

Общероссийский проект «Безопасность Дорожного Движения»

100 СПОСОБОВ ИЗБЕЖАТЬ АВАРИИ

**СПЕЦКУРС ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ
КАТЕГОРИИ «В»**

Александр Каминский

ПОЧЕМУ Я НАПИСАЛ ЭТУ КНИГУ?

Дорогие читатели!

С радостью представляю вашему вниманию свою третью книгу, которую я «вынашивал» достаточно долго. Ведь она посвящена злободневной теме, которая, увы, может коснуться каждого из нас, — теме дорожно-транспортных происшествий.

Чтобы предоставить вам достоверную информацию, при подготовке книги я использовал собственные знания и опыт, консультировался с профессионалами в различных областях: инструкторами контраварийного вождения, юристами, психологами. Использовал российское законодательство, русско- и англоязычную литературу.

Эта книга состоит из семи глав.

В первой главе я изложил свой взгляд на безопасность вождения, разложил ее на составляющие и попутно развеял некоторые мифы о вождении.

Во второй главе перечислил возможные причины возникновения ДТП.

Основная глава — третья. В ней я проанализировал типовые аварийные ситуации, сопровождал этот анализ иллюстрациями, дал свои комментарии и рекомендации по тому, как избежать ДТП.

Особый интерес, на мой взгляд, представляет собой четвертая глава, посвященная состоянию человека за рулем и, в частности, психологии вождения. Это пока еще редко встречающаяся в нашей стране информация, но чуть ли не самая важная в вопросе безопасности вождения.

Я уверен, что эта книга будет вам полезной и что вы почерпнете из нее новые знания, с помощью которых вы повысите свою безопасность за рулем автомобиля и удовольствие от вождения.

Искренне надеюсь, что вам не придется воспользоваться материалом из шестой и седьмой глав: о том, что делать в случае ДТП. Но, находясь за рулем, вам следует быть подготовленным на все случаи жизни, поэтому я привел эти сведения для вашего багажа знаний.

Что ж, желаю вам приятного чтения!

*Искренне Ваш
Александр Каминский*

P.S. Отдельные слова благодарности — моим коллегам и партнерам Денису Вагину, Ольге Карпенко, Сергею Кулешову — за консультации и помощь, оказанные мне при написании этой книги!

Глава 1

БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ

1.1. АКТИВНАЯ И ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Безопасность вождения принято разделять на *активную* и *пассивную*.

Активная безопасность подразумевает отсутствие дорожно-транспортного происшествия. Чем ниже вероятность ДТП в какой-то ситуации, тем безопаснее управление автомобилем.

Пассивная безопасность автомобиля направлена на уменьшение тяжести последствий возникшего ДТП. Чем меньше вероятность травмирования людей (водителей, пассажиров, пешеходов) в результате ДТП и чем ниже тяжесть возникшей травмы, тем более безопасным считается движение в этом автомобиле.

Активную безопасность обеспечивают два фактора:

- конструктивные особенности автомобиля, влияющие на его обзорность, тормозные свойства, устойчивость и управляемость, внешнюю информативность и шумность;
- действия водителя, направленные на снижение вероятности ДТП.

Пассивную безопасность обеспечивают конструктивные особенности автомобиля (ремни и подушки безопасности, балки жесткости, энергопоглощающие детали кузова и т.д.), а также правильная посадка водителя и пассажиров.

Теперь скажу несколько слов о дорожных происшествиях. Подробно мы с вами поговорим об этом в главе 3, а пока отмечу, что практически все ДТП можно условно разделить на два типа:

- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над автомобилем;
- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над дорожной обстановкой.

К первому типу можно отнести такие происшествия, как «не вписался в поворот», «съехал в кювет», «занесло», «понесло» и т.д. В таких ДТП совсем не обязательно участие другого транспортного средства или пешехода, здесь достаточно того, что

автомобиль «потерял» дорогу. Сотрудники ГАИ, оформляющие ДТП, обычно характеризуют аварии этого типа стандартной фразой «водитель не справился с управлением». В большинстве случаев потеря контроля над автомобилем происходит из-за потери сцепления шин с дорогой (хотя бы на одной оси или с одной стороны автомобиля) — другими словами, из-за начавшегося *скольжения шин*. Возможна также потеря контроля из-за *неуправляемого качения* автомобиля — когда руль выскользнул из рук водителя.

