в начале прошлого столетия могли одновременно сосуществовать более десятка систем дорожных знаков, установленных различными автомобильными обществами [3].

Изначально вопросы по унификации дорожных знаков решались не внутри государств, а на международном уровне.

Примечательно, что комиссию по выработке первой общеевропейской номенклатуры дорожных знаков возглавлял наш соотечественник — Товарищ председателя Императорского Российского Автомобильного общества (ИРАО) флигель-адъютант В.В. Свечин. Вернувшись с конференции, Свечин выступил с докладом перед Николаем II. Царь поддержал новые правила и вскоре вдоль главных дорог царской России начали появляться европейские дорожные знаки. Правда, мало кто ими пользовался — количество автомобилей в России в 1911 году не превышало и двух тысяч.

В 1926 году делегация Союза ССР приняла участие в парижской международной конференции, где была



Рис. 1. Первые дорожные знаки, стандартизированные в Российской Империи на основе международной конвенции 1909 г.: а) «Неровная дорога», б) «Перекрёсток», в) «Опасный поворот», г) «Железнодорожный переезд со шлагбаумом»



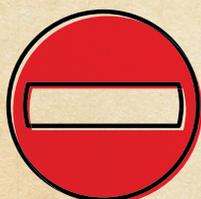
Рис. 2. Первые предупреждающие дорожные знаки, стандартизированные в СССР (1927 г.): а) «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», б) «Неохраняемый железнодорожный переезд», в) «Опасный поворот», г) «Перекрёсток», д) «Неровная дорога», е) «Опасность»

Первый стандарт в СССР

В 1926 году делегация Союза ССР приняла участие в парижской международной конференции, где была

ВОДИТЕЛЬ МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

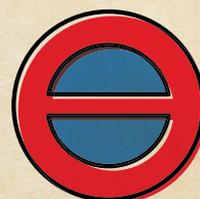
СЛЕДУЮЩИЕ НОВОВВЕДЕННЫЕ УЛИЧНЫЕ ЗНАКИ ТЫ ОБЯЗАН ИЗУЧИТЬ И ТВЕРДО ИХ ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ.



1. Проезд воспрещен.



2. Грузовое движение воспрещено.



3. Остановка воспрещена.



4. Воспрещается проезд автомобилей.



5. Ограничение скорости движения.



6. Тихий ход.



7. Ограничение веса.



8. Ограничение высоты проезда.



9. Ограничение ширины проезда.



10. Знаки у школ, клубов и пр.



11. Разрешенное направление.



12. Место стоянки автомобилей.

НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ ПРАВИЛ, ДИКТУЕМЫХ ЭТИМИ ЗНАКАМИ, ПОВЛЕЧЕТ ЗА СОБОЙ ШТРАФ.

Управление Р-К милиции г. Москвы. Отдел регулирования уличного движения.

Мособлит № 5293. Тир. 32.000. Изд-во Мособлисполкома. 12-я лит. Мособлполиграфия

Рис. 3. Первые встречающиеся и указательные знаки, стандартизованные в СССР (1927 г.)

принята новая конвенция «О дорожных знаках и сигналах». К четырём ранее стандартизированным знакам были добавлены ещё два знака: «Неохраняемый железнодорожный переезд» и «Опасность». Круглую форму заменили треугольником и унифицировали размеры: сторона равнобедренного треугольника равнялась 1000 мм (рис. 2).

Кроме СССР, конвенцию подписали Германия, Австрия, Бельгия, Бразилия, Великобритания, Северная Ирландия, Болгария, Куба, Дания,

Данциг (вольный город), Египет, Испания, Эстония, Финляндия, Франция, Гватемала, Греция, Венгрия, свободное Ирландское государство, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Марокко, Мексика, Монако, Норвегия, Нидерланды, Перу, Персия, Польша, Португалия, Румыния, Королевство Сербов, Хорватов и Словенов, Сиам, Швейцария, Чехословакия, Тунис, Турция и Уругвай.

