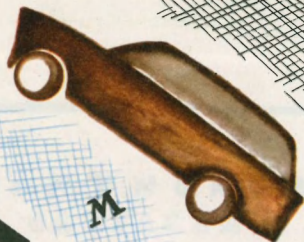


А. Д О Р О Х О В



С



М



Т

ЗЕЛЕНый...  
ЖЕЛтый...  
КРАСный

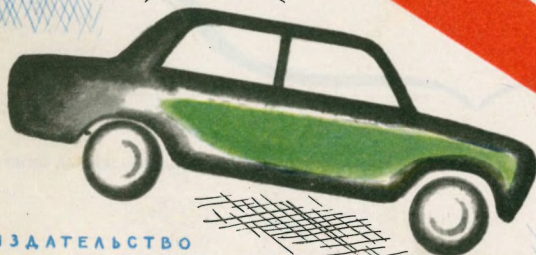
З

Ж



Ф

В



Ж

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- |  |  |
|--|--|
| <b>А</b> АВТОМОБИЛЬ<br>АВАРИЯ                  | <b>П</b> ПЕРЕКРЕСТОК<br>ПЛОЩАДЬ<br>ПРАВИЛА<br>ДВИЖЕНИЯ |
| <b>В</b> ВЕЛОСИПЕД                             | <b>Р</b> РАЗВЯЗКА<br>РЕГУЛИРОВЩИК<br>РЯДНОСТЬ          |
| <b>Г</b> ГАИ<br>ГРУЗОВИКИ                      | <b>С</b> СВЕТОФОР<br>СПЕЦМАШИНЫ<br>«СТОП-СИГНАЛ»       |
| <b>Д</b> ДОРОГА<br>ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ              | <b>Т</b> ТОРМОЗА<br>ТРАМВАЙ<br>ТРОЛЛЕЙБУС<br>ТУННЕЛЬ   |
| <b>Ж</b> ЖЕЗЛ                                  | <b>У</b> УКАЗАТЕЛИ<br>УЛИЦА                            |
| <b>З</b> «ЗЕБРА»                               | <b>Ф</b> ФАРЫ  |
| <b>К</b> «КЛЕВЕРНЫЙ ЛИСТ»<br>КЮВЕТ             | <b>Ш</b> ШЛАГБАУМ                                      |
| <b>Л</b> ЛИНИИ РАЗМЕТКИ                        | <b>Э</b> ЭСТАКАДА                                      |
| <b>М</b> «МИГАЛКИ»<br>НАДПИСИ                  | <b>Ю</b> ЮЗ  |
| <b>О</b> ОБОЧИНА<br>ОГРАЖДЕНИЕ<br>ОСЕВАЯ ЛИНИЯ |  |





■ Из тридцати шести коротких рассказов, помещенных в этой книге, ты можешь узнать многое об устройстве наших улиц и дорог, о том, какие по ним ездят машины, и главное – что должен всегда помнить пешеход, чтобы уберечься от разных неприятностей.

■ Узнаешь ты и о том:

какие острова бывают на суше,  
где в городе невидимые заборы  
и стены,

как можно разговаривать молча,  
бывает ли сухая волна,

как утонули упрямые бараны,  
существуют ли нынче волшебные  
палочки?

■ Попутно ты познакомишься с удивительными знаками, которые одинаковы в Москве и в Лондоне, в Риме и в Варшаве, в Каире и в Токио и которые понимает каждый водитель, хотя на них чаще всего не написано ни одного слова.



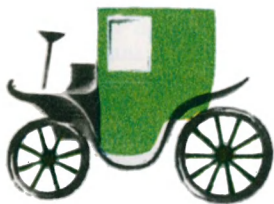
А. Д О Р О Х О В



**З**ЕЛЕНый ...

**Ж**ЕЛТый ...

**К**РАСНый



Москва  
„Детская  
литература“  
1975

Несколько лет назад, поздно ночью, я приехал в один из новых сибирских городков, в котором до того не бывал.

Утром я вышел из гостиницы, чтобы зайти в кафе позавтракать. Для этого было достаточно перейти на другую сторону улицы. Но оказалось, что здесь это не так-то просто.

Поблизости не было ни светофора, ни знаков «Переход». На этом участке улицы их только собирались устанавливать. Не было видно и регулировщика. А всяких грузовых и легковых машин проезжало в ту и другую сторону уже порядочно.

Я давно привык переходить через дорогу лишь по зеленому глазку светофора, уверенный, что все шоферы также подчиняются его сигналам. А здесь мне предстояло перебежать улицу, не зная, откуда угрожает опасность: справа или слева?

И тут, стоя в нерешительности на краю тротуара, я мысленно представил себе, что происходило бы на центральных улицах любого большого города, если бы вдруг исчезли все светофоры, дорожные знаки, подземные переходы, линии на проезжей части, пропали бы регулировщики с их полосатыми жезлами. А городские шоферы внезапно забыли бы строгие правила уличного движения.

Попробуй только вообразить эту страшную картину!

Со всех сторон мчатся, поминутно задевая друг друга, автобусы, легковые машины. Между ними ползут тяжелые грузовики, движутся троллейбусы, проносятся мотоциклы, снуют велосипеды. Слышен визг тормозов, тревожные гудки, грохот столкнувшихся машин, дребезжание разбитых стекол, завывание sireны «скорой помощи»...

Однако на самом деле все происходит совсем иначе, хотя сегодня улицы каждого большого города полны машин. Но машины и люди живут в мире: то машины пропускают людей, то люди ждут, пока проедут машины. Потому что и те и другие подчиняются строгим законам. Эти законы называются «Правила дорожного движения».

Но, к сожалению, у нас еще есть немало ребят, которые считают, что всякие там правила им ни к чему. Они запросто перебегают через улицу там, где хотят, и тогда, когда хотят, лавируя среди движущихся машин. А иной раз в тихом переулке затеют вдруг веселую игру прямо на проезжей части.

Им и в голову не приходит, к каким тяжелым последствиям может привести их легкомыслие, какой опасности подвергают они себя и своих товарищей!

Вот почему я и написал эту книжку.

Сегодня каждый школьник должен знать, что нынешняя улица очень опасна для того, кто не умеет правильно ходить по ней.

Но тот, кто твердо знает и точно выполняет строгие «Правила дорожного движения», может не опасаться самой быстрой машины. В нужный момент все они остановятся и позволят спокойно перейти улицу.

# АВТОМОБИЛЬ

Много говорить в этой книжке о том, что такое автомобиль и как он устроен, пожалуй, не стоит. Кто из теперешних ребят не разбирается отлично в марках машин! Кто не мечтал хоть раз в жизни сесть в шоферскую кабину и покрутить «баранку» руля?

На улицах городов и на дорогах давно стал хозяином автомобиль.

А знаешь ли ты, что первые автобусы появились в Москве лишь в 1924 году? Тогда на весь город их было всего... восемь штук и ходили они только по одному маршруту — от центра до вокзала.

А сегодня в Москве каждое утро выходят из автобусных парков больше пяти тысяч машин и ездят они по двумстам с лишним маршрутам! А еще троллейбусы, трамваи и, главное, автомобили...

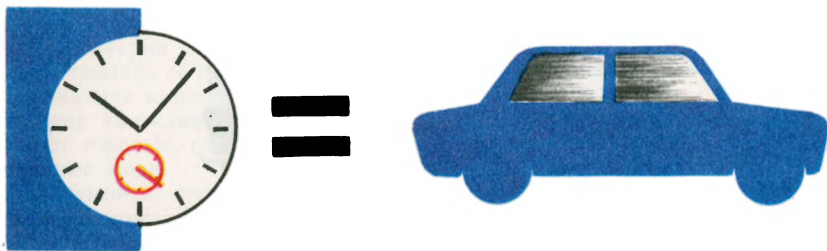
Я уж не говорю о грузовиках и фургонах! Но легковые машины часто едут по улице сплошным потоком, так, что между ними оказывается лишь небольшая просвет. Но это сегодня. А что будет завтра?

Попробуй последить за секундной стрелкой часов, пока она не отсчитает двадцать две секунды. Быстро? Так вот за этот ничтожный промежуток времени с конвейера Волжского автозавода в городе Тольятти сходит одна новенькая машина «Жигули». А за один день — 2230 машин. И все они попадают в города и поселки, заполняют проезжую часть улиц и дорог.

А движутся они очень быстро.

Вот почему нынче и проезжая часть улицы и загородное шоссе всегда могут оказаться опасными и для тех, кто по ним неправильно едет, и для тех, кто их неверно переходит.

Впрочем, об этом люди стали догадываться еще в конце прошлого



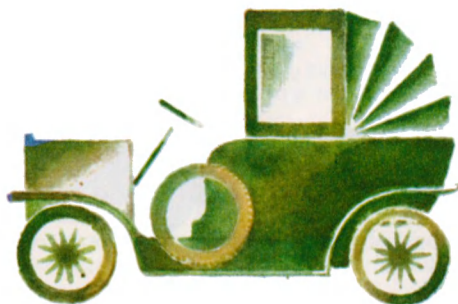


века, как только на улицах европейских столиц начали появляться первые автобусы. В Англии, например, парламент единогласно принял закон, что впереди каждого механического экипажа обязательно должен идти человек с красным флагом и предупреждать прохожих, что позади него движется опасная для пешеходов и лошадей машина. Закон этот был отменен лишь в 1896 году.

Когда первые автомобили появились в Петербурге и Москве, городская дума предписала их владельцам ездить по городу не быстрее... двенадцати километров в час, и лишь в 1907 году шоферам разрешили повышать скорость до двадцати километров.

Теперь на улицах больших городов иной раз машин чуть ли не больше, чем пешеходов, и ездят они в три-четыре раза быстрее. Но опасны они только для тех, кто не знает или не хочет соблюдать правила дорожного движения. О них-то, об этих важнейших правилах, мы и будем дальше рассказывать. Потому что тот, кто отлично помнит и всегда выполняет эти правила, никогда не подвергнет себя и других ненужной опасности.

А какова эта опасность, ты сможешь прочесть в следующей главке.



## АВАРИЯ

Вот какой случай произошел недавно на одном из самых широких проспектов Москвы.

По проспекту ехал тяжелый грузовик с прицепом, полным кирпича. Впереди дорога была свободна, и шофер прибавил скорость.

Внезапно из-за кустиков, которыми отделен здесь тротуар, на проезжую часть вылетел мячик, а за ним выскочила девочка, старавшаяся его догнать. Забыв обо всем на свете, она бежала прямо наперерез несущемуся на большой скорости грузовику.

Опытный шофер был внимателен. Он мгновенно нажал на тормоз, круто повернул руль. Громадная машина проскочила в двух шагах от девочки, не задев ее.

Однако такое резкое торможение не прошло даром. Груженный прицеп развернуло, бросило вправо, и он всей своей тяжестью ударил по двум стоявшим возле тротуара легковым машинам.

Вот какова цена легкомысленного поступка девочки...

А на следующий день я прочел в газете о другом подобном случае. Но его последствия были намного печальней.

...Уже темнело. По улице быстро ехал автобус, возвращавшийся в парк. И вдруг перед ним появился мальчишка, перебежавший улицу.

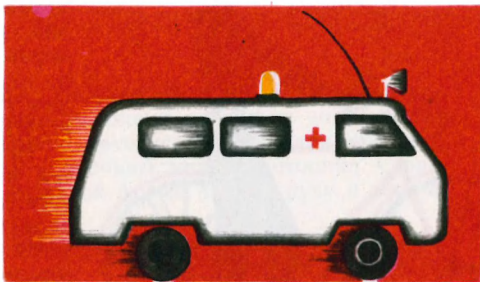
Решив, по-видимому, проскочить перед самым автобусом, мальчик неожиданно поскользнулся и упал. Все, кто это видел, замерли от ужаса. Еще мгновение — и ребенок погибнет под колесами тяжелой машины!

Это понял и водитель. Не теряя и доли секунды, он одним движением руля бросил машину в сторону, и автобус на всем ходу врезался в фонарный столб.

Удар был страшен. Весь перед машины смяло, будто он был картонным. А пожилой шофер уронил голову на руки, которые еще сжимали руль. Шофер спас мальчишку, заплатив за это собственной жизнью...

Как это ни печально, но подобные аварии происходят в наших городах не так уж редко. Разбиваются машины, остаются навсегда калеками, а то и погибают хорошие, смелые и благородные люди.

Подумай, не случится ли так, что и ты можешь стать виновником такой аварии...





# В ЕЛОСИПЕД



Очень часто виновниками дорожных происшествий бывают юные велосипедисты.

Скажу по совести: каждый раз, когда я веду машину и вижу, что впереди кто-то едет на велосипеде, я на всякий случай начинаю приормаживать.

Ведь всякий велосипедист — это сразу и водитель и... пешеход. Он способен и налететь своей машиной на твою, как невнимательный шофер, и сам под нее попасть, как рассеянный прохожий. Вот и приходится опасаться и того и другого.

А начинается это чаще всего так.

Подарили человеку велосипед. Кое-как научившись во дворе на нем держаться, человек выезжает на улицу. Как побороть желание показать приятелям свое мастерство, а заодно и блеснуть новой нарядной машиной!

Но достаточно любой ямки, щепки или даже апельсиновой корки — а они словно нарочно притягивают неопытного седока, — как переднее колесо может неожиданно вильнуть, и велосипед скользнет в сторону. Хорошо, если вправо. А ну как влево? А там, по проезжей части, проносятся одна за другой машины, машины, машины...

Или человек сочтет, что настолько овладел уже искусством езды на велосипеде, что бросит руль и гордо едет «без рук». А то еще и того хуже: посадит на раму перед собой пассажира — младшего братишку или знакомую девочку.

А такой пассажир всегда способен в самый неподходящий момент вдруг повернуться и нарушить равновесие либо нечаянно задеть за руль. И ты вместе с велосипедом можешь оказаться под колесами проходившего рядом автобуса.

Недаром теперь все чаще появляется на многих оживленных магистралях особый знак: желтый или белый круг с красной каймой, внутри которого изображен велосипед. Такой знак предупреждает, что по этой улице ездить на велосипеде запрещено. Появляются во многих городах и специальные дорожки сбоку проезжей части только для велосипедистов. Есть и правила дорожного движения, которые специально относятся к велосипедистам. Их должен твердо знать каждый, кто имеет велосипед.

Нельзя ездить на велосипеде по улице тем ребятам, которым еще не исполнилось четырнадцать лет. А если тебе подарили машину с моторчиком, то придется подождать еще два года, пока исполнится шестнадцать.



Прежде чем выехать из дома, велосипедист обязан проверить руль (легко ли он вращается) и шины (хорошо ли они накачаны).

Но этого недостаточно. Надо проверить:

в порядке ли ручной и ножной тормоза — смогут ли они тотчас остановить машину перед неожиданным препятствием;

работает ли звонок, чтобы вовремя предупредить идущих впереди людей;

а если предстоит дальняя прогулка по шоссе и возвращаться придется, когда стемнеет, то в порядке ли фонарь и отражатель на заднем щитке. Надо, чтобы твой велосипед видели в темноте все водители и пешеходы — и те, кто идет и едет навстречу, и те, кто догоняет сзади.

И по шоссе и по улице велосипедисты должны ехать гуськом, один за другим, и не дальше, чем на расстоянии одного метра от тротуара или обочины. Вся остальная часть улицы и шоссе принадлежит только само движущимся машинам — автомобилям, автобусам, троллейбусам, мотоциклам, трамваям.

Нельзя, конечно, ездить на велосипеде по тротуарам и по дорожкам садов, бульваров и парков. Всегда рискуешь задеть прохожего или играющих малышей.

Ну, а о том, почему нельзя бросать на ходу руль или сажать на раму перед собой пассажира, ты уже, наверно, понял из моего рассказа и сам. И последнее.

Только совсем уж глупый мальчишка рискнет прицепиться «на буксир» к грузовику. Ведь достаточно водителю круто завернуть или резко затормозить, чтобы даже самый умелый велосипедист сорвался и попал под идущие сзади и рядом машины. А чем это обычно кончается — надеюсь, понятно.



Г  
аи

Мы возвращались с загородной прогулки. Все за день набегались, накупались, устали, и каждому хотелось скорее оказаться дома. О том же, наверно, мечтал и шофер нашего автобуса, увеличивая скорость.

Впереди показался поставленный у обочины желтый мотоцикл. Стоявший возле него человек в черной кожаной форме поднял руку и жестом указал шоферу на обочину.

Шофер отлично понял этот молчаливый приказ, притормозил и остановил автобус у края шоссе.

Человек в форме подошел, откозырял:

— Инспектор ГАИ Петров. Ваши водительские права.

Шофер горестно вздохнул и протянул ему свое удостоверение.

— Что же вы, товарищ Васильев, нарушаете правила? Знак видели? Шофер молчал.

Человек вынул из удостоверения талон, прощелкнул его маленьким компостером, вернул шоферу и снова махнул рукой.