ДТП второго типа подразумевают участие двух и более транспортных средств или пешеходов, например, попутное столкновение автомобилей, следующих друг за другом, из-за несоблюдения дистанции. Или столкновение на пересечении главной и второстепенной дорог. К этому типу относится большинство происходящих на дорогах ДТП, особенно в крупных городах. Возникновение таких происшествий можно описать словами: «водитель не посмотрел», «не увидел», «не учел», «пренебрег», «нарушил» и т.д. То есть они возникают необязательно по причине потери контроля над автомобилем — водителю достаточно было ненадолго отвлечься от дороги, чтобы прикурить сигарету, и т.п.

Поэтому понятие активной безопасности можно также условно разделить на два понятия:

- активная безопасность с точки зрения контроля над автомобилем;
- активная безопасность с точки зрения контроля над дорожной обстановкой.

Так как устоявшихся терминов, обозначающих эти виды активной безопасности, до сих пор нет, я ввел следующие термины и буду пользоваться ими далее:

- автомобильная активная безопасность, обозначает контроль над автомобилем;
- дорожная активная безопасность, обозначает контроль над дорожной обстановкой.

Для чего же нужно такое разделение понятий? Казалось бы, ведешь машину безопасно, не попадаешь в аварии, и хорошо. А все дело в том, что за каждый вид активной безопасности «отвечают» совершенно разные ваши водительские навыки: за контроль над машиной отвечает *техника вождения*, а за контроль над обстановкой — *тактика вождения*.

Техника вождения складывается из следующего:

- правильность вашей посадки за рулем;
- правильность и автоматизм ваших действий с органами управления;
- навыки вождения в штатных ситуациях;
- плавная манера вождения, обеспечивающая комфорт для ваших пассажиров;
- навыки вождения в критических ситуациях;
- чувство габаритов вашего автомобиля, навыки парковки.

К тактике вождения относятся:

- наличие безопасного «защитного» пространства вокруг вашего автомобиля (безопасные дистанция и интервал);
- рациональный обзор вами окружающей обстановки и видимость вашего автомобиля другими участниками движения;
- прогнозирование вами изменений дорожной обстановки;
- выбор вами оптимальной скорости движения для данной дорожной обстановки.

Нарабатывать эти навыки нужно отдельно, уделять особое внимание каждому из них. Научиться чему-то одному — или технике, или тактике — недостаточно для грамотного и безопасного вождения. Можно быть асом руля и педалей: уметь проходить спортивную трассу намного быстрее других водителей, уметь управлять машиной в заносе и с ходу разворачивать ее на 360 градусов и так далее. Но эти навыки никак не помогут водителю ориентироваться в транспортном потоке и безопасно передвигаться в окружении других машин. И такой водитель, хоть и мастерски владеет автомобилем, может, к примеру, не уметь определять оптимальную скорость движения в потоке и из-за этого регулярно попадать в ДТП.

И наоборот, можно чувствовать себя среди других машин как рыба в воде: видеть все вокруг, предугадывать действия всех окружающих участников движения, четко соблюдать безопасную дистанцию и скорость и благодаря этому никогда не сталкиваться с другими машинами. Но водитель, владеющий только этими навыками и не владеющий правильной техникой управления автомобилем, может постоянно попадать в заносы зимой или «улетать» в кюветы на виражах дороги летом.