В Советской России стандарт дорожных знаков, отвечающий требо-

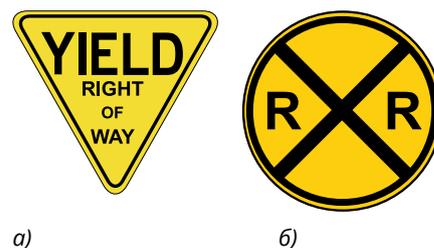
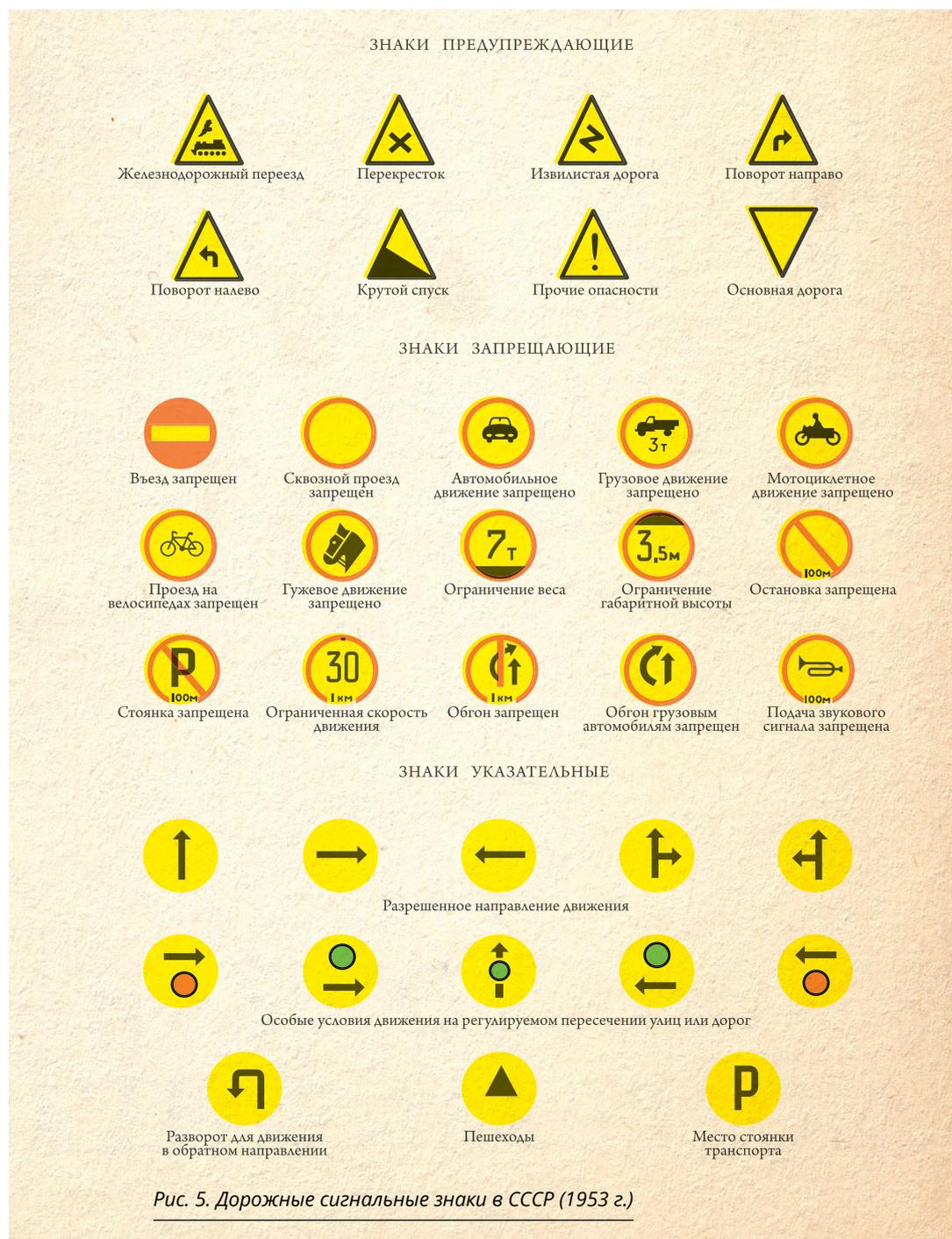


Рис. 4. Знаки в США в середине XX-го века: а) знак «Уступи дорогу», б) знак «Перекрёсток»