Мы поехали дальше. Но теперь наш шофер уже не гнал машину с прежней скоростью.

— Ох уж эта ГАИ! — ворчал он. — Ничего не упустит. Вот и второй прокол заработал!

Пробитая компостером дырочка на талоне водителя означает, что его владелец нарушил одно из важных правил движения. Появится рядом вторая такая дырочка — и после следующего нарушения шоферу придется лишиться права водить машину, пока он не сдаст экзамен на знание правил движения.

И экзамен этот будет очень строгим.

А мы, оказалось, несколько минут назад проехали мимо знака с цифрой «60», что означает: скорость на этом участке шоссе ограничена шестьюдесятью километрами в час.

Мотоциклист в кожаной форме, дежуривший здесь, был инспектором ГАИ. Заметив, как быстро ведет свой автобус наш шофер, он остановил его, чтобы указать, что никто не имеет права нарушать правила движения, установленные законом.

Что же такое ГАИ?

Эти три буквы знает каждый, кто хоть раз в жизни садился за руль автомобиля. Они означают: Государственная автомобильная инспекция.

Обязанность работников ГАИ: постоянно следить за тем, чтобы водители строго соблюдали все установленные правила движения, чтобы их машины всегда были в полной исправности, чтобы не случилось аварий на улицах и дорогах.

Ходим ли мы пешком, ездим ли на автомобиле, автобусе или в такси, работники ГАИ заботятся о нашей безопасности.

Как же они это делают?

Уже ранней весной на улицах и дорогах начинают встречаться автомобили, на ветровых стеклах которых виднеются талоны с большой цифрой этого года. На другой стороне талона надпись: «Технический осмотр пройден», подписи и печать ГАИ. Постепенно автомашин с такими талонами появляется все больше, и к началу лета на дорогах Советского Союза уже не встретишь машин, которые не прошли бы весеннего технического осмотра.

Эти таблички выдают водителям и владельцам машин в районных отделениях ГАИ после того, как специальные сотрудники внимательно и строго осмотрят всю машину: исправен ли у нее мотор, тормоза, сигналы, освещение, рулевое управление. Их интересует и внешний вид машины — окраска кузова и никель облицовки.



Впрочем, работники ГАИ заботятся не только о том, чтобы все машины, заполняющие улицы и дороги, были исправны и красивы. Их беспокоит и другое. И здесь я должен рассказать о том, о чем ты, возможно, и не подозреваешь.

Посмотри, как внимательно провожает взглядом стоящий на посту или проезжающий на мотоцикле инспектор ГАИ каждую встречную машину. От его глаз не ускользнет ни разбитая фара, ни небольшая вмятина на крыле, ни сбитая краска, ни погнутый бампер.

Такую машину инспектор обязательно остановит, осмотрит, спросит у шофера, почему она повреждена. А заодно запишет и ее номер.

Зачем он это делает? А вот зачем.

Само по себе, без причины, никакое внешнее повреждение не появляется. Оно всегда — след сильного удара. А что, если эта машина только что сбила человека или налетела на другую машину, повредила ее и теперь шофер пытается скрыться? К сожалению, бывает и такое. Поэтому машину надо запомнить. Ведь иной раз по одной только царапине на крыле или поврежденной фаре удастся найти среди тысяч шоферов настоящего виновника аварии или гибели человека.

Иной раз на улице можно увидеть машину, не похожую на другие. Она выкрашена в два цвета — желтый и голубой. Кроме обычных фар на ней установлен еще сильный прожектор, а на крыше — ярко мигающий на ходу голубой фонарик и два громкоговорителя.

Это дежурная машина ГАИ. Иногда она остановится на самой середине проспекта, и нарушивший правило пешеход услышит громкое предупреждение инспектора, чтобы он вернулся обратно на тротуар. Или же эта машина обгонит водителя, не обратившего внимания на свисток регулировщика, выедет перед ним, преграждая ему дорогу, и на ее багажнике загорится крупная надпись: «ОСТАНОВИТЕСЬ!»



А над загородными шоссе время от времени пролетают вертолеты с надписью «ГАИ». Дежурные инспекторы внимательно наблюдают за порядком на шоссе.

И шофер, обогнавший соседа там, где обгон запрещен, может через несколько километров увидеть поднятый жезл регулировщика и приказ остановиться.

Это инспектор с вертолета сообщил ему по радио о нарушителе и о номере его машины.

Можно встретить на загородных дорогах и медленно едущего на желтом мотоцикле человека в кожаной куртке.

Это дорожный патруль ГАИ. Сидящий за рулем инспектор внимательно присматривается, как ведут свои машины водители, не превышают ли они дозволенную на этом участке скорость, точно ли соблюдают дорожные законы.

Только очень выносливый и хорошо тренированный человек способен день за днем, в ночной темноте или под палящим солнцем, под дождем или снегом, часами сидеть за рулем мотоцикла, не сводя глаз с проезжающих мимо машин.

## **ГРУЗОВИКИ**

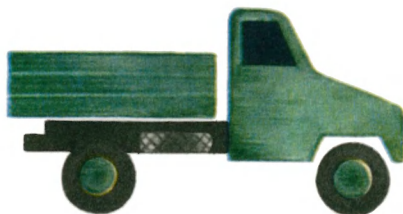
Я убежден, что большинство читателей этой книжки отлично разбираются в марках легковых автомобилей и не спутают «Москвича» с «Волгой» или «Жигули» с «Запорожцем».

Ну, а как с грузовыми и специальными машинами? Ведь наши автомобильные заводы выпускают десятки самых различных машин — для разных грузов разные. И существуют, например, такие автомобили, которые почти самостоятельно выполняют довольно сложные работы.

Больше всего, конечно, на наших дорогах скромных работяг-самосвалов. У них короткий железный кузов, наполненный обычно торфом, камнем, песком или другим грузом, не требующим особенно деликатного обращения.

Приедет такая машина-работяга на место разгрузки — водитель перевернет рычаг, кузов самосвала поднимется, и груз сам высыплется на землю.

Но если бы ты попал на строительство большой гидростанции или на карьер, где добывают руду, уголь, апатиты, то увидел бы там такие самосвалы-гиганты, рядом с которыми даже «Чайка» покажется малюткой. Каждое колесо такой машины высотой с человека, а то и выше — до двух с половиной метров в диаметре, а шофер должен взбираться в свою кабину по железной лесенке.





Такие самосвалы, с изображением зубра на капоте, выпускает Белорусский автозавод в Минске. Они свободно забирают в свой кузов семьдесят пять тонн груза — почти целый вагон камня, песка или глины. А над шоферской кабиной укреплен нависающий стальной щит, чтобы упавший ненароком из ковша экскаватора большой осколок камня не пробил крышу кабины и не поранил водителя.

Но теперь Минский завод готовится к выпуску еще более мощной машины, которая будет забирать... триста тонн груза. Одна эта машина сможет заменить шестьдесят пятитонных грузовиков или целый поезд из пятнадцати товарных вагонов!

Однако часто при перевозках тяжелых грузов важна не только сила машины, но и скорость, с которой она способна везти свою поклажу. И вот сейчас в нашей стране строится новый гигантский автозавод на берегу реки Камы, возле селения Набережные Челны. Это будет один из самых больших автозаводов в мире. Грузовики, которые он станет выпускать, будут ездить быстрее многих нынешних легковых машин. Двадцать тонн груза они смогут везти со скоростью девяносто километров в час.

Кроме больших и малых самосвалов, у нас есть еще очень много других грузовых машин. И каждая из них оборудована по-своему и выполняет свою особую работу.

Ранним утром, когда ты еще спишь, на улицах городов появляются машины-мусорщики. Они похожи на закрытые фургоны для перевозки товаров. Лишь сзади у них прикреплен круглый лоток. Дворники ссыпают в этот лоток содержимое мусорных баков, водитель включает мотор, лоток закрывается, вращается, мусор в нем трамбуется и затем проталкивается в пасть машины.

Что перевозят в круглых машинах-цистернах, чаще всего написано на них самих. Голубые буквы «Молоко» или «Мука» на белых цистернах, надпись «Цемент» или «Бензин» — на серых рассказывает об их содержимом. Но самое важное — устроены они так, что забирают и отдают свой груз сами, автоматически, через шланги или особые приспособления.





Особенно любопытны цистерны с надписью «Рыба». В этих цистернах, наполненных водой, привозят в магазины живую рыбу.

В пригородных поселках часто можно встретить большой фургон без окон с надписью «Автолавка». Снаружи фургон как фургон, вроде тех, в которых в городах развозят по булочным хлеб и внутри которых лотки с теплым ароматным хлебом и аппетитными булками. А здесь внутри — прилавки с товарами, весы, касса и продавцы.

В таких же фургонах перевозят из села в село, поднимаясь порой на горные пастбища под облака, передвижные книжные магазины и библиотеки, киноустановки и выставки и даже передвижные театры кукол для самых маленьких зрителей.

Очень интересно устроены и машины-самогрузчики. В этих грузовиках обычно перевозят контейнеры — закрытые ящики с товарами. Водитель такой машины обходится без помощников, сам ее нагружая и разгружая и не тратя при этом силы.

Остановив свою машину возле штабеля контейнеров, которые нужно забрать со склада, шофер выходит из кабины и становится рядом со своей машиной. В руках у него небольшая пластмассовая коробочка с кнопками, рычажками и проводами. Его дело только нажимать нужные кнопки и поворачивать рычажки дистанционного управления. А установленный в кузове кран, повинувшись его приказам, послушно поворачивается, опускает свой железный «хобот» и, словно обученный работе слон, подцепляет за скобу тяжелый контейнер, поднимает его над кузовом грузовика и аккуратно ставит на платформу.

Заменяют нескольких рабочих и машины-садовники. Повинуясь водителю, они сами вырывают железным буравом глубокую ямку, а затем осторожно опускают в нее привезенную из питомника с корнями елочку или молодую липку и засыпают землей.

Начинается лето, и на улицах городов появляются ранним утром машины-уборщики. Они протирают асфальт проезжей части проволоочными валами и щетками забирают мусор в свои сборники. Следом идут машины-поливальщики и сильными струями воды умывают улицы от остатков пыли. А в случае необходимости те же машины могут своими мощными насосами быстро откачать воду из затопленного подвала, если в доме лопнет труба водопровода.

Но и зимой эти машины-уборщики не остаются без дела.

После большого снегопада им порой приходится работать всю ночь, а то и день.

Впереди такой машины укреплен большой металлический скребок. Он врзается в плотный, замерзший слой примятого машинами снега и отбрасывает его в сторону. Оставшийся на асфальте легкий снежок отпавляют туда же установленные наискосок между передними и задними колесами мохнатые круглые щетки.

Чуть правее движется позади вторая такая же машина. Она отодвигает снежный вал еще ближе к тротуару. За ней, еще правей, движется третья машина. Так вдоль улицы вырастает длинный снежный вал, а проезжая часть очищается для проезда машин.

Но на этом работа не заканчивается. Чтобы очищенный от снега асфальт проезжей части не оставался скользким, машины-пескоразбрасыватели целый день посыпают дорогу песком, смешанным с солью. Машина устроена так, что песок разлетается из-под нее во все стороны и покрывает асфальт ровным тонким слоем.

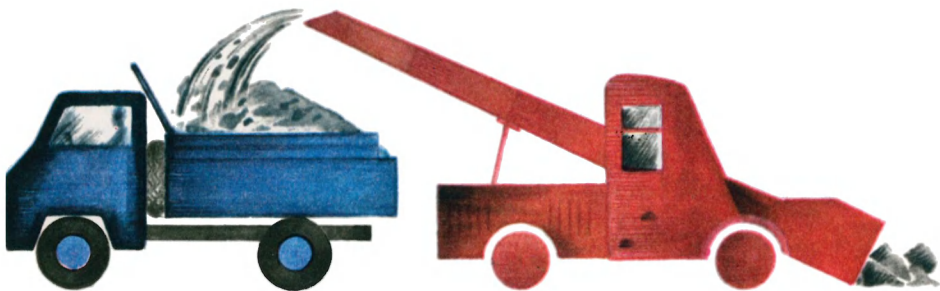
А как же быть со снежными валами вдоль тротуаров?

Тут за работу принимаются старательные и забавные работяги снегоочистители. Когда наблюдаешь, как умело и ловко загребают такая машина своими железными лапами целые сугробы снега и по движущейся ленте конвейера отправляет их в подоспевший самосвал, трудно избавиться от впечатления, что перед тобой самостоятельно работает вполне разумное существо.

Гораздо быстрее действуют и те машины-уборщики, которые очищают от снега набережные. Им не надо сгребать снег в кучи и поджидать грузовиков. У них просто вращаются внизу два огромных винтатора, похожих на те, что есть в каждой мясорубке. Винты забирают снег и бросают его на лопасти очень сильных вентиляторов. А те просто отшвыривают собранный снег чуть ли не на середину замерзшей реки.

Есть у нас и такие машины, которые работают не поодиночке, а целыми бригадами. Это, например, те машины, которые ремонтируют испорченные участки проезжей части.

Приезжают они на место целым караваном, расставляют вокруг испорченного участка ограждение и принимаются за дело. Одни разламывают на мелкие куски потрескавшийся старый асфальт. Другие его увозят. Третьи все время привозят горячий, еще дымящийся новый асфальт. Четвертые раскладывают его по всему ремонтируемому участку. Пятые аккуратно его разглаживают и трамбуют.





Глядишь, к вечеру здесь слегка отликает блеском новенькая и ровная асфальтовая дорога.

Трудно даже перечислить, сколько различных машин на колесах можно встретить сегодня на улицах городов.

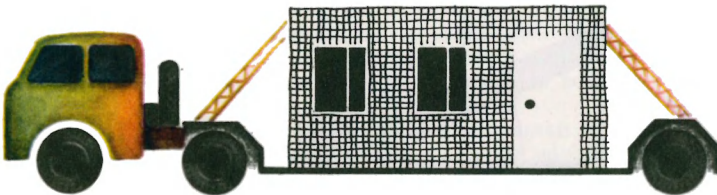
Там, где строители возводят новые многоэтажные дома, всегда курсируют грузовики-панелевозы. На их длинных платформах закреплены в железных стойках готовые полы и потолки, а иной раз даже целые стены будущих квартир с уже вставленными окнами и навешенными на петли дверьми.

Другие грузовики с такими же стойками бережно перевозят от фабрик к пристаням хрупкие гоночные лодки или яхты. А на открытых платформах со стойками спокойно едут на соревнования рысистые кони или переезжают на выставку породистые коровы, овцы, свиньи.

Для перевозки очень тяжелых грузов применяют трейлеры. Они состоят из двух или трех секций. Впереди идет тягач. Он очень короткий, и на нем умещается только мощный мотор и кабина водителя. Зато за собой он тянет на прицепе огромную низкую платформу на восьми, а то и на двенадцати толстых колесах. На такую платформу можно погрузить добрый десяток «Москвичей» или «Жигулей», большой туристский автобус, тяжелый бульдозер или даже целый экскаватор.

Вездеход-амфибия почти не отличается ни размерами, ни мощностью. Но зато он незаменим в болотистых районах Севера и там, где местность перерезана множеством рек. Колеса этой машины на широких шинах с шипами не увязают даже в самой топкой почве, а шипы не дают колесам скользить и буксовать.

Подойдя к берегу реки, амфибия не останавливается, а смело спускается в воду. Там ее колеса слегка приподнимаются, а сзади начинает вращаться такой же винт, как у любого речного судна. Устроен корпус амфибии с таким расчетом, что она не тонет, как всякий другой автомобиль, а держится на воде и превращается в самоходную баржу. А переправившись через реку или озеро, водитель остановит винт, опустит колеса и поедет дальше, как на самом обычном автомобиле.



Однажды воскресным утром я поехал на своем «Москвиче» в гости к другу, жившему на даче недалеко от Москвы.

Погода была чудесная. Мой «Москвич» быстро пробежал сорок два километра по шоссе и еще метров двести по проселку. Товарищ ждал меня у калитки своего сада, мы прошли в дом и сразу же уселись за чай со свежим медом.

А небо между тем начало темнеть. Откуда-то из-за горизонта напозала темно-лиловая, почти черная туча. И вдруг блеснула молния, прогреготал гром, по крыше застучали первые тяжелые капли, а затем хлынул проливной дождь.

Через час гроза кончилась, но мелкий нудный дождь шел еще довольно долго. Потом перестал и он, и опять выглянуло солнце. Настало время возвращаться домой.

Сев за руль и включив мотор, я бодро выехал на мокрую дорогу. Но едва я попробовал завернуть машину в сторону шоссе, как «Москвич» затанцевал то вправо, то влево, потом соскользнул в наезженную колею и забуксовал. Задние колеса яростно вертелись, все глубже погружаясь в раскисшую после дождя глину, но машина не двигалась с места.

Провожавший меня приятель, сбросив туфли и подвернув брюки, самоотверженно бросился мне помогать, изо всех сил подталкивая «Москвича» сзади. Но безрезультатно. Его только забрызгало с ног до головы летевшей из-под колес грязью.