Конечно, излишняя осторожность может компенсировать недостаток в технике вождения: «тише едешь — дальше будешь». Однако езда без навыков вождения за счет «голой» аккуратности означает недостаток «жировой прослойки», буфера безопасности и невозможность исправить допущенную ошибку управления. Каким бы аккуратным ни был водитель, все равно зимой он столкнется со скольжением своей машины по снегу или льду. Невозможно полностью исключить скольжение машины зимой, хотя бы раз в зимний сезон водитель обязательно его спровоцирует — либо слишком сильно затормозит, либо даст больше «газу», либо войдет в скользкий поворот быстрее, чем следовало бы. Поэтому, чтобы ездить безопасно по любым дорогам и в любых ситуациях, вам необходимо не только быть аккуратным и внимательным водителем, но и владеть техникой безопасного управления — приемами, которые помогут вам не допустить потери управляемости, и приемами, которые помогут вернуть управляемость, если она все-таки будет потеряна.

Итак, грамотная техника вождения обеспечит вам контроль над машиной, то есть *автомобильную активную безопасность*, а грамотная тактика вождения — контроль над дорожной обстановкой, то есть *дорожную активную безопасность*. Соответственно, и большинство ДТП происходит из-за ошибок водителей либо в технике, либо в тактике вождения. Подробный анализ ДТП мы с вами проведем в главе 3.

Стоит сказать, что и различные системы, которыми оснащаются современные автомобили, тоже отвечают отдельно за каждый из двух видов активной безопасности. Антиблокировочная система (ABS) и система динамического контроля устойчивости (DSC, ESP) призваны сохранить сцепление шин с дорогой, не допустить их скольжения, то есть сохранить устойчивость, управляемость автомобиля и контроль над ним водителем. Это, как вы понимаете, относится к автомобильной активной безопасности. А такая система, как адаптивный круиз-контроль, автоматически сохраняет заданную водителем скорость, но при этом еще и оценивает дистанцию до впереди идущего автомобиля и снижает скорость до безопасного значения при торможении автомобиля-лидера. То есть эта система контролирует уже дорожную обстановку — дистанцию, поэтому ее можно отнести к системе дорожной активной безопасности.

1.2. БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ И АВТОМОБИЛИ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ

Давайте теперь поговорим о безопасности и о том, насколько безопасны автомобили различных типов. При выборе автомобиля для покупки знакомые часто спрашивают меня: «Какая машина самая безопасная?» — и очень удивляются, когда я отвечаю: «Та, которая самая быстрая». — «Как же так? — возражают мне. — Ведь для безопасности важно количество подушек безопасности... и потом, на «шустрой» машине проще убиться...» Или еще часто приходится слышать: «...а я жене собирался внедорожник купить. Он безопаснее обычных машин — и размером больше, и сидишь выше, дорогу лучше видно...» Что ж, давайте разбираться.

Во-первых, перед тем как отвечать на вопрос «что лучше?», нужно сначала ответить на другие два вопроса: «для чего лучше?» и «для кого лучше?». Дело в том, что разные люди понимают под безопасностью автомобиля разные вещи. Большинство людей подходит к безопасности с точки зрения «а что со мной будет, если я на этой машине попаду в ДТП?» — то есть с позиции пассивной безопасности. Отсюда и высказывания о подушках безопасности и о размерах внедорожника для жены. Кстати, вопреки расхожему мнению среди обывателей большие габариты автомобиля совсем не означают высокий уровень пассивной безопасности, так же как и маленькие габариты не означают «опасно».

Я рассматривал бы безопасность автомобиля с позиции «а как эта машина поможет мне избежать ДТП?» — то есть с позиции активной безопасности. И вопрос своих знакомых переформулировал бы так: «Какая машина даст мне больше возможностей избежать ДТП?» Поэтому и отвечаю людям: «самая быстрая». Возможно, для вас пока не очевидна связь между активной безопасностью и «быстротой» машины, и об этом мы с вами тоже поговорим отдельно. А пока хочу донести до вас мысль, что **гораздо важнее не попадать в ДТП, чем надеяться на срабатывание подушки безопасности**. Я не говорю, что пассивная безопасность не важна вообще, а лишь смещаю акцент в сторону активной безопасности. Активная безопасность — основа, а пассивная — дополнение к ней. И никак не наоборот. Не говоря уже о том, что активная безопасность полностью зависит от вас, а пассивная — от вас почти никак не зависит. Поэтому как при выборе машины, так и

при каждой поездке на ней хорошо бы во главу угла ставить заповедь «не попади в ДТП» вместо «уцелей в ДТП». Уверен, тогда ваша автомобильная жизнь станет более позитивной, приятной и увлекательной.