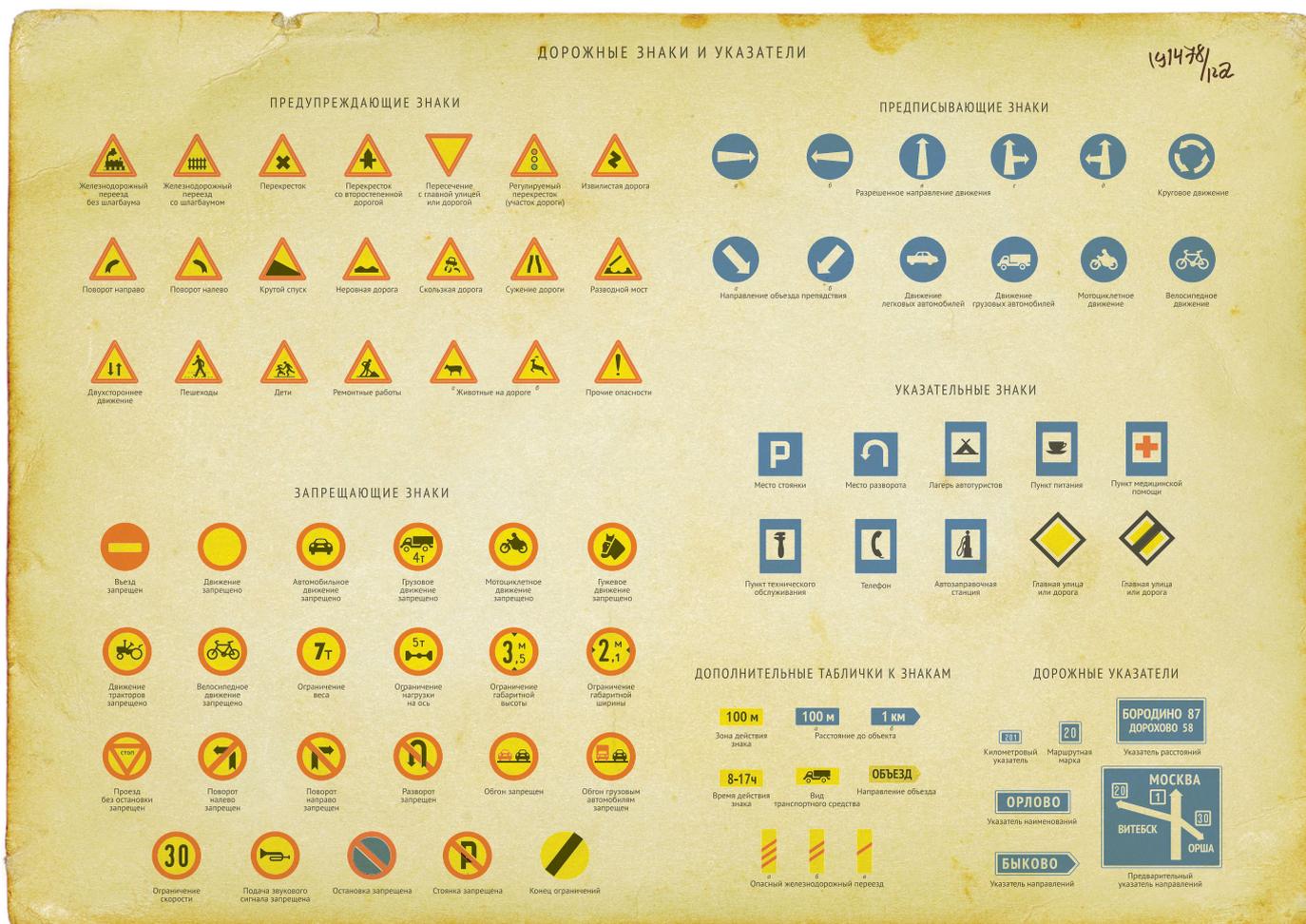


Рис. 6. Дорожные знаки СССР в 1960-е годы

ваниям этой международной конвенции, был принят в декабре 1927 году [4]. Кроме предупреждающих знаков в стандарт вошли воспрещающие и указательные знаки (рис. 3).

Уже в 1931 году была подписана новая международная конвенция, по которой количество знаков увеличилось до 26. К группе предупреждающих об опасности знаков добавились группы из 13-ти воспрещающих и 4-х указательных знаков. С 1933 года все они были применены и в СССР согласно общесоюзному стандарту 5802, сменившему ОСТ 4863 «Знаки сигнальные дорожные для регулирования и безопасности автогужевого движения» [5].