Кончилось тем, что мы вдвоем кое-как спихнули машину на обочину, а мне пришлось одолжить у приятеля плащ и резиновые сапоги и под дождем, который стал накрапывать снова, отправиться на станцию, оставив «Москвича» в вязкой глине.

Только через неделю, мобилизовав еще двух товарищей, я смог отправиться за брошенной машиной. Вчетвером мы на руках ее приподняли, поставили на подсохшую дорогу и через час были уже в Москве.

С тех пор я запомнил на всю жизнь, что значит для машины дорога!

Различных дорог в Советском Союзе очень много. Ведь наша Родина занимает шестую часть всей суши земного шара. Проехать по всем нашим дорогам с начала до конца, не пропуская ни одной, — это все равно, что два раза совершить путешествие до Луны и обратно.

Но дороги бывают разные.

Самые широкие и гладкие — скоростные дороги. Обычно их называют автотрассы или автомагистрали. Они соединяют столицы союзных республик, большие города, важные промышленные районы. По этим дорогам машины могут ехать в несколько рядов с большой скоростью.

Некоторые магистрали настолько широки, что даже разгорожены по середине разделительной полосой газона или кустарника. По одну сторону от этой полосы все машины движутся только в одном направлении, по другую — только в обратном.



Плотные линии кустарника не только разграничивают полосы движения. С наступлением темноты они задерживают яркие лучи фар встречных машин, и те не ослепляют водителей, едущих по другой стороне магистрали.

Скоростными эти трассы называются потому, что их не пересекают ни одна другая дорога и водителям ничто не мешает вести машину с большой скоростью, не замедляя движения на перекрестках. Все поперечные шоссе проходят либо в туннелях под магистралью, либо над магистралью по переброшенной через нее эстакаде. Подробнее о значении этих терминов ты сможешь прочесть в главах «Туннель» и «Эстакада».

Такая скоростная дорога окружает, например, Москву огромным асфальто-бетонным кольцом. Она так и называется: Московская кольцевая дорога. Ее длина — сто девять километров.

Кольцевая дорога нужна для того, чтобы машины, путь которых лежит через Москву с юга на север или запада на восток, могли переходить с одной магистрали на другую, не проезжая через Москву и не заполняя улицы столицы, и без того перегруженные собственным транспортом.

С любого ведущего в Москву шоссе можно выехать на Кольцевую дорогу и проехать по ней до того шоссе, по которому надо ехать дальше, не заезжая в город. О том, как это сделать, ты сможешь прочесть в главке «Клеверный лист».

Московская кольцевая дорога — большое и сложное хозяйство. Чтобы она всегда была ровной, гладкой и чистой и чтобы шофер мог спокойно вести по ней свою машину с большой скоростью, эту дорогу обслуживают... больше шестисот различных машин и механизмов — бульдозеры и грейдеры, подметальные и поливальные, ремонтные и разметочные и всякие другие. Одних дорожных знаков, о которых ты прочтешь в следующей главке «Дорожные знаки», по краям этой дороги установлено больше двух тысяч!

И все же количество проезжающих по ней машин увеличивается настолько быстро, что ее уже приходится переустраивать и расширять.

Дороги поуже, но такие же гладкие и ровные, называются шоссе. Они соединяют между собой города и поселки, большие стройки и совхозы, колхозы и станции. Обычно эти шоссе бывают не очень широки. Но все же машины могут свободно ехать по ним в два ряда, а если нужно — и обогнать друг друга.

Между колхозными селами чаще всего выются узкие проселочные дороги. По ним не очень-то разгонишься. Иной раз двум встречным автобусам или большим грузовикам приходится тормозить и осторожно проезжать по самому краю, чтобы кое-как развехаться.

Однако самое главное качество всякой дороги — это не ее ширина, а ее покрытие.

Ты уже знаешь, что простая грунтовая дорога, проложенная просто по земле, после сильного дождя делается непроезжей. Весной и осенью здесь часто слышится надрывное завывание моторов, треск подложенных

досок и веток. Порой даже мощные грузовики безнадежно увязают в глине или песке и вынуждены беспомощно ожидать, пока не подойдет вызванный на подмогу сильный трактор и не вытянет застрявшую машину на сухое место.

Поэтому год от года в нашей стране строят сотни километров мощных автомобильных дорог — между городами и ближайшими совхозами и колхозами, от новыхстроек к городам, соединяют между собой поселки и села.

Однако построить современную скоростную дорогу для автомобильного транспорта дело совсем не простое.

Сперва отряды инженеров и геодезистов намечают на карте путь, по которому протянется новая дорога, чтобы она получилась как можно короче и прямее и поменьше пришлось бы делать насыпей в низких местах или выемок в холмах, меньше сооружать мостов над реками и труб под полотном дороги, чтобы пропускать ручьи.

Затем принятый проект дороги переносится на местность и размечается. Теперь в действие вступают дорожные машины. Их много, и у каждой своя задача.

Экскаваторы, бульдозеры и грузовики возводят широкую насыпь из земли или песка, по которой проляжет полотно будущей дороги. Машины-профилировщики прокладывают в этой насыпи неглубокую выемку «корыто». Следующий отряд машин заполняет выемку смесью песка и бетона, а тяжелые чугунные катки утрамбовывают эту «постель» будущей дороги.

И только затем уже начинают делать саму дорогу. Затвердевший бетон либо вновь покрывают мелким щебнем и укатывают тяжелыми катками, заливают слоем особой нефтяной смолы-битума, а поверх укладывают асфальт — смесь битума с молотым известняком. Либо засыпают тонким слоем песка и снова заливают бетоном. А потом еще утрамбовывают, проглаживают и, главное, разрезают на отдельные секции, оставляя узенькие ложбинки. Если их не оставить, то в жаркие дни бетон будет расширяться и вспучиваться, и дорога покроется буграми, а затем рытвинами.

Не мудрено, что каждый километр новой автомобильной дороги обходится больше миллиона рублей. Один километр! А сколько их нужно хотя бы от Москвы до Архангельска!

Первые мощные дороги начали строить римляне еще две тысячи лет назад. Дороги были нужны, чтобы быстро перебрасывать обозы и



подкрепления своим войскам, завоевывавшим страну за страной. Тысячи рабов мостили эти дороги сперва двумя слоями крупных камней, соединенных известковым раствором. На это основание укладывали слой камней-голышей величиной с кулак, затем еще слой помельче, величиной с орех. А затем посыпали дорогу сверху мелко наколотым из булыжника щебнем.

Некоторые эти дороги существуют два тысячелетия, и еще сегодня по ним ездят автобусы с туристами.

В России первые мощеные дороги появились лишь в конце XVII века в Москве. До этого в столице, как и в других русских городах, на проезжих улицах местами прокладывали «гати» — уложенные поперек круглые бревна. Легко себе представить, как подпрыгивала на таком «полотне» даже самая тяжелая повозка.

В 1692 году главные московские улицы решили замостить камнем. Был объявлен царский указ, чтобы с каждых десяти дворов жители столицы представили либо по большому камню мерой в аршин, либо по два — мерой в пол-аршина, либо столько же мелких камней, но не мельче, чем с гусиное яйцо.

Но для того, чтобы замостить даже самые главные улицы, этих камней не хватило. И тогда был объявлен новый строгий царский указ: не пропускать в столицу ни одного приезжего, пока он не сдаст страже у городских ворот три привезенных камня и притом тоже «не меньше гусиного яйца».

Так постепенно покрылись булыжными мостовыми улицы Москвы. Что же касается первой государственной дороги, то она появилась в России только в 1722 году, при Петре I, и соединила Москву с только что основанной императором новой столицей — Петербургом.

Поначалу новая дорога была в большей своей части просто хорошо укатанной грунтовой и лишь в отдельных местах укреп-лена бревенчатыми настилами.



## ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

Весело катит по шоссе автобус, унося ребят в пионерский лагерь. Шофер пристально смотрит вперед. Он то чуть-чуть повернет руль, осторожно объезжая выбоины и ямки, то возьмет ближе к краю дороги, чтобы пропустить встречный грузовик.

Но если бы ты сидел рядом с водителем, то заметил бы, что его глаза направлены не только вперед и вниз, на полотно дороги, но и немного выше.

Что же его там интересует?

Дорожные знаки.

Они расставлены вдоль всего пути с обеих сторон шоссе так, что всегда оказываются справа от шофера. Круглые, трехугольные или квадратные знаки укреплены на стойках, чтобы шофер мог их видеть, не поворачивая головы, потому что эти знаки все время ему о чем-то говорят.

На своем особом языке, понятном каждому водителю, дорожные



знаки то предупреждают, то приказывают, то запрещают, то подают добрый совет или о чем-то сообщают. Знаки словно говорят шоферу: «Осторожно!», «Можно!», «Нельзя!», «Подготовься!».

Пассажирам кажется, что автобус едет по совершенно пустому шоссе. А на самом деле он движется по узкому коридору между невидимыми заборами и стенами, под непрерывным заботливым присмотром молчаливых друзей.

Самые частые знаки, понятные всякому путешественнику, — это указатели километров. Они расставлены на невысоких столбиках вдоль каждого шоссе, каким бы длинным или коротким оно ни было, ровно через километр один от другого.

На голубой дощечке такого знака с обеих сторон цифры. Подъезжая к указателю, путешественник видит, сколько километров он уже проехал от начала этого шоссе. А миновав указатель и обернувшись, может узнать, сколько километров осталось до конца этого шоссе.

Указатели расстояния — самые старые из всех дорожных знаков. Они появились на русских дорогах почти триста лет назад, когда расстояния







измеряли еще не километрами, а верстами. Поэтому и назывались они тогда верстовыми столбами.

Первые такие столбы были установлены по приказу царя Алексея Михайловича вдоль дороги из Москвы в любимое царское имение Коломенское. А затем выкрашенные в черную и белую полосы верстовые столбы появились и на всех больших дорогах России.

Но когда по шоссе и трактам, как называли раньше главные дороги, вместо саней, колясок и телег, запряженных лошадьми, потянулся непрерывный поток машин, оказалось, что одних указателей расстояния мало. Стало понятно, что ездить быстро и без аварий можно лишь в том случае, если шоферу помогают другие дорожные знаки.

Теперь эти знаки установлены на всех автомобильных дорогах земного шара. Почти повсюду они одинаковы и означают одно и то же. Поэтому называются они международными и понятны любому водителю — советскому и английскому, японскому и арабскому, итальянскому, французскому, индийскому.

Что же это за знаки?

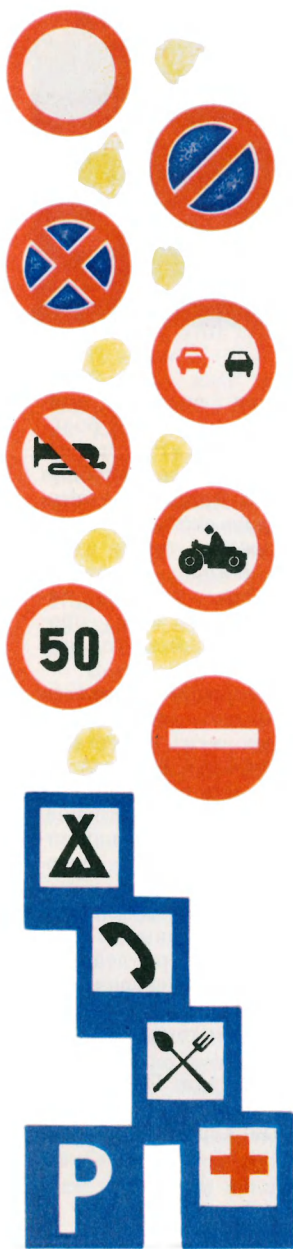
Желтые или белые треугольники, обведенные красной каймой, с каким-либо изображением внутри, — это знаки **предупреждающие**. Они заранее предостерегают шофера, что сейчас он должен снизить скорость и быть особенно внимательным.

По тому, что на знаке нарисовано, шофер понимает: скоро будет перекресток, где сбоку может выехать на шоссе другая машина или что приближается железнодорожный переезд и надо опасаться поезда. Одни знаки говорят, что скоро поворот направо или налево и пора притормаживать, другие — что впереди крутой спуск, третьи — что неподалеку ремонтируют шоссе и путь там разрыт. А вот в треугольнике нарисованы мальчик и девочка. Значит, здесь близко школа, и через шоссе могут перебегать ребята. Будь особенно внимателен, водитель!

Голубые круглые знаки с белой стрелкой или рисунком внутри — это знаки **предписывающие**. Они дают шоферу распоряжения: здесь можно поворачивать только направо, здесь — только налево, а здесь нужно ехать только прямо, никуда не сворачивая, иначе помешаешь движению. Если же стрелки на знаке образуют кружок — значит, впереди







площадь, которую нельзя пересекать, а надо объехать кругом.

Желтые или белые кружки, обведенные красной каймой, — это знаки **запрещающие**. Они говорят шоферу: по этой улице машинам нельзя проезжать вообще; в этом месте нельзя надолго оставлять машину, а в этом не разрешается даже останавливаться.

Запрещающих знаков много. Одни предупреждают шоферов, что на этом участке дороги машинам нельзя идти на обгон. Другие сообщают каждому, что по этой дороге нельзя ездить на мотоциклах, на велосипедах, на лошадях. Третьи говорят, что здесь рядом больница или санаторий и поэтому запрещены всякие звуковые сигналы. Особые знаки с большими цифрами посредине указывают водителю, с какой именно скоростью можно здесь проезжать.

Очень строгий знак — красный круг, перегороденный широкой белой или желтой полосой. Этот знак шоферы называют «кирпич». Он грозно приказывает водителю: «Остановись! Перед тобой стена!»

Такой знак бывает обычно перед въездом во двор больницы, в расположение воинской части, на территорию обсерватории или другого научного учреждения, и ни один шофер не решится проехать через эту невидимую стену. Кроме тех, конечно, кому специально разрешено въезжать именно через этот проезд.

Есть и довольно приятные для шоферов и пассажиров указательные знаки. Это синие четырехугольники с какой-нибудь картинкой внутри.

Они тоже заботятся о тех, кто проезжает мимо.

Если на таком знаке нарисована маленькая палатка — значит, близко гостиница или туристский лагерь.

Если нарисованы ложка и вилка — скоро на пути столовая или кафе.

Большой красный крест сообщает, что неподалеку больница или медицинский пункт, а черная телефонная трубка — что рядом переговорный пункт.

Увидев изображение гаечного ключа или



бензоколонки, водитель поймет, что это означает. А большая белая буква «Р» говорит, что именно здесь удобная стоянка для машин и стоять на ней можно сколько угодно.

Под каждым таким изображением обычно бывает и четкая цифра — сколько километров надо еще проехать, чтобы найти то, что обещано.

На загородных дорогах знаки покрывают теперь особым светящимся веществом. Сами по себе они не светятся. Но стоит упасть на такой знак лучу от фары приближающегося автомобиля, как знак засверкает, словно в нем загорелась лампочка.

Но в тех дорожных знаках, которые установлены на улицах городов, внутри действительно есть электрические лампы. Днем они потушены, а с наступлением темноты зажигаются.

На этих страницах изображены многие дорожные знаки. Постарайся их запомнить. Когда будешь ехать в автобусе или машине, ты и сам будешь понимать тот неслышимый разговор, который дорога все время ведет с водителем.

И тебе будет интереснее ехать.

Так называется круглая палочка с удобной ручкой — белая с черной поперечной полосой посередине. На вид палочка как палочка, ничего особенного.

Но эта немудреная палочка обладает такой необычной силой, что может показаться жителю другой планеты просто волшебной.

Вот по широкому проспекту мчатся, обгоняя одна другую, сотни разных машин. Как остановить этот стремительный поток?

И вдруг...

Слышен визг тормозов, скрип шин по асфальту, и... все машины тотчас останавливаются как вкопанные у перекрестка, освободив дорогу. А мимо них проносится по самой середине проспекта белая машина с красными крестами на дверцах. Это «скорая помощь» спешит к больному.

Кто же остановил все остальные машины? Кого мгновенно послушались все шоферы?

Это сделала простая полосатая палочка. Ее поднял над головой стоящий на этом перекрестке регулировщик. Увидев ее перед собой, каждый шофер нажал на тормоз раньше, чем успел об этом подумать.

Вот какая сила у этой палочки! Достаточно ей подняться, и все машины тотчас останавливаются. А когда она опустится и покажет направление — одни машины двинутся туда, куда она их посылает, а другие будут ждать, пока она разрешит двигаться и им.

Простая палочка в руке регулировщика управляет движением машин со всех улиц, выходящих на этот перекресток. Поэтому она так солидно и называется — жезл.

Когда-то жезлы — длинные украшенные трости с дорогими набалдашниками — были символом самой большой власти. С жезлом в руке выходили к народу жрецы, епископы, короли, полководцы. С таким жезлом изображен на памятнике победитель Наполеона Кутузов. Но постепенно этот обычай устарел и оставался лишь до разгрома фашизма в Германии.