Итак, **сначала — активная безопасность, и потом — пассивная.** Это было «во-первых». А что же «во-вторых»? А во-вторых, как обещал, расскажу, почему самую безопасную машину я характеризую эпитетом «самая быстрая». Или еще я иногда говорю «спортивная». Как вы уже поняли, для меня важнее избежать ДТП, чем в него попасть, пусть даже без каких-либо последствий для здоровья и внешнего вида машины. Все равно любое происшествие приводит к потере хорошего настроения, времени, денег, нервов. А *активную безопасность* мы с вами договорились разделять на *автомобильную*, которая отвечает за контроль над автомобилем, и на *дорожную*, которая отвечает за контроль над дорожной обстановкой. С точки зрения электронных систем, помогающих водителю контролировать дорожную обстановку и обеспечивающих дорожную активную безопасность, все сегодняшние автомобили практически одинаково безопасны. В любом случае, как бы ни была «наворочена» машина, пока в ней есть водитель, то есть вы, за дорожной обстановкой следите вы и за безопасность в конечном счете отвечаете вы. Конечно, вы можете возразить: «сегодня уже существует адаптивный круиз-контроль, который автоматически снизит скорость машины при торможении автомобиля-лидера и сделает это в ста процентах случаев, в то время как водитель может «прозевать» нужный момент и совершить столкновение». Да, пожалуй, можно согласиться, что машины с такими «умными» системами берут на себя какие-то функции водителя и разгружают его, давая возможность сконцентрировать свое внимание на чем-то другом. Но и тут есть обратная сторона медали, и она очень коварна. Ведь до тех пор, пока в вашей машине нет полного автопилота, в любом случае для вождения и сохранения безопасности требуется ваше участие как водителя. Причем не просто участие, а участие вашего интеллекта для оценки, подчеркиваю, *вами* ситуации и принятия *вами* правильного решения. А такие «умные» системы, как адаптивный круиз-контроль, на самом деле (и это уже доказано многочисленными научными исследованиями) вызывают у водителя чувство ложной безопасности, усыпляют его бдительность и притупляют вни-

мание, которое так необходимо для контроля над ситуацией и для безопасности в других направлениях. Что, естественно, резко повышает вероятность попадания в ДТП. Так что еще не ясно, какая машина безопаснее с точки зрения контроля над дорожной обстановкой — оборудованная «умными» системами или без таковых. Посему предлагаю считать их в этом вопросе равными и двигаться дальше.

Вернемся к «спортивным» и «самым быстрым» машинам. Наверное, здесь уже пора привести вам одно из определений активной безопасности: **это возможность в любой момент времени совершить экстренный маневр, который позволил бы избежать ДТП**. Под маневром я подразумеваю перестроение, объезд, ускорение, торможение, то есть любое изменение направления или скорости движения автомобиля. А возможность совершить какое-либо из этих действий определяется четырьмя следующими факторами:

- запасом дорожного пространства вокруг автомобиля;
- запасом динамики автомобиля;
- запасом сцепления шин с дорогой;
- готовностью водителя к возникновению экстренной ситуации.

То есть **ваше движение за рулем автомобиля тем безопаснее, чем больше свободного пространства вокруг вашей машины** (дорожная активная безопасность), **чем динамичнее ваш автомобиль** (дорожная активная безопасность) **и чем лучше сцепление шин с дорогой** (автомобильная активная безопасность). Конечно же, обо всем этом можно говорить только при условии, что за рулем вы находитесь в состоянии готовности к возникновению экстренной ситуации. И что в случае ее возникновения вы сможете адекватно отреагировать и грамотно воспользоваться пространством, тягой мотора, сцеплением шин. Теперь давайте разберем эти четыре момента по порядку.