В 1937 году вышло постановление Совнаркома СССР, по которому количество вводимых дорожных знаков было значительно сокращено по сравнению со знаками, применявшимися ранее, так как было доказано, что большое количество знаков рассеивает внимание водителей [6]. В пользовании остались три предупреждающих, пять воспрещающих и два знака на-

правления движения. В числе прочих на долгое время был исключён знак «Неровная дорога».

Неудачная попытка унификации 1949-го года

После второй мировой войны международная унификация дорожных знаков продолжилась. В 1949 году в Женеве принимают новую конвенцию о дорожном движении и протокол о дорожных знаках и сигналах.

Конвенцию о дорожном движении ратифицировали 80 стран. А вот протокол о дорожных знаках поддержали только 34 государства. Ни СССР, ни США, ни Великобритания на тот момент не поддержали разработанную тогда систему знаков.

В это время в мире существовало три системы дорожных знаков: символьная (СССР и большинство стран Европы), текстовая (США, Австралия, Новая Зеландия) и смешанная (текст дополняет символ; такие знаки использовались в Великобритании и некоторых странах Азии и Южной

Америки). Отказываться от действующих внутри страны знаков ни Америка, ни Англия не согласились. Поэтому в 50–60-е годы 20-го века было можно наблюдать самое большое разнообразие действующих в мире дорожных знаков (рис. 4).

В СССР до подписания Женевского протокола действовало только 36 знаков (рис. 5) [7].

Указательные знаки с красными и зелёными кругами использовались для регулирования поворота налево или направо до появления дополнительных секций на светофорах. Долгое время в знаке запрета обгона особой необходимости не было, так как скорость довоенных автомобилей не превышала 80 км/ч. Знак «Неровная дорога» красноречиво отсутствует. Особое внимание обращает на себя знак «Основная дорога», который является полной противоположностью привычного современному автолюбителю знака.

В 1959 году СССР подписывает Женевский протокол, и с 1 января

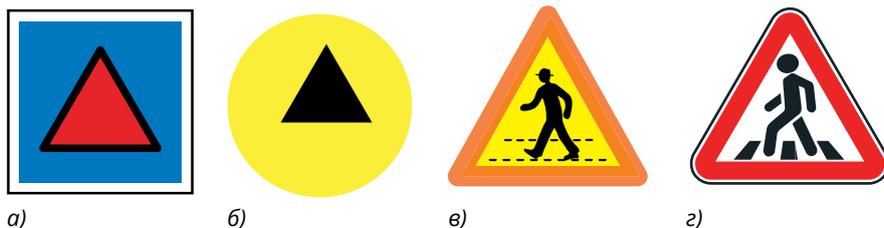


Рис. 7. Эволюция знака «Пешеходы» в СССР и России:
а) 1927 г., б) 1953 г., в) 1961 г., г) с 1978 г. по настоящее время



Рис. 8. Знак «Проезд без остановки запрещён»

1961 года количество знаков увеличивается до 78 [8]. Они приобретают более привычный современному автолюбителю вид (рис. 6) [9]. Хотя появившийся тогда знак «Проезд без остановки запрещён» имел надпись «СТОП» на русском языке в треугольнике, вложенном в круг. Появился знак «Конец ограничений». В знаке «Обгон запрещён» стрелки заменили машинами.

В знаке «Пешеходы», наконец, появляется изображение человека. Тогда он был ещё в шляпе. Рисунок 7 иллюстрирует как менялся знак «Пешеходы» с советских времён до настоящего времени.

Венская конвенция — торжество единообразия

8 ноября 1968 года во время конференции ЮНЕСКО в Вене была представлена новая конвенция о дорожном

движении, в которой удалось найти компромисс между европейской и американской системами знаков. Её подписали 68 стран мира. В 1971 году венская конвенция была дополнена европейским соглашением [10].

В качестве компромисса европейцы в свою символическую систему включили один американский знак — восьмиугольник «STOP». Это единственный текстовый знак в международной системе (рис. 8). Предполагалось, что белые буквы на красном фоне знака необычной формы обязательно привлекут внимание водителей.