Те, кто видел в кинохронике, как после нашей победы в Великой Отечественной войне гитлеровцами была подписана капитуляция, наверно, заметили, что, войдя в зал, фашистский генерал-фельдмаршал Кейтель нервно вертел в руке какую-то палочку с изображением орла на конце. Это был, пожалуй, последний в истории Европы фельдмаршальский жезл — знак высшей военной власти.

Нынче маленькие скромные жезлы остались лишь у регулировщиков. Потому что регулировщики действительно обладают правом командовать всем дорожным движением.



Но зачем же нужен жезл регулировщику, стоящему на перекрестке, где есть светофор? Ведь все движение идет по сигналам светофора?

А что, если светофор вдруг испортится и погаснет? Или вдали появится машина «скорой помощи» или пожарная, а на светофоре в этот момент им преградит путь красный свет?

В этом случае регулировщик поднимет свой жезл, и тогда остановятся даже те машины, перед которыми был зеленый сигнал. Шоферы знают, но не мешает это знать и тебе, что жезл регулировщика сильнее огоньков светофора.

В больших городах на улицах достаточно светло и ночью. Каждому водителю отлично видны и регулировщик и его жезл. А как быть ночью, когда темно на шоссе?

Для этого у дорожных инспекторов ГАИ есть особые жезлы с электрической лампочкой внутри. В темноте они могут светиться, словно яркие полосатые свечки. Теперь их видно издали еще лучше, чем днем.



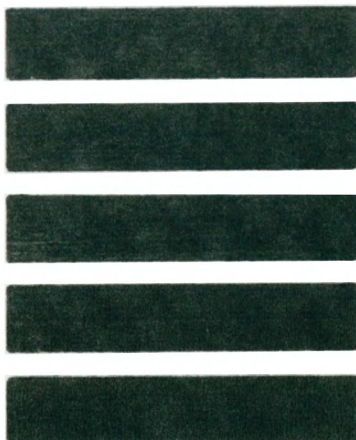
В последнее время на улицах больших городов стали появляться «зебры». И их становится все больше и больше.

Ты, конечно, понимаешь, что это не те полосатые лошадки, которых можно встретить в саваннах Африки или в зоопарках. Да и откуда бы им взяться на городских улицах? Но полосок у этих «зебр» не меньше, чем у настоящих, и они такие же яркие.

«Зебрами» у нас и во многих других странах называют широкие переходы через улицы, устроенные для людей.

Чтобы каждый ясно видел, где ему следует переходить через улицу, дорожки для пешеходов стали закрашивать широкими белыми полосами. Заметив впереди такие полосы, всякий водитель снижает скорость, чтобы успеть вовремя остановиться, если на них окажутся переходящие улицу люди.

Такие полосатые дорожки и стали называть «зебрами».





# К

## ЛЕВЕРНЫЙ ЛИСТ»

А вот и еще одно слово, которое получило второе значение, когда начали строить скоростные дороги для автомобилей.

Это — «клеверный лист».

Ты, наверно, видел листочки клевера. Они устроены очень интересно. Каждый листочек разделен на три дольки и похож на маленький зеленый бантик.

А дорожники стали называть «клеверными листьями» те перекрестки скоростных дорог, где машины въезжают на магистраль с боковых шоссе или съезжают с нее.

Мы уже говорили, что по скоростным дорогам машины обычно едут очень быстро — иной раз со скоростью до ста километров в час. На такой скорости не сразу остановишься, если потребуется.

Для того чтобы шофер сидел за рулем спокойно и не опасался, что сбоку кто-нибудь выедет ему наперерез, скоростную дорогу не пересекает ни одна другая дорога, а для пешеходов устроены либо подземные переходы, либо мосты. Да и на самой магистрали машинам запрещено переезжать с одной стороны на другую, если водитель решит повернуть в обратном направлении.

А как быть, если шофер подъехал к скоростной дороге, но ему нужно ехать по ней не туда, куда ведет эта сторона дороги, а обратно? Ведь чтобы попасть на другую сторону магистрали, хочешь не хочешь, а надо через нее переехать?

Или наоборот.

Шоферу надо сейчас свернуть с магистрали на другую дорогу.

Но начинается она не с той стороны, по которой он едет, а с противоположной. Значит, опять надо бы пересечь магистраль?

Ничего подобного! Этого делать не разрешается никому.

Для таких разворотов на скоростных дорогах и устраиваются те перекрестки, которые дорожники прозвали «клеверными листьями».

Любая проезжая дорога, подходя к скоростной, разделяется на две.

По одной можно просто подъехать к магистрали и, выждав удобный момент, включиться в движение в ту же сторону, куда едут все остальные. А по другой можно проехать либо под магистралью, либо над ней, сделать полукруг и выехать на магистраль уже с другой стороны, чтобы включиться в поток машин,двигающихся в другом направлении.

А «клеверными листьями» эту систему подъездов и переездов строители прозвали потому, что если взглянуть на них сверху, из окна высокого здания или с самолета, они действительно похожи на листок клевера, но только не с тремя, а с четырьмя дольками. Посмотри на рисунок, и ты сам в этом убедишься.





## КЮВЕТ

Есть и третье слово, которое получило на дорогах новое значение. Это — кювет.

Когда-то кюветами называли наполненные водой канавы перед стенами крепостей. Они должны были преграждать дорогу солдатам, идущим на приступ.

Появление новых видов оружия изменило характер войн, и крепостей теперь не строят. Современный танк или бронетранспортер с пехотой перемахнет через любую канаву, даже ее не заметив. Но слово «кювет» сохранилось, хотя и приобрело совсем другой смысл.

Кюветами называются глубокие, по большей части сухие канавы, которые обычно тянутся с обеих сторон вдоль каждого шоссе.

Для чего же нужны эти канавы?

Главным образом для того, чтобы после сильного дождя в них стекала с дороги вода, чтобы дорога просыхала быстрее. Для того же и проезжую часть всякой благоустроенной автомобильной дороги делают с небольшим наклоном к краям. Так же, как с наклоном к проезжей части делают и тротуары на улицах. Пусть вода стекает в канавку вдоль тротуара, а люди не шлепают по лужам.

А чем опасно мокрое шоссе?

Политый водой асфальт сразу же становится скользким, как каток. Быстро ехать по мокрому асфальту на машине не рискнет даже опытный шофер. Достаточно затормозить чуть более резко — и машину завернет в сторону, как бы ты ни поворачивал руль, и поставит поперек дороги. А рядом и позади другие машины!.. А то и того хуже — вообще бросит на левую сторону шоссе, по которой машины едут навстречу!

И еще кювет нужен для того, чтобы шоферы всегда держались не у самого края проезжей части и не заезжали ненароком на тропинки, по которым обычно идут вдоль дороги пешеходы. Каждый шофер отлично понимает: соскользнут колеса его машины в кювет — и все. Жди теперь, пока другой водитель пожалеет тебя, остановится, возьмет на буксир и вытащит снова на полотно дороги.



## ЛИНИИ РАЗМЕТКИ

Ты уже знаешь, как разные дорожные знаки помогают водителям.

Но есть на улицах и на дорогах и такие обозначения, знать которые нужно не только шоферу, но и тебе самому и всем твоим товарищам. Эти обозначения обеспечивают безопасность всех больших и маленьких пешеходов на самых оживленных улицах и дорогах. Поэтому их можно по праву назвать «линии безопасности».

Вот поперек проезжей части улицы протянулась сплошная широкая белая линия, начерченная на асфальте. Перед этой линией часто можно встретить надпись огромными буквами: «СТОП». Эта надпись показывает шоферу, где нужно вовремя остановиться, чтобы не заехать по инерции на дорожку для пешеходов, если для машин на светофоре загорелся красный свет.



Все подъехавшие к переходу машины будут нетерпеливо урчать, не трогаясь с места, будто между ними и потоком пешеходов выросла невидимая стенка.

Но есть в Москве, Киеве, Минске, да и в других больших городах такие широкие проспекты, которые малышу, старушке с палочкой или маме с детской коляской за один раз не перейти. Пока они минуют одну сторону проезжей части, по другой уже двинулись машины.

Как же тут быть?

На этот случай на широких улицах и проспектах существуют «островки безопасности» — единственные, пожалуй, островки в мире, расположенные не на воде, а на суше.

«Островок безопасности» устраивают на середине улицы. Это большой овал, обведенный белой чертой и заштрихованный, как «зебра», белыми

линиями. Ни одна машина не имеет права заехать на этот овал или проехать через него.

Все пешеходы, которые не успели вовремя перейти всю улицу, в то время как машины стояли у линии «стоп», могут остановиться на «островке безопасности» и переждать, пока движение машин не прекратится снова. Тогда люди смогут продолжить свое путешествие.

Такие же площадки очерчены на мостовой возле трамвайных остановок. Здесь тоже можно спокойно ждать, пока не подойдет нужный трамвай. Ни одна машина сюда не заедет.

На тех новых улицах, где еще не сделаны тротуары, дорожка для пешеходов также отделена белой линией, чтобы люди могли здесь проходить, не опасаясь проезжающих машин.

Край этой дорожки называется «граничной линией». Не советую тебе за нее выходить хотя бы для того, чтобы не заставлять лишний раз нервничать усталого шофера.



Ты уже знаешь теперь, как без слов разговаривает с шофером дорога. Для этого она пользуется большим набором знаков, заменяющих слова.

А не разговаривают ли друг с другом машины?

Разговаривают, да еще как! Почти не умолкая.

Когда-то машины перекликались вслух. Одна сердито гудела другой: «Эй, ты, там впереди! Возьми-ка немного вправо. Что-то медленно ты тащишься. Сейчас я буду тебя обгонять».

Или какая-нибудь машина предупреждала:

«Ну-ка все, кто позади, будьте осторожны! Сейчас я намерена повернуть».

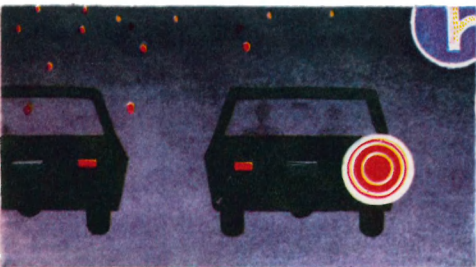
Нынче в больших городах развелось столько машин, что если бы все они продолжали перекликаться гудками, шоферы не понимали бы, кто и откуда им сигналил, да и людям на улице трудно было бы разговаривать. Поэтому у нас в городах шоферам запрещено без крайней необходимости пользоваться звуковыми сигналами.

И теперь машины «разговаривают» молча.

Для этого у каждой машины есть спереди и сзади по две небольшие

лампочки: спереди — белые, сзади — красные или желтые. Называются они «указатели поворота». Но шоферы прозвали их по-своему — «мигалками». И вот почему.

Включит шофер такую лампочку, и она зажжется. Но не просто горит, а то включается, то выключается, словно кому-то подмигивает.



И она действительно подмигивает машинам, едущим впереди или позади, справа или слева.

Дело в том, что шофер видит не только те машины, которые движутся впереди него или рядом. Перед его глазами небольшое зеркальце, в которое он то и дело заглядывает. Это — «зеркало заднего вида». В нем отражаются машины, идущие сзади, и шофер их все время видит. Видит он и их световые сигналы.

Если кто-либо включит левые «мигалки», все едущие позади или навстречу понимают, что водитель говорит: «Имейте в виду, что я намерен сейчас повернуть налево...»

Включит другой правые «мигалки» — значит, он сообщает: «Буду поворачивать направо».

Таким образом, благодаря «мигалкам», шоферы могут избегать столкновений, а машины уверенно обгонять одна другую.

Впрочем, нужно при этом твердо знать и правила движения.

Как только шофер заметит, что едущая сзади машина включила левую «мигалку», он поймет, что эта машина собралась его обогнать. Теперь он не имеет права ни увеличивать скорость, ни поворачивать сам, чтобы не помешать задней машине его обогнать.

Если же он сам собирается повернуть направо либо намерен пристать к тротуару, то обязан включить правую «мигалку», чтобы все едущие сзади взяли левее и уж никоим образом не поворачивали тоже направо, чтобы не наскочить на его машину.

Точно так же шофер машины, стоявшей у тротуара, прежде чем начать двигаться, обязан прежде всего включить левые «мигалки», чтобы все едущие мимо узнали о его намерении и дали ему дорогу.

Но как же поступают те шоферы, у которых лампочки «мигалок» неожиданно перегорели?

В этом случае они должны подавать сигналы рукой. Высунут в окошко левую руку — значит, собираются повернуть налево. А если нужно повернуть направо? Что же, шоферу придется пересест на правое сиденье и высунуть руку в правое окно?

Нет, этого делать не надо. Достаточно высунуть в то же левое окно руку, но не держать ее прямо, а согнуть в локте и поднять. Все едущие сзади поймут этот сигнал правильно: шофер собирается поворачивать вправо.

Кстати, мотоциклисты и велосипедисты, едущие по улице или по шоссе, подают сигналы поворота также вытянутой или поднятой левой рукой.

Ты спросишь: почему я так подробно рассказываю о сигналах «мигалок»? Ведь ты же еще не собираешься в этом году водить машину?

Делаю я это потому, что понимать сигналы поворотов полезно каждому пешеходу.

Представь себе, что стоишь на углу и хочешь перейти на ту сторону боковой улицы. Так прежде,



чем сойти с тротуара, обязательно посмотри внимательно на подъезжающие к этому углу по главной улице машины.

Если у одной из них ты заметишь подмигивающую правую «мигалку», значит эта машина собирается сейчас повернуть направо. Как раз на ту улицу, которую тебе нужно переходить. Сделав опрометчивый шаг, ты мог бы попасть под эту машину. Поэтому подожди несколько секунд, пока проедут все машины с мигающими сигналами поворота, а потом уже переходи улицу.

## **Н**адписи

Нельзя научиться водить автомобиль, только сидя за столом или присаживаясь за руль в гараже. Надо привыкнуть уверенно вести машину по городской улице, среди других машин и пешеходов.

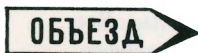
### **УЧЕБНАЯ**

Поэтому каждый новичок сперва изучает устройство автомобиля и работу мотора, затем твердо заучивает все правила дорожного движения. Но после этого он обязательно должен поехать с инструктором по улицам. Сперва по тихим переулкам, где мало машин и прохожих, а потом и по оживленным.



Новичок сидит за рулем, а рядом с ним сидит инструктор. Он не только наблюдает за тем, правильно ли действует его ученик. В нужную минуту инструктор может его поправить, потому что на учебных машинах устроено двойное управление. Место инструктора, сидящего рядом с учеником, оборудовано вторым рулевым управлением и вторым тормозом. В любую секунду он может взять управление машиной на себя.

Но ученик, растерявшись, может невольно ему помешать. Вот почему на тех машинах, на которых практикуются будущие шоферы, сзади на всякий случай сделана крупными буквами большая надпись «Учебная».



Если ты увидишь на улице машину с такой надписью, советую тебе быть особенно осторожным. Так же следует опасаться и тех машин, у которых на переднем и заднем стекле таблички с большим восклицательным знаком. Это значит, что за рулем новичок, только-только начавший ездить самостоятельно.

Взволнованный первой поездкой, не имея еще навыков, новичок способен слишком круто повернуть руль, да еще не в ту сторону, либо вместо того, чтобы затормозить, нажать на педаль акселератора и рвануться вперед. И тогда машина может тебя задеть, даже если ты стоишь на краю тротуара.





На некоторых машинах на переднем и заднем стекле бывает и другой опознавательный знак — большая буква «Р».

Это означает, что за рулем — инвалид. Такая машина устроена иначе, чем все другие. Все, что в обычных машинах шофер делает ногами, нажимая на педали, в этих машинах водителю приходится делать руками, переводя различные рычаги. А это все же медленнее.

Поэтому на таких машинах и видна большая буква «Р». Она предупреждает всех: «Будьте особенно осторожны! Перед вами машина с ручным управлением».

Предостерегающие надписи бывают не только на машинах, но и на улицах. Например, табличка с надписью «Листопад» возле бульвара или сквера предупреждает водителей, что осенью в этом месте обычно бывает очень скользко.

## БОЧИНА

Однажды мой фронтовой товарищ чуть не погиб по собственной неосторожности. Смерть промелькнула в нескольких сантиметрах от его головы. Нелепая смерть не от пули или снаряда, а от простой железной балки. И произошло это не в бою, а далеко в тылу, на одной из военных дорог.

Поздно вечером, когда уже совсем стемнело, он закончил статью для фронтовой газеты, в которой работал, и направился вдоль шоссе в землянку редакции.

Хотя война шла уже к концу, военные машины ездили по фронтовым дорогам по-прежнему с потушенными фарами, чтобы не привлекать внимания вражеских самолетов-разведчиков.

Товарищ шел, не думая, конечно, ни о какой опасности. Фронт отсюда был в сорока километрах. Мимо проносились лишь наши грузовики, спешившие на передовую.