Первый фактор — запас пространства. Назовем его первым условием активной безопасности. Очевидно, чтобы можно было совершить маневр, то есть уйти от столкновения, нужно, чтобы было куда уходить. Ведь если автомобиль движется в плотном окружении других машин, то в случае чего уйти от столкновения будет некуда — отсутствует свободное пространство вокруг, мешают другие машины. Обеспечение свободного пространства

вокруг вашего автомобиля — одна из ваших основных задач за рулем и относится к контролю над дорожной обстановкой, то есть к дорожной активной безопасности. О том, каким образом вы можете справиться с этой задачей, мы поговорим далее, в следующих главах.

Второй фактор, или *второе условие активной безопасности*, — *запас динамики автомобиля*. Под динамикой или динамичностью автомобиля я подразумеваю его способность быстро изменять скорость движения, то есть быстро ускоряться и быстро замедляться.

Даже если вы имеете достаточно свободного пространства вокруг машины, то в случае необходимости уйти от столкновения и совершить маневр (например, разгон) наиболее безопасно сделать это экстренно, то есть за минимальное время. Ведь если сейчас вы имеете какой-то запас пространства, то уже через секунду ситуация может измениться, а свободное пространство — уменьшиться. Давайте представим, что вы едете в легковой машине по загородной дороге-двухколейке, где обгон возможен только по встречной полосе. И предположим, что вам нужно обогнать тихоходный пассажирский автобус, для чего придется выехать на «встречку», когда она более-менее свободна от встречных машин и когда обгон разрешен Правилами. В этом случае самым верным вашим действием было бы движение по встречной полосе с максимальным ускорением, которое позволит развить двигатель вашей машины. Очевидно, чем мощнее ваш автомобиль, или чем он «быстрее», тем за меньшее время вы сможете совершить обгон, и тем он будет безопаснее. Причем безопаснее как для вас, так и для того, кто во время обгона движется вам навстречу, а также и для обгоняемого автомобиля. Это же справедливо для любого другого маневра, связанного с ускорением автомобиля с целью уйти от столкновения.

Итак, чем динамичнее (мощнее, быстрее, «тяговитее») машина, тем больше шансов избежать ДТП в случае необходимости ускорения.

Мне, правда, часто возражают, что, мол, чем мощнее машина, тем она опаснее, потому что тем быстрее на ней разобьется водитель, если он «безбашенный». Это правда, конечно, в случае «безбашенного» водителя спортивный автомобиль из потенциально безопасного транспортного средства превращается в реальное

опасное оружие. Однако это уже проблема водителя, а точнее, его неразумности и неуравновешенности, но никак не проблема спортивного автомобиля. Этот факт следует иметь в виду, но помнить, что **при условии грамотного вождения динамичный автомобиль обеспечивает наибольшую активную безопасность.**

Должен также сказать, что, сколь бы динамичный и «заряженный» ни был автомобиль, от вас, и прежде всего от вас, многое зависит. Ведь для безопасного вождения вам нужно уметь использовать имеющуюся тягу двигателя, и использовать ее в нужный момент! То есть перед началом ускорения включить нужную передачу, которая обеспечит работу мотора в режиме максимальной тяги (максимального крутящего момента) и которая тем самым обеспечит максимально интенсивный разгон. А неумелые действия водителя и неправильный выбор передачи могут свести на нет всю динамичность машины и безопасность того же обгона по «встречной». Таким образом, вы можете либо мешать, либо не мешать машине ехать, и к обсуждению этого мы с вами также вернемся в следующих главах.

Подчеркну, что под динамичностью машины подразумевается не только ее способность быстро ускоряться (динамика ускорения), но и ее способность быстро замедляться (тормозная динамика). Ускорение мы с вами уже обсудили, и его интенсивность зависит от «заряженности» мотора¹ и от действий водителя — включения подходящей передачи перед началом ускорения и полного нажатия на педаль газа.

Что же касается тормозной динамики, то она конструктивно у всех легковых машин почти одинакова. Удивил вас? Ничего удивительного здесь нет, но уделить этому пару страниц книги все же стоит. Очевидно, автомобиль Porsche 911 имеет более короткий тормозной путь, чем, скажем, среднестатистические «Жигули». Но не потому, почему кажется на первый взгляд.