В СССР англоязычный знак «STOP» впервые появился в 1973 году согласно вступившему в силу ГОСТу 10807-71 [11]. В нём было представлено 105 дорожных знаков, уже вполне узнаваемых современными водителями.

Венская конвенция стала решающим этапом в унификации мировой

системы дорожных знаков. И СССР, и США, и Великобритания, и Япония, и Китай стали учитывать принятый европейский стандарт. С 1968 года в каждой стране идёт внедрение принятой системы [12]. И теперь, путешествуя по дорогам мира, водитель редко испытывает затруднение в прочтении дорожных знаков.

Знаки венской конвенции — это рекомендуемые образцы, на которые ровняются все государства мира. Но никто не запрещает им использовать свои, национальные. Поэтому и сегодня в разных уголках мира путешественники могут встретить непонятные им дорожные знаки (рис. 9).

Национальный колорит часто блещет такими знаками, как «Школа» и «Осторожно, дети!» (рис. 10).

Вариантов знака «Животные» в разных уголках нашей планеты можно встретить огромное множество. Кроме



Рис. 9. Примеры не совсем очевидных по смыслу для российских водителей дорожных знаков

Знак «Тяжёлая техника», США

Знак «Движение без остановки запрещено», Япония

Знак «Движение без остановки запрещено», Израиль

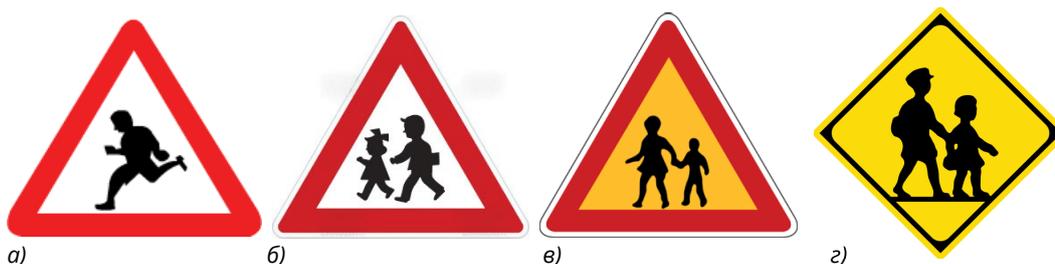


Рис. 10. Примеры знаков «Осторожно, дети!» в разных странах мира: а) в Индии, б) в Чехии, в) в Южной Корее, г) в Японии



Рис. 11. Примеры знаков «Животные на дороге» в разных странах мира: а) опоссумы в США, б) белые медведи в Норвегии, в) страусы в Австралии, г) лоси в Канаде

привычных нам лосей и коров, дорогами также «пользуются» опоссумы, страусы, пингвины, белые медведи и др. (рис. 11)

Сегодня на дорогах мира по-прежнему появляются новые знаки. Так, в нашей стране в числе недавних — знак «Фотовидеофиксация» и целая группа временных знаков на жёлтом фоне. Жизнь не стоит на месте. А потому и в дальнейшем по дорожным знакам можно будет изучать историю как отдельных стран, так и международных отношений. ■

Литература:

1. Мигри. Международная конвенция авто-передвижения // За рулём. 1929. №6. С. 8-9.
2. Королёва И.С. Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет. М., Юрист, 2003. 604 с.

3. Н. Gene Hawkins, Jr. The Evolution of MUTCD. URL: <http://mutcd.dot.gov/kno-history.htm> (дата обращения 24.03.2014).
4. Постановление ЦИК СССР от 1 декабря 1927 года.
5. ОСТ 4863. Знаки сигнальные дорожные для регулирования и безопасности автогужевого движения.
6. Стандарт дорожных знаков СССР // За рулём. 1937. № 24. С. 24.
7. Атлас автомобильных дорог СССР. 1959 г.
8. ГОСТ 2965-60. Знаки дорожные сигнальные.
9. Атлас автомобильных дорог СССР. 1968 г.
10. Документ ООН E/ECE/812-E/ECE/TRANS/566. Европейское Соглашение, дополняющее Венскую Конвенцию.
11. ГОСТ 10807-71. Знаки дорожные. М.: Издательство стандартов, 1974. 137 с.
12. ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. 98 с.