И вдруг мимо самого его уха что-то просвистело. От неожиданности он даже вздрогнул. Но потом сообразил, что только что был на волосок от гибели.

Оказывается, мимо него промчалась машина, груженная обрезками рельсов, видно, для постройки блиндажа. Но шофер, торопясь, уложил их так небрежно, что на ходу они разболтались и конец одного железного рельса высовывался из-за борта машины в сторону почти на полметра.

Вот он-то и просвистел мимо головы товарища. Если бы этот рельс был чуть-чуть длиннее, мой друг бы погиб.

И все потому, что шел-то он вдоль шоссе правильно — по обочине, но правильно не совсем.

Он шел в том же направлении, в котором ехали по этой стороне шоссе обгонявшие его машины. В темноте, при потушенных фарах, шофер



его, конечно, не видел. А товарищу не было видно, какая машина его обгоняет и чем она может ему угрожать.

Об этом случае я решил здесь рассказать, чтобы показать нагляднее, что такое обочина и как правильно по ней ходить.

Обочиной называется немощенная полоса вдоль дороги. На нее съезжают с асфальта машины, когда им надо остановиться, чтобы высадить пассажиров.

Есть одно важное правило, касающееся обочины, которое я очень советую запомнить, если вдоль дороги нет пешеходной дорожки и приходится идти по обочине. В этом случае надо идти **против движения**. Идти так, чтобы машины не обгоняли тебя, а ехали навстречу. Тогда ты будешь видеть их еще издали и успеешь вовремя отойти немного в сторону от шоссе, чтобы они тебя ненароком не задели.

И тогда с тобой никогда не случится того, что однажды едва не произошло с моим фронтowym товарищем.

## ОГРАЖДЕНИЕ

На многих городских улицах все чаще стали появляться легкие железные заборчики вдоль тротуаров, выкрашенные в ярко-красную или желтую краску. Называются они «ограждение».

Не думай, что эти заборчики устраивают для красоты. Нет, это тоже забота ГАИ о твоей безопасности.

Ограждение приходится делать потому, что есть еще у нас такие ребята, которые считают, что всякие правила и законы выдумывают скучные дяди и тети, чтобы людям было потруднее жить, и что нет никакой необходимости этим правилам подчиняться.

Вот таких-то ребят я видел ты знаешь где? Во многих московских больницах. Кого на костылях, кого с подвязанной рукой или забинтованной головой.

Ты, возможно, слышал, что сейчас по некоторым широким улицам больших городов автомобилям разрешено ехать со скоростью восемьдесят километров в час. Больше того, если будешь ехать медленно, то будешь мешать движению других машин.





Вот шофер и прибавляет скорость. Он спокоен. До перекрестка или пешеходного перехода еще далеко.

И вдруг какой-нибудь паренек или не очень умный дядя, выросший из такого паренька, решит не идти до перехода, а перебежать улицу в том месте, где ему захочется. Он неожиданно появится перед ускорившей ход машиной, шофер резко затормозит, задняя машина, которая идет так же быстро, на него налетит, на нее наскочит следующая...

Вот и сообрази, сколько здесь будет разбитых машин и искалеченных людей!

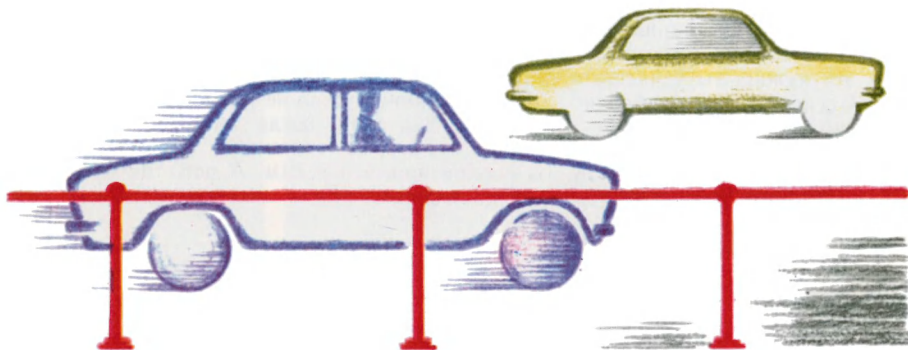
А все из-за одного нарушителя.

И вот для того, чтобы у недисциплинированных людей было поменьше соблазна сходить с тротуара в любом месте, на улицах с большим движением начали устраивать железные ограждения, через которые не перешагнешь.

Ведь даже самый бессовестный нарушитель не полезет же через ограду на виду у прохожих!

Бывают ограждения и временные — в тех местах, где ремонтируют участок покрытия или открывают чугунные крышки колодцев, ведущих в подземные каналы для водопроводных или газовых труб.

В этих случаях ставят не железные ограды, а ярко выкрашенные желтой краской деревянные заборчики или маленькие пирамидки. Они видны издали, а как стемнеет, на них зажигают еще красные лампочки.



## ОСЕВАЯ ЛИНИЯ

Не воображай, что только бедняги пешеходы, вроде тебя, вынуждены теперь переходить улицы только по специально нарисованным для них коридорам.

Все больше появляется на городских проспектах таких же строгих дорожек и для машин: извольте, мол, товарищи автомобили, не вилить то вправо, то влево, а двигаться дисциплинированно!

Для этого сперва вдоль проспектов и широких улиц провели посередине белую черту. Ее называли «осевая линия». Эта линия делит проезжую часть на две стороны — правую и левую.

Там, где эта черта сплошная, ни одна машина не имеет права через нее переехать. Сделано это для того, чтобы иной шофер, пытаясь обогнать другую машину, не заехал бы случайно на ту сторону улицы, по которой движутся встречные машины.

Есть, однако, немало еще таких сравнительно узких улиц и шоссе, где по каждой стороне может проехать лишь одна машина. Тогда для ускорения движения осевая линия делается на некоторых участках не сплошной, а прерывистой — из отдельных коротких черточек. Это значит, что здесь можно на несколько секунд заехать за осевую, чтобы обогнать машину, которая тащится слишком медленно. Но только на несколько секунд и тотчас же после обгона вернуться обратно, на свою сторону дороги.

Иногда осевая линия бывает не из одной белой черты, а из двух. Они проведены параллельно на таком расстоянии, что между ними может поместиться машина.

Этот проезд между двумя осевыми линиями называется «резервная зона». По ней могут проезжать только особые служебные машины, которым важно прибыть к месту назначения как можно быстрее, без задержек. Эти машины и покрашены обычно иначе, и сигналы у них особые.

Подробнее об этих машинах ты сможешь прочесть в главке «Спецмашины».

Но сейчас на улицах больших городов появилось так много различных машин, что одних только осевых линий и резервных зон оказалось недостаточно. Вдоль самых широких улиц пришлось кое-где провести и еще такие же параллельные белые черты. И теперь машины здесь движутся словно по узким коридорам между невидимых барьеров. Зачем это нужно; ты узнаешь в главке «Рядность».

А сейчас я лишь добавлю, что осевая линия нужна не только шоферам. Она имеет очень большое значение и для тебя, когда ты переходишь широкую улицу.

Может быть, пораздумав, ты сообразишь это и сам. А нет, так прочтешь об этом в главке «Правила движения».









## ПЕРЕКРЕСТОК



Что такое перекресток, понятно каждому. Это то место, где пересекаются две или несколько улиц: иной раз — прямо, иной раз — наискосок.

Для всякого шофера перекресток — самое неприятное место. И опытный водитель всегда помнит: приближаясь к перекрестку, убавь скорость и будь особенно внимателен.

Ты только подумай: даже к самому простому перекрестку машины подъезжают с четырех сторон. Да не по одной, а по две, а то и по три машины рядом. Этой нужно только пересечь улицу, той — повернуть направо, а той — налево.

Вот тут и разберись: кто должен проехать через перекресток первым? Кто вторым? Кто третьим? Да проехать так, чтобы не задеть друг друга и не задержать движения.

На этот случай существуют очень строгие правила. Рассказывать тебе о них я не буду. Ты их узнаешь, когда сам начнешь учиться водить машину.

Но одно тебе полезно запомнить уже сегодня.

Около перекрестков обычно бывают устроены и переходы для пешеходов. Поэтому и для тебя перекресток может оказаться очень неприятным местом, если ты забудешь, что по тротуарам ходят люди, а по проезжей части движутся машины. И движутся притом очень быстро.

Почему я так подробно рассказывал о «мигалках»? Мне хотелось, чтобы ты понял, что никоим образом нельзя соваться на перекрестке на мостовую, не выяснив сперва, не заворачивает ли сюда одна из подъезжающих машин и не подмигивает ли правой «мигалкой» следующая, собирающаяся повернуть сюда же.

Ведь если ты столкнешься с прохожим на тротуаре, самое большее получишь синяк на лбу. А если столкнешься на мостовой даже с самой маленькой машиной, не хочется и говорить, что может с тобой случиться.

Вот почему точно соблюдать правила уличного движения надо привывать с самых малых лет. Ведь теперь один автомобильный завод в Тольятти каждый день выпускает больше двух тысяч новых «Жигулей». Каждый день! А сколько быстрых «Москвичей», «Волг», «Запорожцев» выпускают другие автомобильные заводы!

Тебе хорошо. Если ты внимательно прочтешь эту книжку, то конечно поймешь и запомнишь, как надо поступать, переходя любую улицу. А как быть с малышами, которые еще и читать-то как следует не научились?

Об этом уже задумались во многих городах. И придумали довольно простой способ.

Недавно я был по делам в таком городе.

В центре города там осталось еще немало довольно узких улиц, застроенных хорошими старыми домами, заносить которые жалко.

Перейти такую улицу не только в разгаре дня, но даже ранним утром — не просто.

С дребезжанием катятся трамваи. Один за другим проползают автобусы и троллейбусы. Двигутся огромные грузовики и фуруны. Обгоняя друг друга, пронесются стремительные мотоциклы, не утихает поток легковых машин.

Стоишь в растерянности на перекрестке и не знаешь, как улучшить момент, когда светофор перекроет движение, и успеть перебраться на другую сторону. И не очень понятно, как же переходят через такие улицы малыши, если их школа на другой стороне, а светофора поблизости нет?

А вот как.

Выйдя рано утром из гостиницы, расположенной на одной из самых оживленных улиц города, первое, что я увидел, были две девочки, лет десяти — двенадцати, стоявшие на краю тротуара. В руках у них были длинные палочки с большими красными кружками на концах, похожие на те, которыми дают сигнал отправления поездов дежурные на станциях метро.

Около девочек уже собралась кучка малышей. У одних — сумочки с учебниками, у других — ранцы за спиной. Быстро пересчитав ребят, одна из девочек подняла свою палочку и ступила на мостовую. И сразу же по этому сигналу замерло все движение. Остановились трамваи, автобусы, машины, мотоциклы и даже велосипедисты.

Держа палочку с красным кружком над головой, девочка повела свою группу малышей на другую сторону улицы. Ее подружка, тоже подняв палочку, замыкала шествие. А там, на другой стороне, на тротуаре уже поджидали ребята, которым надо было перейти на нашу сторону.

Я узнал, что по утрам и после конца уроков многие школы высылают на ближайшие перекрестки, где нет светофоров, двух дежурных школьников или школьниц постарше. Это — провожатые.

Как только около них соберется десять — двенадцать малышей, провожатые останавливают своими палочками движение транспорта и переводят ребят через улицу. А там забирают тех, кому надо перейти обратно.

Так теперь в городах малыши приучаются с первых же школьных лет не бегать опрометью через улицы, а спокойно их переходить только там, где положено, и только в тот момент, когда весь транспорт остановился.



## ПЛОЩАДЬ

Иной раз самые трудные, на первый взгляд, вопросы разрешаются очень просто.

Мы только что говорили о том, как неприятен для всякого шофера даже самый простой перекресток. Ведь машины подходят сюда с четырех сторон, и каждому водителю хочется как можно скорее проехать дальше. Без строгого порядка здесь не обойтись.

Ну, а площадь? Ведь тут обстановка намного сложнее.

В Москве, например, есть площади, на которые с разных сторон выходят десять улиц сразу! Значит, машины появляются здесь с десяти направлений одновременно. Вот и разберись, кому как ехать!

Но нашелся человек, который предложил очень простое решение, которое теперь стало законом.

Через площади машинам ездить запрещено вовсе! Ни вдоль, ни поперек.

Выехал на площадь — и сразу же поворачивай направо. А затем поезжай по ее краю, вдоль тротуара, до той улицы, на которую тебе нужно, и сворачивай на нее, не забыв, конечно, включить правые «мигалки».

Вот почему перед въездом на всякую, даже небольшую площадь обычно установлен синий знак с белым кружком из стрелок посредине: мол, не забывай, шофер, что площади объезжают только по кругу.

И просто, и безопасно!

А тебе, хотя ты еще и не водишь машину, я рассказал об этом тоже не зря. Чтобы ты знал, что, вступая на площадь, надо обязательно взглянуть налево — не приближается ли оттуда объезжающая площадь машина?

Не менее важно запомнить и еще одно.

Закон о движении по площадям относится не только к машинам. Он касается и людей.

Пешеходам тоже не разрешается переходить через площади, где задумается. Для них тоже есть свои правила.

Если через площадь проложена пешеходная дорожка и в ее начале стоит знак «Переход», а на светофоре или табло зажегся зеленый свет, смело иди по этой дорожке на другую сторону площади. Никто тебя не остановит.

Если же такой дорожки нет, изволь тоже обходить площадь кругом по тротуару, пока не дойдешь до нужного тебе дома или улицы.

Но бывают такие особенные дни, когда этот строгий закон на время отменяют. Это дни самых больших советских праздников: 1 Мая — День международной солидарности трудящихся, 7 Ноября — годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, 9 Мая — Праздник Победы.

В эти торжественные дни хозяевами самых больших проспектов и





площадей городов становятся не машины, а люди. 1 и 2 мая, 7 и 8 ноября, 9 мая все главные площади и проезжая часть проспектов полны людей. В эти дни путь здесь закрыт не людям, а машинам.

## **ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ**

Посмотри внимательно из окна на улицу. Ты заметишь, что большинство людей при встрече расходятся по правой стороне. На широких тротуарах больших городов обычно сами собой образуются как бы два потока пешеходов. В одном направлении люди идут по одной стороне тротуара, а навстречу — по другой.

И если ты тоже хочешь никогда ни с кем не сталкиваться, делай так же. Всегда держись правой стороны и расходишься со встречными только вправо.

А теперь взгляни снова из окна на улицу. Но не на тротуар, а на проезжую часть.

Ты убедишься, что все автобусы и грузовики, все легковые машины и мотоциклы, когда едут навстречу друг другу, также берут обязательно вправо, а не влево.



Даже на реке катера и моторные лодки, скутеры и баржи — словом, все, что движется по воде, всегда расходятся «левым бортом», то есть отходя вправо.

Вот потому-то всякая улица словно разделена вдоль невидимой чертой на две половины. По одной стороне все машины едут только в одну сторону, по другой — только в другую.

А чтобы они случайно не заезжали туда, куда не положено, посредине наиболее широких и оживленных улиц

стали теперь проводить ту осевую линию, о которой ты уже знаешь.

Для тебя же, маленького пешехода, осевая линия — главный хранитель.

По одну сторону линии ты должен опасаться машин только слева, по другую сторону — только справа.

Даже если тебе нужно перейти улицу, где нет ни осевой линии, ни светофора, ни регулировщика, то тоже, прежде чем вступить на мостовую, обязательно погляди **налево**: не появилась ли оттуда какая-нибудь машина, не едет ли троллейбус или автобус, не мчится ли мотоцикл? И только если оттуда ничто не угрожает, начинай переходить улицу. И, переходя, посматривай все время только налево. Ведь справа не появится ни одна машина.

Но иди так **лишь до середины улицы**. А на середине остановись и погляди **направо**. Ведь теперь наоборот — все машины будут проезжать как раз оттуда. И только если справа машин не видно, продолжай свой переход.

Но почему же все-таки и люди и машины при встрече расходятся и разъезжаются именно вправо, а не влево? Откуда появилось такое правило?

Оно возникло очень давно, в глубокой древности.

Когда-то, тысячу, а то и больше лет назад, люди всегда ходили вооруженными. Не только готовясь к бою, но и просто собираясь, например, съездить в гости в другой город, люди брали с собой меч или кинжал, топор или булаву.

Потому что путешествовать в те давние времена было довольно опасно. По дорогам скитались в поисках добычи бездомные бродяги, в лесах укрывались шайки разбойников.





Идет человек или едет верхом по дороге. В правой руке у него оружие, в левой — щит. Видит, что кто-то идет или едет навстречу. Как выгоднее с ним разминуться?

Ясно — так, чтобы быть на всякий случай прикрытым щитом. Чтобы неожиданный удар пришелся бы по щиту, а не по открытому боку.