Среди водителей распространено мнение, что машина имеет тем меньший тормозной путь, чем качественнее («навороченнее»,

¹ Не вдаваясь в детали, скажу, что возможности ускорения машины, если быть совсем точным, зависят также и от передаточных чисел трансмиссии, от внешнего радиуса шин, и во многих случаях (если полное нажатие на педаль газа на данном дорожном покрытии не вызывает пробуксовки ведущих колес) от массы автомобиля.

дороже) ее тормозная система. И к характеристикам такой системы принято относить радиус тормозных дисков, материал, из которого изготовлены диски и тормозные колодки, а также количество поршней, которые прижимают колодки к дискам во время торможения и т.д. И, конечно, если спортивная тормозная система Porsche 911 дороже, чем автомобиль «Лада ВАЗ 2110» целиком, то так и напрашивается вывод, что у Porsche значительно короче тормозной путь, чем у «Лады».

Как это ни странно, но вся дороговизна и высокое качество тормозной системы нужны для других целей, и совсем не для того, чтобы сократить тормозной путь. Попытаюсь объяснить, что я имею в виду.

Представьте себе, что ваша машина движется со скоростью 60 км/ч, скажем, по асфальту, и вам нужно ее остановить. Давайте считать, что находимся на закрытой площадке, где нет пешеходов, других машин и светофоров. Если вы нажмете на педаль тормоза, то ход машины станет замедляться. Если вы нажмете на педаль сильнее, замедление будет интенсивнее. Еще сильнее нажмете — еще интенсивнее получите замедление. Но если вы будете далее увеличивать усилие на педаль тормоза (а машина еще находится в движении), то в какой-то момент вы либо услышите «визг» шин, если автомобиль не имеет АБС (антиблокировочная система тормозов), либо почувствуете вибрации и стук в педали тормоза, если машина с АБС. О том, как работает АБС, и о различиях в приемах торможения с АБС и без нее мы с вами поговорим в главе 3. А сейчас нам достаточно понимания того, что визг шин (или биение в педали тормоза при наличии АБС) означает, что шины перешли в скольжение (или находятся на грани скольжения при наличии АБС) и что тормозная динамика машины находится на пределе. После достижения этого предела, сколько бы вы ни увеличивали давление на педаль тормоза, сколькими ногами вы бы ни пытались давить на педаль тормоза, машина интенсивнее тормозить не будет. Возможно, вам не совсем понятно почему? Попробую пояснить. Смотрите, замедление машины происходит за счет замедления вращения колес — чем медленнее вращаются колеса, тем ниже скорость движения машины. А что означает скольжение шин? Это означает, что машина тормозит «юзом», на заблокированных колесах, то есть на колесах, которые вообще перестали вращаться. А раз они перестали

ли вращаться, то заставить их вращаться еще медленнее уже не получится.

Таким образом, **интенсивность торможения имеет предел, который определяется началом скольжения шин по дороге.** Пока шины катятся по дороге, вы имеете возможность увеличить интенсивность торможения, для чего вам достаточно усилить давление на педаль тормоза. Когда шины начали скользить (или подошли к грани «качение-скольжение»), наступил предел, и большей интенсивности замедления получить уже невозможно.

И, как вы понимаете, когда шины заскользили, водителю уже не важно, какого радиуса тормозные диски, все равно, из чего они сделаны, и все равно, сколько поршней прижимают колодки к дискам. А также не важно, вентилируемые тормозные диски или нет, и не важно, есть перфорация (отверстия) в тормозных дисках или нет. На тормозной путь это уже никак не повлияет.

Другими словами, **длина тормозного пути определяется моментом начала скольжения шин по дороге.** А от чего же зависит это начало скольжения? То есть при насколько сильном нажатии на педаль тормоза шины начнут скользить? А это зависит только от коэффициента сцепления шин с дорогой и от скорости до начала торможения. Коэффициент сцепления, в свою очередь, зависит от качества дорожного покрытия (асфальт, снег, лед и т.д.) и от состава резиновой смеси, из которой изготовлен протектор шины. Поскольку на качество дороги мы с вами влиять не можем, нам остается лишь поставить на автомобиль качественные шины.