Вот так и появилась, по-видимому, привычка всегда расходиться и разъезжаться правой стороной. Появилась и осталась навсегда.

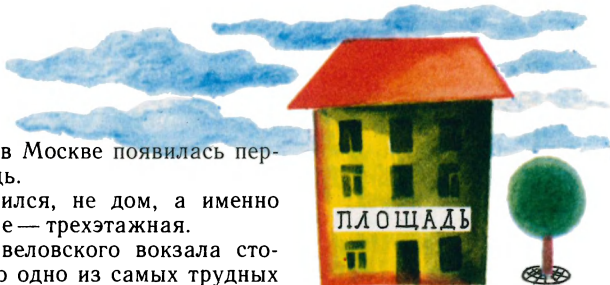
Впрочем, существуют все же несколько стран, где все наоборот. Наверно, тому тоже были какие-то серьезные причины.

К этим немногим странам принадлежит, например, Англия. Однако, скоро, по-видимому, придется перейти к правостороннему движению и здесь, хотя англичане очень не любят отказываться от любых своих привычек.

Дело в том, что очень много туристов разъезжают нынче по свету на собственных автомобилях. А человеку, всю жизнь привыкшему при встрече автоматически брать вправо, трудно за один день перестроиться и начать разъезжаться не вправо, а влево. По этой причине на автомобильных дорогах «левосторонних» стран стало происходить очень много аварий.

Поэтому те немногие страны, где еще сохранялась «английская», левосторонняя, система движения, тоже постепенно переходят на общепринятую, правостороннюю. Недавно, например, это сделала Швеция. Здесь за день переменяли все дорожные знаки, а за два года до этого начали готовить к этому всех шоферов.





Несколько лет назад в Москве появилась первая трехэтажная площадь.

Да, да, я не оговорился, не дом, а именно площадь. И в самом деле — трехэтажная.

Появилась она у Савеловского вокзала столыцы. Раньше здесь было одно из самых трудных мест города и для шоферов и для пешеходов. И те и другие теряли тут много времени.

На этой площади перекрещиваются несколько больших улиц, по которым движутся потоки машин. И то и дело какому-нибудь из этих потоков приходилось по сигналу регулировщика останавливаться и ждать разрешения ехать дальше. Ну конечно, сразу же скапливалась длинная очередь машин на несколько кварталов.

Пропустит регулировщик эту очередь, оглянется на третью улицу, а там за это время тоже образовалась «пробка».

А уж про пешеходов и говорить нечего. Жди и жди, стоя на тротуаре, пока не появится возможность попасть на другую сторону улицы.

Очень неприятное было место.

А теперь? По-прежнему со всех направлений стекаются сюда машины. Приближаются к площади и... не останавливаются. А пешеходы тем временем, не задерживаясь, проходят туда, куда им нужно.

Что же здесь произошло? Чудо?

Нет, не чудо. Просто пришли сюда инженеры, посмотрели, подумали. Потом приехали мощные дорожные машины, бригады рабочих. Через несколько дней огромная площадь стала похожа на встревоженный муравейник, по которому во всех направлениях снуют его обитатели: что-то роют, что-то привозят, что-то укрепляют.

И вот громадную площадь сделали трехэтажной!

Нижний этаж — проложенные под площадью подземные туннели. В самый широкий туннель спускаются машины с одной из улиц. А затем, проехав под площадью, снова попадают прямо на продолжение той улицы, по которой ехали.

Другие туннели, поуже, сделаны только для пешеходов.

Средний этаж — одна из поперечных улиц. Она осталась на месте, и по ней по-прежнему движется поток машин.

Верхний этаж — переброшенные через всю площадь широкие и высокие мосты. Машины с перекрещивающихся улиц проезжают над площадью никому не мешая, а затем снова спускаются на продолжение улицы, на которую ведет мост.

Ну и, конечно, повсюду здесь устроены развороты, наподобие тех «клеверных листов», о которых мы уже рассказывали. Эти развороты также помогают машинам попадать с одного направления на другое, не пересекая улиц. Такое устройство площади дорожники называют развязкой. И в самом деле, оно словно помогает развязать узел, в который переплелись здесь улицы.



Чем больше прибавляется у нас автомобилей, тем нужнее становятся такие развязки на разных уровнях на площадях. Без них уже не обойтись ни машинам, ни пешеходам.

Об этом заранее думают архитекторы, проектирующие новые города, которые каждый год появляются у нас в стране.

В новом городе Набережные Челны, который строят для рабочих и инженеров КамАЗа — Камского автомобильного завода, не только площади, но и многие улицы будут трехэтажными!

Верхний этаж улиц будет отведен только для пешеходов.

Автомобили, троллейбусы, автобусы получают широкие улицы на втором ярусе.

А для метро и трамвая останется самый нижний этаж, где они смогут двигаться с большой скоростью без каких-либо помех.

А как же будут попадать с яруса на ярус пассажиры? Для них будут построены просторные лифты и эскалаторы.

Архитекторы надеются, что при таком устройстве города любой пешеход в нем будет в полной безопасности.

## РЕГУЛИРОВЩИК

Кто с жезлом и пистолетом  
На посту зимой и летом?  
Наш советский постовой:  
Это — тот же часовой!



Трудно найти школьника, который сразу бы не сказал, что эти четыре строчки взяты из стихотворения Сергея Владимировича Михалкова «Дядя Степа».

Все мы привыкли видеть в прозрачных будочках на углах и перекрестках или просто на середине улицы, среди движущихся автомобилей, знакомую фигуру человека в милицмейской форме, с полосатым жезлом в одной руке и свистком в другой, уверенно и спокойно командующего движением машин и пешеходов — инспектора дорожного движения, или регулировщика, как мы привыкли его называть.

А я, например, отлично помню, как почти пятьдесят лет назад в Ленинграде, на одном из перекрестков Невского проспекта, появился первый регулировщик.



В тот день тротуары всех четырех углов были полны зрителей. Люди с восхищением наблюдали, как лихо взлетала его рука в белой перчатке, останавливая движение трамваев и извозчиков, как красиво, словно на параде, поворачивался он на каблуках и особым закругленным жестом выбрасывал руку в сторону, снова открывая им проезд.

Тогда многим казалось, что этот стройный, подтянутый старшина с черными усами, жестикулирующий так ловко и четко, поставлен главным образом для украшения центрального проспекта. Не так уж много проезжало тогда по Невскому автомобилей, чтобы кому-то специально руководить их движением. Будто шоферы сами не разберутся, кому когда миновать перекресток!

Но попробуем вообразить, что произошло бы на улицах любого большого города сегодня, если бы вдруг ушли со своих постов все регулировщики и исчезли светофоры? Как неуютно почувствовали бы себя и водители и пешеходы! Настолько все мы, и идущие и едущие, привыкли, что о нашей безопасности заботятся эти неторопливые, внимательные и зоркие люди с их белыми в черную полосу жезлами.

Даже на территории наших больших заводов, такого, например, как Московский автомобильный завод имени Лихачева, на перекрестках заводских дорог виднеются будочки регулировщиков. Весь день здесь между зданиями цехов, мастерских и складов снует столько автокаров и грузовиков, что кто-то должен руководить их движением.

Зимой, когда рано темнеет, столичные инспекторы дорожного движения выглядят особенно нарядно. Их черные полушубки перетянуты белыми лакированными поясами и портупеями. На руках у них такие же белые краги с лакированными блестящими манжетами до локтей.

Не думай, что все это лишь для красоты. Нет, белые блестящие пояса и краги, а порой еще и полосатые нарукавники, так же, как и светящиеся жезлы, даны регулировщикам для того, чтобы их уже издали видел в любом скоплении машин и людей каждый шофер.

А за последние годы у столичных инспекторов дорожного движения, кроме привычной кобуры с пистолетом, появилось и новое интересное «вооружение» для борьбы с нарушителями правил движения.

В этом мне пришлось недавно убедиться самому.

О чем-то задумавшись, я обогнал медлительный фургон с надписью «Хлеб», но забыл при этом включить левую «мигалку». Все прошло вполне благополучно, и, когда позади прозвучал резкий свисток регулировщика, я и не подумал, что это относится именно ко мне.

Но едва я подъехал к следующему перекрестку, как уви-



дел, что дежуривший там регулировщик показывает мне своим жезлом в сторону тротуара. Пришлось остановиться.

Старшина попросил меня предъявить водительские права.

— Какое же я совершил нарушение? — спросил я, недоумевая.

— На предыдущем участке вы при обгоне не включили указатель левого поворота, — ответил он.

— Но откуда вы об этом знаете? Вас же там не было! — попытался я возразить.

Регулировщик улыбнулся и показал мне на черную коробочку, похожую на маленький транзисторный приемник, прикрепленную к его портупее.

— А для чего существует радио? Мой товарищ с того поста сообщил мне об этом по эфиру. И его и моя портативные радиостанции настроены на одну и ту же волну. Так мы и сообщаем друг другу необходимое. Вот незадолго до вас он, например, сообщил мне, что синяя «Волга» с таким-то номером превысила на его участке скорость. Пришлось ее задержать и на первый раз сделать внушение водителю.

— Но откуда же ваш товарищ узнал, что эта машина проехала мимо него всего на десять—двадцать километров быстрее положенного?

Регулировщик улыбнулся и, зная уже, что я как раз пишу книжку об уличном движении, показал мне на свое запястье.

— Так и быть, раскрою вам еще один секрет. Мы все очень хорошо изучаем свои участки и точно знаем, сколько метров, скажем, от одного фонарного столба до другого. И знаем, с какой скоростью идет машина, когда она проходит это расстояние за две, четыре или восемь секунд. А на запястье у нас секундомеры. Заметив, что шофер синей «Волги», проехав знак, не только не подтормозил, а даже увеличил скорость, мой товарищ точно засек по секундомеру, каким было нарушение.

— Ну, а если бы я свернул в переулок раньше, чем доехал до вашего поста? — поинтересовался я.

— Это бы вас не спасло. Ведь мой товарищ тогда же записал номер вашей машины, и вместо разговора со мной вы получили бы повестку с вызовом в ГАИ. И пришлось бы вам тогда сдавать строгий экзамен на знание правил дорожного движения. Так что имейте это в виду и впредь точнее соблюдайте правила. Счастливого пути!..

Так я на собственном опыте наглядно убедился в бдительности регулировщиков. А ты, наверно, понял, для чего на всех машинах обязательно укреплены спереди и сзади четкие номерные знаки. А задний знак к тому же еще освещается яркой лампочкой...

Иной раз на оживленной городской улице или на пригородном шоссе вместо привычной фигуры человека в милицмейской форме можно увидеть человека в штатском с таким же жезлом регулировщика в руке. Только на рукаве у него красная повязка.

Это общественник. Доброволец, который помогает работникам ГАИ поддерживать дисциплину движения.

Знаешь, сколько различных машин проезжает за один только час через любой перекресток на Садовом кольце Москвы?



Шесть-семь тысяч!

Это значит, за каждые две секунды мимо регулировщика проносятся четыре машины. И за каждой из них надо следить: не помешала ли она соседней, не задела ли пешехода, вовремя ли остановилась по сигналу светофора и вовремя ли тронулась снова.

Вот почему в часы особенно оживленного движения на улицы больших городов в помощь работникам ГАИ выходят общественники.

Жезл в руке и красная повязка на рукаве общественника говорят о том, что ему доверено руководить на этом участке движением наравне с регулировщиком и что все водители и пешеходы обязаны подчиняться его приказам.

Общественников выделяют заводы и фабрики, учреждения и институты. Для этого отбирают самых дисциплинированных и выдержанных товарищей, отлично изучивших все правила движения на улицах и дорогах и умеющих вежливо, но строго побеседовать с тем, кто эти правила нарушит.

Каждый должен быть благодарен этому человеку с красной повязкой на рукаве. Ведь он жертвует своими часами отдыха, чтобы несколько часов простоять на морозе или солнцепеке, оберегая нас от опасности.

Спасибо ему за это!

## РЯДНОСТЬ

Едва начнется весна и солнышко подсушит асфальт тротуаров, как почти сразу же начинают появляться разрисованные мелом квадраты, цифры, кружки.

Это девочки готовят площадки для одной из самых своих любимых игр — в «классы».

Правила игры бывают разные. Главное — это, прыгая на одной ноге, попасть в нужный квадрат или кружок и никоим образом не наступить на проведенную мелом линию.

Но с тех пор, как улицы городов заполнили автомобили, такая же подготовка начинается каждой весной и на асфальте проезжей части.

На одних улицах рабочие протягивают шнуры и по ним проводят яркие белые полосы. На других — специальные забавные тележки медленно проезжают вдоль улицы, оставляя после себя на асфальте либо ровную белую черту, либо четкий пунктир.

Но здесь готовятся не к игре, а к легкому движению.

За год, да еще подо льдом и снегом, многие линии разметки уже стерлись и теперь почти не видны. Да и кроме того, летом на улицах обычно появляется гораздо больше машин. На каждом перекрестке из них то и дело скапливаются целые очереди.

Но одной надо ехать направо, другой — налево, третьей — прямо. Того и гляди, тронутся и столкнутся, помнут друг другу дверцы или крылья.

Для того чтобы поменьше происходило таких неприятностей, работ-



никам ГАИ приходится разрисовывать мостовые. При подходах к перекресткам они делают «коридоры» для машин.

Подъезжая к перекрестку, машины, которые собираются повернуть направо, должны вставать одна за другой в самый правый коридор. Машины, которые намерены ехать дальше, никуда не сворачивая, становятся в средний коридор. Машины, которым нужно повернуть налево, становятся в левый коридор. А если наверху при этом висит еще знак, на котором загнуты налево или направо две или три стрелки, то в этом направлении можно вставать в два или три ряда.

Теперь уж машинам никак не столкнуться. Откроет регулировщик или светофор движение, и каждая поедет по своему «коридору».

А слово «рядность», которое придумали дорожники, как раз и означает, что всякая машина обязана не только на перекрестке, но и по всей улице двигаться только в определенном ряду и строго придерживаться одного правила: чем быстрее едет машина, тем ближе она имеет право ехать к осевой линии; чем медленнее — тем ближе к тротуару.

Кроме того, шофер не имеет права ехать левым рядом, если свободен правый ряд. Поэтому на широкой проезжей части, если нет сплошных полос «коридоров», машины все время перестраиваются на ходу: из левых рядов в свободные правые.

Но делать это можно, только не забывая всякий раз показывать «мигалкой», что собираешься перестраиваться.

Но и тебе, хотя ты еще не водишь машину, тоже не мешает знать о значении линий на проезжей части. Посмотришь, как стоят у перекрестка автомобили, и поймешь, которого из них тебе надо опасаться при переходе улицы.

## **С**ВЕТОФОР

Ну вот, мы наконец дошли и до самого главного слова в нашей книжке, о котором нам уже не раз приходилось упоминать: что ни говори о дорожном движении, а без этого слова не обойдешься.

Это твой и мой друг — светофор. Тот трехглазый молчаливый работника, который оберегает нас с тобой от уличных неприятностей.

У него в запасе всего три сигнала. Но как важны они!

Желтый — приготовься!

Зеленый — иди!

Красный — стой!

Чем замечателен светофор?

Во-первых, он произносит всякий раз одно только слово. Но от того, услышишь ли ты это слово и послушаешься ли его, зависит иногда твоя жизнь.

Во-вторых, он обращается и к тебе и к машинам одновременно, но совсем с разными словами.



В тот момент, когда он говорит тебе: «Иди!», машинам он приказывает: «Стойте!» А когда он разрешает машинам ехать, в ту же секунду он предупреждает тебя: «Стой!»

Вот почему только очень неумные ребята ступают на мостовую, не взглянув предварительно на огонек светофора: что он им сейчас говорит? Они просто не понимают, чем они рискуют. Ведь светофоры для того и придуманы, чтобы охранять жизнь пешеходов и чтобы меньше происходило несчастных случаев и аварий.

А как быть, если светофор испортился или на этом перекрестке его нет вовсе?

Тогда его, как мы уже говорили, заменяет регулировщик.

На этот случай запомни только три правила:

Если регулировщик стоит к тебе лицом или спиной — это все равно что горит красный огонек светофора. Идти через улицу нельзя.

Если регулировщик стоит к тебе боком — это все равно что горит зеленый огонек светофора. Иди смело.

Но если сам регулировщик стоит к тебе боком, а рука его с жезлом вытянута вперед — это значит, что он открыл движение машинам направо или налево. Идти нельзя, пока он не опустит руку.

На некоторых улицах на тротуаре установлены светофоры для пешеходов. Здесь все понятно и просто. Либо зажигается зеленое слово «идите», либо красное слово «стойте». Этих слов и слушайся.

На некоторых перекрестках, где движение небольшое, устанавливаются особые «мигающие» светофоры. На них то зажигается, то гаснет один только желтый свет. Это значит: переходи такую улицу, но будь особенно осторожен и посмотри сперва налево, а затем направо. В любую минуту издали может показаться машина.

Светофоры появились на улицах городов не так давно, всего лет сорок назад, вместе с первыми регулировщиками. Но первые светофоры совсем не были похожи на нынешние. Со всех четырех сторон на них было тоже по три цветных стекла — зеленое, желтое и красное, — но по этим стеклам медленно ползла большая черная стрелка.

Понятно, что такие светофоры были очень неудобны. Перекресток свободен, а ты жди, пока стрелка доползет до зеленого стекла.

Затем появились светофоры с переключающимися огоньками, какие мы уже привыкли видеть на перекрестках. Но за сорок лет и эти светофоры сильно изменились.

Первые светофоры подчинялись руке регулировщика. Он следил за движением машин у перекрестка и, переводя ручку светофора, включал: то зеленый свет пешеходам, а красный — машинам, то желтый свет всем, то красный свет пешеходам, а машинам — зеленый.

Затем появились светофоры-автоматы. Они сами, без помощи регулировщика включали попеременно сперва зеленый свет, через несколько минут — желтый, немного погодя — красный, затем снова желтый... И так круглые сутки.

СТОЙТЕ



ИДИТЕ



Но шоферы и пешеходы по-прежнему справедливо продолжали ворчать. Уж очень много времени приходилось терять на перекрестках зря.

Скажем, с этой стороны ни одной машины нет и не видно, а на светофоре все еще горит зеленый глазок. А с другой стороны подъехало много машин, и все ждут, пока красный свет сменится зеленым.

Надобило опять что-то придумывать. Заставить светофоры действовать еще самостоятельнее, хотя бы на самых оживленных перекрестках. Этим и занялись инженеры вместе с работниками ГАИ.



Для начала сто шесть московских светофоров на самых длинных и перегруженных улицах заменили на новые, но не простые, а автоматические. Эти светофоры работают согласованно со своими соседями.

И вот на двадцати пяти улицах столицы появилась «зеленая волна». Единственная волна, которая пробегает не по воде, а по суше.

Если шофер выехал на такую улицу и едет по ней со скоростью шестьдесят километров в час, то на каждом перекрестке его встречает приветливый зеленый огонек. Он может проехать по всей улице, протянувшейся на десять—пятнадцать километров, ни разу не остановившись у светофора.

Довольные шоферы стали говорить: «Едешь, как на зеленой волне».

А устроена эта «волна» так.

По всей длине каждой такой улицы светофоры соединены подземной электрической цепью с часовыми механизмами. Светофор не только сам переключает свои огоньки, но и передает приказ своему товарищу на следующий перекресток: «Сейчас я пропустил поток машин и пропускаю пешеходов. Через двадцать две секунды машины дойдут до тебя, и тогда ты изволь остановить красным светом своих пешеходов и дать зеленый моим машинам».

По двадцати пяти улицам Москвы машины стали двигаться почти без задержек. Но оказалось, что этого уже снова недостаточно. На больших площадях по-прежнему скапливается много машин, подъезжающих с разных сторон, и даже самые опытные и расторопные регулировщики не справляются с задачей пропускать их как можно быстрее.

Сейчас на десяти самых загруженных площадях Москвы установлены особые, усовершенствованные светофоры.

В журнале «Пионер» было как-то рассказано о работе одного из них на Даниловской площади, на которую выходит с разных сторон семь улиц.

В тот момент, когда сотрудник журнала начал наблюдать за работой этого светофора, к площади подъехали с Подольского шоссе два молоковоза и семь легковых машин. С Мытной улицы намеревались проехать через площадь два автобуса и грузовик. На Тульской улице нетерпеливо урчала целая колонна из пятнадцати грузовиков.

Умница-светофор разобрался в этой обстановке правильно и быстро. Сперва зеленый глазок мигнул Тульской улице. «Колонна из пятнадцати машин, ваша очередь первая».

Желтый сигнал зажегся в этот момент на углу Подольского шоссе: «Два молоковоза и семь машин, приготовьтесь — вы вторые».

И лишь напоследок разрешение на въезд получили два автобуса и грузовик с Мытной улицы.

Конечно, такой светофор работает не один. Ему помогает электронная счетная машина. Она принимает со всех выходящих на площадь улиц сигналы о том, сколько подъехало к перекрестку машин, мгновенно подсчитывает, где машин больше, и подсказывает светофорам, какой улице дать зеленый, какой — желтый и какой — красный свет.

Так светофор, вооруженный вычислительной машиной, самостоятельно, без вмешательства регулировщика, принимает правильное решение и отлично командует трудным перекрестком.

Эту систему регулирования назвали «ИЗУМРУД». Теперь она установлена уже не только на многих площадях, но и на главных улицах столицы.

А сейчас работники московского ГАИ собираются объединить на центральной станции автоматическое управление всеми светофорами на ста самых оживленных перекрестках столицы. Эту систему назвали «СТАРТ», и, может быть, когда ты читаешь эту страницу, она уже исправно действует.

## СПЕЦМАШИНЫ

Почему этот обыкновенный грузовик так бойко бежит по самой середине улицы наравне с легковыми машинами? Разве не положено грузовикам держаться ближе к тротуару?

А ты взглядишь в него внимательнее. Видишь, на обоих его бортах косая белая черта? Такая черта означает, что это не просто грузовик, а почтовая машина. Она везет письма и посылки, которые надо поскорее доставить адресатам. Как же не уступить ей дорогу, предназначенную для легковых машин?

А вот и еще какой-то фургон, выкрашенный в ярко-желтую краску, тоже пристроился между легковыми. А он-то почему?

Он тоже обязан торопиться. Ведь на его кузове надпись крупными буквами «Техпомощь». Видно, где-то остановилась машина и ее водитель нуждается в помощи квалифицированного механика. А может быть, у рейсового автобуса спустила шина и он вместе со своими пассажирами уныло стоит посреди улицы. Одному шоферу не под силу заменить тяжелое колесо.

И машина технической помощи спешит к месту происшествия. В ее кузове сидят опытные механики и приготовлены





инструменты и полный набор запасных частей. Ведь надо как можно скорее либо исправить, либо взять на буксир пострадавшую машину и освободить проезд по магистрали.

А вот спокойнонько устроилась на самой проезжей части какая-то совсем необыкновенная машина. Смотри: шофер перевел рычаги и с площадки этой машины полезла кверху сквозная железная башенка. Вот она поднялась к самой верхушке троллейбусного столба, и монтер подтягивает гайки на креплении провисшего провода.

Это передвижная ремонтная вышка. Она останавливается там, где надо что-то исправить в электросети троллейбуса или трамвая или заменить перегоревшую лампу на высоком фонаре уличного освещения.

Все эти машины называются «специальными», а сокращенно — «спец-машинами». Они выполняют спешные задания, и за это им положены разные преимущества.

Есть и такие машины, которые мчатся по любой улице, нигде не замедляя хода и только пронзительно завывая сиреной. На каждом перекрестке перед ними заранее загорается на светофорах желтый свет

или регулировщик подымает свой жезл. И тогда все остальные машины, со всех сторон перекрестка, останавливаются, освобождая им проезд.

Такие машины ты видел, наверно, не раз и сам.

Это прежде всего белые машины с красными крестами на дверцах. «Скорая помощь»! Ее нельзя задержать ни на минуту. Ведь от того, как быстро подоспеет по вызову врач или доставят в клинику пострадавшего, зависит иной раз жизнь человека.

Внутри машин «скорой помощи» нередко оборудована настоящая операционная, установлены аппараты искусственного сердца и механических легких. Хирург может прямо на ходу машины, не ожидая, пока они домчатся до больницы, оказать пострадавшему первую помощь.

Так же стремительно несутся ярко-красные пожарные машины со шлангами, лестницами, пеногасителями. Пожарникам тоже дорога каждая минута. Где-то людям угрожает огонь!

А на двухцветных машинах с мигающим синим фонариком на крыше и особым сигналом торопятся к месту, где совершено преступление, работники милиции и уголовного розыска.

Вот для таких-то спецмашин и предназначены те резервные зоны, которые оставлены на больших магистралях. Поэтому и запрещено их занимать всем другим машинам.



## «СТОП-СИГНАЛ»

Если вечером посмотришь вслед проезжающим по улице автомобилям, то увидишь бесконечную цепочку красных огоньков. Это позади кузова каждой машины зажглись маленькие красные фонарики «габаритных огней». Когда стемнеет, шоферы включают их не только на ходу, но и тогда, когда машина стоит у тротуара или на обочине шоссе. Эти красные огоньки нужны для того, чтобы каждую машину было видно сзади даже в полной темноте.

Но взглядишь повнимательнее, и ты заметишь, что у проезжающих мимо машин эти красные фонарики то горят спокойно, а то ярко вспыхивают, а затем снова горят по-прежнему.

Что это значит?

Красные фонарики сзади машины вспыхивают ярче всякий раз, когда шофер нажмет на тормоз. В этот момент в фонарике загорается вторая, более яркая лампочка «стоп-сигнала».

А для чего нужен этот «стоп-сигнал»?

Для того, чтобы едущий следом шофер увидел, что в идущей перед ним машине водитель нажал на тормоз и замедляет движение: то ли впереди какое-то препятствие, то ли он решил остановиться.

Значит, и ему надо тоже подтормозить либо взять левее, чтобы с разгона не наскочить на останавливающуюся машину.



Что внимательнее всего проверяют инспекторы ГАИ, когда проводят весенний технический осмотр всех машин города?

Тормоза!

Без исправных тормозов ездить нельзя. Машина, которая не слушается тормозов, — это страшная опасность и для тех, кто на ней едет, и для тех, кто идет по переходу или тротуару.

Что, если вдруг впереди быстро идущей машины внезапно окажется препятствие или появится бегущий через дорогу человек? Или неожиданно откажет рулевое управление и машина круто завернет в сторону? Как ее остановить?

Только нажав на тормоз!

Вот почему автомобиль не угрожает ни едущим, ни идущим лишь тогда, когда у него все тормоза в полной исправности.

Но иной раз бессильны и они.

Ты знаешь, как трудно бывает сразу остановиться, когда быстро разбежишься. Хочешь не хочешь, а обязательно на что-нибудь наскочишь. Это сила инерции несет тебя вперед.

Та же сила инерции действует и на быстро движущуюся машину.



Только действует она на нее во столько же раз сильнее, во сколько раз машина тяжелее тебя.

Ты, наверно, вешишь килограммов сорок—пятьдесят. А даже маленький «Москвич» весит почти тридцать раз больше — тысячу пятьсот килограммов. А что говорить о грузовиках? Даже самый небольшой из них сам весит пять—десять тонн плюс еще груз, который на нем лежит.

Попробуй-ка сразу остановить такую махину, даже если у нее исправны тормоза на всех четырех или шести колесах!

Нет! Ни одну машину остановить мгновенно нельзя.

Запомни это навсегда.

Пусть, скажем, машина едет сравнительно медленно, делая не больше тридцати километров в час. И то после того, как шофер нажмет до отказа на педаль исправного тормоза, она по инерции проскользит на неподвижных колесах еще метров семь-восемь.

А машина, идущая со скоростью шестьдесят километров, то есть с той скоростью, которая разрешена легковым машинам на большинстве улиц города, проскочит не меньше тридцати метров.

И это на сухом асфальте и при неизношенных шинах, на которых еще не стерся выпуклый рисунок протектора. Именно этот рисунок цепляется за почву и останавливает машину.

А если недавно прошел дождь и асфальт сделался мокрым и скользким? Или если дорога покрыта падающим снегом или, того хуже, налетом льда? Или шины на этой машине уже «лысые»?

Вот почему никогда не перебегай дорогу перед приближающейся машиной. Тебе кажется, что она далеко и ты еще успеешь перебежать. А на самом деле машина, идущая со скоростью шестьдесят километров в час, проходит за одну только секунду семнадцать метров. Семнадцать метров! А длинна ли секунда?

Достаточно тебе на бегу споткнуться и упасть, и даже самый опытный и внимательный водитель тебя не спасет. Ты попадешь под колеса. Понимаешь, что это значит?

Но может случиться и так, что ты благополучно перебежишь перед машиной и... окажешься в двух шагах перед другой машиной, которой не видел.

Именно такие случаи бывают чаще всего.

Нередко ребята спрашивают: как же лучше переходить через улицу, если здесь нет ни светофора, ни регулировщика, чтобы не угодить случайно под машину? Бегом или шагом?

Отвечу по своему опыту.

Когда я, сидя за рулем, вижу издалека спокойно идущего через улицу человека, у меня всегда есть время прикинуть: нужно ли мне подтормозить и дать ему пройти, или я успею еще проехать мимо?

А когда перед глазами внезапно появляется мальчуган, выскочивший из ворот за укатившейся шайбой, или девочка, побежавшая опростомелью на другую сторону улицы к позвавшей ее подружке, мне остается только со всей силой нажать на педаль тормоза и молить судьбу, чтобы все кончилось благополучно.

Так как по-твоему лучше: бегом или шагом?

## ТРАМВАЙ



По улицам городов, кроме машин, ходят еще и трамваи. А у них есть своя особенность, и с ней приходится считаться.

Трамваи, как известно, не могут ездить просто по асфальту, как автобус или троллейбус. Они ходят только по проложенным по улице рельсам.

И вот ты сошел с трамвая, и тебе надо перейти на другую сторону улицы. Как ты обойдешь стоящий на остановке трамвай — спереди или сзади?

Подумай хорошенько, прежде чем ответить. Или лучше я тебе подскажу.

Если ты начнешь обходить трамвай сзади, то не будешь знать, идет ли нет по другим рельсам встречный трамвай.

Ведь его закрывает от тебя стоящий на остановке вагон, из которого ты вышел.

Если же ты будешь обходить стоящий трамвай спереди, тебе будет видно, приближается ли по соседним рельсам встречный или твой путь свободен.

Значит?

Значит, стоящий на остановке трамвай надо обходить **только спереди**.

Кстати, напомним, что и трамвай тоже не может остановиться сразу, как бы внимателен и опытен ни был вожатый. Этого забывать не следует.

Иногда ребята гибнут или становятся калеками, когда перебегают через рельсы перед самым трамваем: поскользнутся и оказываются под колесами вагона.

## ТРОЛЛЕЙБУС

У троллейбуса тоже есть свои особенности. Хотя он и не привязан к рельсам, как трамвай, но тоже не очень свободен в своем движении.

Он, правда, может немного удаляться от тротуара, вдоль которого он идет, а затем снова к нему подходить. Но он не может уйти на середину улицы и уж тем более не может свернуть в сторону. Он привязан к своим проводам.

Как и трамвай, троллейбус движет электрический ток, бегущий по протянутому на столбах проводам. Трамвай забирает этот ток бугелем — укрепленной на его крыше дугой. А троллейбус забирает ток двумя штангами, на которых есть ролики, скользящие по проводам, протянутым на столбах вдоль тротуаров.

Ты наверно видел не раз — соскочит ролик с провода, и троллейбус тотчас остановится. Приходится водителю вылезать из кабины, браться за веревочные вожжи штанги и снова устанавливать соскочивший ролик под провод.

Поэтому троллейбус не может отойти от тротуара дальше, чем его отпустит прижатая к проводу штанга. По той же причине стоянки троллейбусов устроены не посредине улицы, как у трамваев, а у самого тротуара.

А как быть, если ты сошел с троллейбуса и тебе нужно перейти на другую сторону улицы?

Давай подумаем вместе.

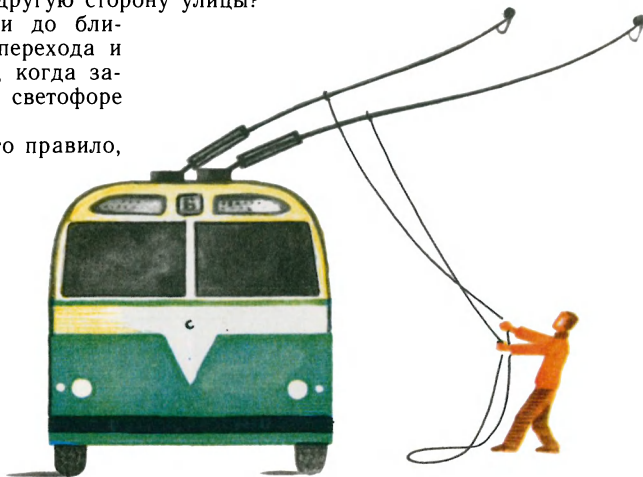
Пока длинный вагон троллейбуса стоит на остановке, он закрывает от тебя улицу. А по ней в обе стороны движутся машины.

Обойдешь стоящий троллейбус спереди — и рискуешь попасть под проезжавшую позади него машину, которой не было видно. Куда ты от нее денешься? Если же ты будешь обходить троллейбус сзади, тебе будет видна только та часть улицы, по которой ты только что ехал на троллейбусе, а встречных машин из-за троллейбуса ты не увидишь. И можешь попасть в очень неприятное положение.

Как же перейти на другую сторону улицы?

Очень просто: дойти до ближайшего пешеходного перехода и перейти улицу по нему, когда загорится для тебя на светофоре зеленый свет.

Всегда выполнять это правило, я тебе очень советую.





## ТУННЕЛЬ



В самом центре Москвы есть большая площадь. Площадь Дзержинского.

На этой площади возвышается огромное здание самого крупного столичного магазина для ребят — «Детский мир». Здесь можно купить все, что нужно и малышам и школьникам: костюмы и игрушки, лыжи и тетрадки, губку и фотоаппарат.

Папы и мамы, дедушки и бабушки приезжают сюда со всех концов города за покупками для своих детишек и внучат. Немало их приезжают и из других городов, где еще нет таких замечательных магазинов.

С трех сторон этой площади — выходы из метро. И целый день, с утра до вечера, не уменьшаются вереницы людей, спешащих либо от метро к магазину, либо от магазина к метро. Подсчитано, что за один только час через площадь проходит больше двадцати тысяч человек!

Но ведь площадь-то не пустая. По ней тоже непрерывно движутся несколько потоков автомобилей, выезжающих с восьми улиц. За час площадь пересекают больше четырех тысяч машин!

Не так давно на этой площади возникали непрерывные заторы и «пробки». Весь день здесь не умолкали свистки регулировщиков. То автомобили не давали пешеходам перейти через площадь, то вереницы прохожих задерживали движение автомобилей.

А сегодня на этой площади полный порядок. В несколько рядов непрерывно проезжают вереницы автомобилей, маршрутных такси и автобусов. А людей на площади не видно.

Куда же они исчезли?

Теперь под площадью построено несколько широких подземных переходов — туннелей. С любого тротуара можно спуститься в просторный освещенный туннель, пройти по нему и оказаться либо у самого входа в метро, либо у подъезда магазина «Детский мир».

Сейчас в Москве уже есть около двухсот таких туннелей на самых оживленных улицах и площадях, но приходится строить все

новые и новые: в городе очень много автомобилей, а скоро будет в несколько раз больше. Приходится строить туннели для пешеходов и в других больших городах.

Такие же туннели устраивают и под скоростными дорогами, чтобы машины могли проезжать под ними под землей, не мешая движению. Об этом было уже рассказано в главке «Клеверный лист».





Есть на улицах и еще друзья пешеходов. Это указатели. Они также заботятся о безопасности людей.

Вот, например, на металлической стойке или просто на фонарном столбе укреплен желтый стрелка с надписью: «Переход» или голубой квадрат с изображением шагающего по «зебре» человека.

Эти указатели обозначают, что именно в этом месте следует переходить через улицу. Все шоферы едут здесь особенно осторожно.

А если человек на указателе шагает не прямо, а по ступенькам?

Это значит, что в этом месте переходить улицу прямо по мостовой нельзя ни в коем случае, а нужно спуститься в туннель, вход в который здесь рядом, и уже по нему перейти на другую сторону.

У некоторых ворот домов можно увидеть большую надпись: «Берегись автомобиля!»

Это тоже указатель. Он означает, что во дворе этого дома находится служебный гараж или склад, откуда вывозят товары, и что в любую минуту из этих ворот может быстро выехать автомобиль.

Заметив такой указатель, будь особенно осторожен. Загляни сперва, не выезжает ли из этих ворот машина, шофер которой может тебя не заметить и задеть крылом.



## УЛИЦА

Видишь, как много можно рассказать про такую простую, казалось бы, вещь, как улица большого города. Целую книжку.

И все-таки я рассказал еще далеко не все.

Ты знаешь, что в каждом городе бывают просто улицы, бывают переулки, бывают проспекты. Так называют наиболее широкие и длинные улицы, пересекающие целый район.

Если же проспект тянется еще дальше, когда уже и дома кончаются, то там он получает название шоссе, автомагистрали, автотрассы или скоростной дороги.

Самые узенькие и короткие улицы называются переулками. Проложены они обычно для того, чтобы по ним можно было пройти или проехать с одной улицы на другую. Бывают и такие переулки, которые вообще никуда не ведут. Пойдешь по нему и упруешься в дом или забор. Такой переулок без выхода называется тупик.

По переулкам обычно проезжает мало машин и в них не отводят



специальных мест для перехода. Тем не менее не мешает всегда взглянуть, не видна ли едущая сюда машина.

Существуют и еще такие особенные улицы, о которых тебе обязательно надо знать. Это улицы одностороннего движения. В больших городах их уже довольно много, а скоро будет еще больше.

По таким улицам машинам разрешено проезжать только в одну сторону. Туда — можно, а обратно — нельзя.

Эти улицы стали появляться тогда, когда в городах стало очень много машин. Многие старые улицы оказались настолько узки, что двум встречным машинам на них не разъехаться. Одной приходится забираться на тротуар и ждать, пока другая проедет мимо.

Поэтому две такие узкие улицы, проходящие рядом, делают односторонними. По одной машины направляются только в одну сторону, по другой — только в противоположном направлении, не мешая друг другу.

Если тебе понадобится перейти такую улицу, определи сперва, в какую сторону едут здесь машины. И тогда можешь переходить спокойно, поглядывая только в ту сторону, откуда они появляются.

Осталось еще сказать несколько слов о тротуарах. О той части улиц, которая безраздельно принадлежит людям.

Первые мощенные дорожки для пешеходов появились всего двести лет назад в Париже. Это были обтесанные гранитные плиты, выложенные вдоль главных улиц города и отгороженные чугунными тумбами с надписью «тротуар». До этого пешеходам приходилось прижиматься к стенам домов и заборам, когда мимо проезжала карета или скакал всадник.

Такие же каменные плиты, отделенные через каждые две сажени чугунными тумбами, появились вскоре в Петербурге, а затем в Москве. Некоторые из этих тумб еще сохранились и сегодня на окраинах городов. А на оживленных улицах проезжую часть отделяют теперь от тротуаров яркими оградками, о которых мы уже рассказывали.

А для чего тротуары устраивают всегда немного выше, чем проезжую часть? Главным образом для того, чтобы в дождь с них быстрее стекала вода к колодцам канализации. А попутно и для того, чтобы ни одна машина не заехала случайно правыми колесами на тротуар и не задела бы прохожего.





Ты, наверное, заметил, что о чем бы, связанном с дорожным движением, мы ни говорили, все касается одинаково и водителей машин и пешеходов.

Правила движения и дорожные знаки, тормоза и туннели, «мигалки» и светофоры — словом, все, о чем идет речь в этой книжке, придумано для того, чтобы меньше было аварий, от которых страдают шоферы и пассажиры машин, и меньше бы происходило несчастных случаев, которые могут приключиться с неосторожными пешеходами.

Для того же на автомобилях устанавливают и различные осветительные приборы и сигнальные лампочки.

Спереди на каждой машине обязательно укреплены большие фонари — фары. Шоферу они нужны для того, чтобы ночью освещать дорогу, по которой он едет. А пешеходу — для того, чтобы он еще издали увидел в темноте приближающуюся машину.

Фары могут светить по-разному. Для этого в них обычно вставлены по две разных лампочки.

Когда шофер едет по пустынному шоссе, он включает «дальний свет». Тогда фары бросают вперед яркий и длинный луч, как маленькие прожекторы. В этой полосе света шофер заметит заранее, что вдали на дороге таится какая-нибудь помеха — лежащее бревно, большой камень, глубокая рытвина, стоящая у обочины телега. У него будет время сбавить ход и объехать препятствие.

Если же на шоссе одна за другой едут встречные машины, шофер включает лишь «ближний свет». Тогда фары освещают дорогу только перед его машиной и не ослепляют своими лучами водителей автомобилей, едущих навстречу.

Когда же шофер ведет машину по городу, где вдоль тротуаров горят фонари и на улицах светло и ночью, он гасит фары и зажигает «подфарки» — небольшие лампочки, установленные пониже фар. Это он делает для других водителей и вообще для всех, кто сейчас на улице, чтобы каждому было видно, как и куда движется его машина.

Ну, а для чего на автомобиле остальные лампочки — «мигалки», «стоп-сигнал», освещение номерного знака, — ты уже знаешь. Мы говорили о них в главках под этими названиями.

Все они — тоже забота о водителях и о пешеходах.





Кто важнее — автомобиль или поезд? Кто кому уступает дорогу?

Важнее, конечно, поезд. Недаром все автомобили, подъехав к полотну железной дороги, останавливаются и терпеливо ждут, пока он проедет мимо них.

А почему?

Ты уже знаешь, как не просто остановить быстро едущий автомобиль. А уж мгновенно остановить мчащийся поезд и совсем невозможно.

Даже самый короткий поезд в десятки раз тяжелее самого большого автомобиля. Значит, и инерция движения, о которой мы говорили в главке «Тормоза», у него во столько же раз сильнее.

Машинист скорого поезда начинает замедлять ход своего состава за несколько километров до остановки. Для этого в поезде есть тормоза не только на колесах локомотива, но и на колесах каждого вагона. И все они подчиняются машинисту.

Для того чтобы на рельсах в момент прохода поезда не оказалось автомобиля, перед большинством переездов через железнодорожное полотно с обеих сторон устанавливают опускающиеся полосатые перекладины — шлагбаумы.

Вот на обочине шоссе промелькнул знак — белый (или желтый) треугольник в красной рамке, в середине которого нарисованы рельсы со шпалами. Это значит: впереди железнодорожный переезд со шлагбаумом.

Если же внутри треугольника изображен паровоз — впереди неохраняемый переезд без шлагбаума. Значит, водителю следует быть особенно осторожным и, подъезжая к переезду, убедиться, что ни с одной, ни с другой стороны не видно приближающегося поезда.

А затем один за другим появляются предупреждающие знаки.

Сперва белая дощечка с одной косою красной полосой. Затем такая же дощечка с двумя полосами, потом с тремя. Будь внимателен и осторожен и водитель и пешеход! Поезд уже близок!



А вот и полотно, через которое проложен деревянный настил. Поезда еще не видно, а уже дребезжит тревожный звонок, вспыхивают то справа то слева красные огоньки, а сверху медленно опускается, преграждая путь, длинная перекладина шлагбаума, выкрашенная в черные и белые полосы. Все эти сигналы предупреждают водителей об опасности.



Путь закрыт. Приближается поезд. Вот, гроыхая на стыках рельсов, показался длинный состав. Мелькают вагон за вагоном...

И только когда поезд промчится мимо, звонок утихнет, красные огоньки перестанут мигать и поднимется перекладина шлагбаума.

Но шлагбаум закрывает дорогу не только машинам. Он предупреждает и тебя. Не вздумай перебегать или переезжать на велосипеде через полотно, когда шлагбаум опущен!

Ты можешь не рассчитать свою скорость, и поезд окажется на переезде раньше, чем ты перебежишь или проедешь. Ты рискуешь поскользнуться и упасть прямо под колеса локомотива. А это верная гибель.

Не советую тебе и стоять возле самого полотна, когда проходит скорый поезд. Экспрессы мчатся теперь с такой скоростью, что тебя может втянуть под вагон потоком воздуха или ударить камнем, выброшенным с полотна тем же потоком.

## ЭСТАКАДА

Чем больше различных машин появляется на улицах городов, тем чаще приходится людям уступать им дорогу и спускаться в подземные переходы — туннели. Но иногда, особенно на пригородных шоссе или на железнодорожных станциях, пешеходам приходится не спускаться, а подниматься. И тогда машины или поезд проезжают под ними.

Для этого через шоссе, улицу или железную дорогу перебрасывают мост.

Но случается и так, что подниматься на второй этаж приходится не людям, а машинам: для них строят над улицей «сухопутный мост» — эстакаду. Мы уже рассказывали об этом в главке «Клеверный лист».

Такую эстакаду для машин воздвигают на очень массивных железобетонных опорах. Машины могут ехать по ней в несколько рядов и в одну и в другую сторону.

Теперь пешеходы спокойно переходят улицу по асфальту, а машины проезжают над их головами. И опять никто никому не мешает.



Вот мы и подошли к последнему слову нашей маленькой энциклопедии. Это слово — «юз».

Бывают случаи, когда автомобиль словно ссорится со своими собственными колесами. Колеса бешено крутятся, а машина ни с места. Или наоборот — колеса неподвижны, а машина все же движется.

Если колеса крутятся, а автомобиль стоит, шоферы говорят, что машина буксует. Происходит это тогда, когда колеса попадают в глубокий снег, в песок, в жидкую грязь или мокрую глину. Они при этом скользят и не могут оттолкнуться, чтобы сдвинуть машину. Единственный способ — подложить под колеса ветки или доски.

Не советую тебе подходить к буксующей машине слишком близко. Мало того, что тебя может обдать грязью, вылетающей из-под крутящихся колес. Машина может неожиданно рвануться вперед либо назад.

Если же колеса неподвижны, а машина скользит по-прежнему вперед, шоферы говорят, что машина движется юзом.

Это бывает тогда, когда дорога почему-либо становится скользкой. Заторможенную машину несет по ней, как тебя несет по льду на коньках или с горы на лыжах.

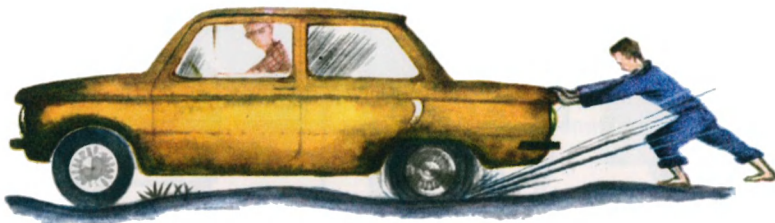
Так происходит при гололеде, когда после оттепели или дождя вдруг ударит мороз и асфальт мостовой покроется тоненькой ледяной корочкой.

В такие дни случается много аварий. Заторможенные машины заносит, они сталкиваются одна с другой и не слушаются руля. Поэтому об ожидаемом гололеде оповещают накануне по радио и в газетах, а на опасных местах выставляют еще особые знаки: «Берегись гололеда!»

Так же бывает и осенью, когда с деревьев облетают листья и покрывают дорогу тонким скользким слоем. И здесь заторможенная машина может иной раз пройти юзом добрый десяток метров или развернуться и встать поперек дороги, потому что шофер, когда машина идет юзом, почти беспомощен. Он не знает, куда ее завернет, и не может быстро ее остановить. Поэтому там, где улица проходит вдоль бульвара, осенью появляется предупредительная надпись: «Осторожно, листопад!»

И тебе я советую быть на этих местах особенно осторожным.

*Ты сейчас прочитал книжку и познакомился с основными знаками и правилами дорожного движения, важными как для водителей, так и для пешеходов. Надеюсь, что ты это понял и будешь строго соблюдать эти правила. А еще я думаю, что ты расскажешь о них тем ребятам, которые еще с ними не знакомы.*



## **ПОДУМАЙ И ОТВЕТЬ**

Здесь семь хитрых вопросов.

Ни на один из них в книжке нет прямого ответа. Но если ты внимательно ее прочел, то сумеешь ответить на них правильно.

1. Для чего на автобусах и троллейбусах справа от кабины шофера укреплено на кронштейне еще одно зеркало?

2. Когда на светофоре загорается со всех сторон один и тот же свет и что он означает?

3. Для чего сзади, над номерным знаком машины, такая яркая лампочка?

4. Почему на шинах грузовых машин особенно выпуклые узоры?

5. Что означает дорожный знак, на котором нарисован олень?

6. Что означает дорожный знак, на котором нарисована кровать?

7. Что означает дорожный знак, на котором в красном кружке нарисованы два автомобиля рядом — легковой и грузовой?

Желаю тебе успеха.



Цена 53 коп.

ДЛЯ МЛАДШЕГО ВОЗРАСТА

Алексей Алексеевич Дорохов

ЗЕЛЕНЫЙ... ЖЕЛТЫЙ... КРАСНЫЙ!



Ответственный редактор Э. П. Микоян  
Художественный редактор С. И. Ниженя  
Технический редактор Н. Я. Колодная  
Корректор В. К. Мирингоф

Сдано в набор 24/III 1975 г. Подписано к печати 4/IV 1975 г. Формат 80х90/8. Бум. офс. № 1. Усл. печ. д. 8. Уч.-изд. л. 7,15. Тираж 300 000 экз. Заказ № 592. Цена 53 коп. Ордена Трудового Красного Знамени издательство «Детская литература», Москва, Центр, М. Черкасский пер., 1. Калининский полиграфкомбинат детской литературы им. 50-летия СССР. Рославлинграфпром Госкомиздата Совета Министров РСФСР. Калинин, проспект 50-летия Октября, 46.

Д 70802—580 296—75  
M101(03)75



Scan, Djvu  
Babulkin, 2025

РИСУНКИ Н. МУНЦ

Дорохов А. А.

Д69 Зелёный.. жёлтый.. красный! Рис. Н. Мунц.  
М., «Дет. лит.», 1975.

64 с. с ил.

Эта книга о правилах уличного движения, о дорожных знаках, о разных видах городского транспорта.

6ТЗ