Таким образом, **тормозной путь автомобиля при прочих равных условиях определяется качеством шин, то есть качеством состава резиновой смеси.** Не вдаваясь в физику торможения, позволю себе сказать, что дизайн рисунка протектора («в елочку», «в полосочку» и т.д.) или ширина профиля шины также не влияют на тормозной путь. Как и радиус тормозного диска. Только состав резины и качество дорожного покрытия влияют на сцепление шины с дорогой и на длину тормозного пути.

Вот мы и подошли к ответу на вопрос: «Почему Porsche 911 со спортивной тормозной системой и АБС имеет на одной и той же дороге меньший тормозной путь, чем «Лада ВАЗ 2110» (или «ВАЗ 2101», не важно)?» Потому что на Porsche обычно стоят намного более качественные шины (Michelin Pilot Sport), чем на

«Ладах» («Кама-204»). Возможно, вам трудно представить, что «всего лишь» шины могут так влиять на тормозной путь. Тогда я попробую выразить свои размышления в числах.

По моей оценке, серийные шины на Porsche дороже серийных шин на «Ладах» минимум в 10 раз. То есть на 900 %. В то же время независимые тесты показывают, что при начальной скорости торможения 100 км/ч шины Michelin Pilot Sport обеспечивают тормозной путь на асфальте (как на сухом, так и на мокром) примерно на 40 % более короткий, чем шины «Кама-204». На сухом асфальте шины Michelin останавливают машину почти на 14 метров «раньше», чем «Кама». То есть на три корпуса легковой машины! А на мокром асфальте эта разница составляет уже около 20 м — четыре с лишним корпуса. Разница впечатляет, не правда ли? Так что не стоит удивляться, дорогой читатель, важности шин в торможении. Шины вносят огромный вклад в сцепление с дорогой, о чем мы еще поговорим чуть позже, и в тормозной путь. Конечно, как вы уже поняли, покупая шины на 900 % более дорогие, вы не получите уменьшения тормозного пути на те же 900 %, а всего лишь на 40 %. Но при скорости 100 км/ч эти 40 % выливаются в три-четыре корпуса машины, а это огромная разница. Особенно если учесть, что для предотвращения ДТП часто не хватает каких-то сантиметров тормозного пути.

Итак, тормозная динамика и тормозной путь машины конструктивно зависят от качества шин, от состава резиновой смеси, из которой они сделаны.

Ну и напоследок нам с вами остается понять: ради чего тогда производители делают все более мощные и дорогие тормозные системы? Зачем ставить на машину 17-дюймовые тормозные диски, если достаточно и 14-дюймовых? Зачем ставить керамические тормозные колодки, если достаточно стандартных колодок? И ради чего искушенные водители платят за это такие деньги? И для чего существует тюнинг тормозных систем?

Как мы только что с вами обсудили, на тормозной путь все эти ухищрения влияют мало. Вернемся к разговору о Porsche и «Ладе». Мы выяснили, что предел тормозной динамики находится на грани скольжения шин по дороге, то есть на грани «юз». Если шины при торможении пошли в «юз», то сделать торможение более интенсивным уже нельзя. Но наверняка вы знаете, что на старых добрых «Жигулях» тормоза отлично справлялись со своей

задачей-максимум — «юзом», блокировкой колес. И на «Москвичах», и на «Запорожцах». Именно поэтому я утверждал, что от качества тормозов практически не зависит тормозной путь. Ведь если шины пошли «юзом», то какая разница, что за тормоза создали этот «юз» — старые жигулевские или от спортивного Porsche? Все равно при наступлении скольжения шин укоротить тормозной путь не получится. И если любая старая машина с 12-дюймовыми тормозными дисками спереди и уже уходящими в историю тормозными барабанами сзади обеспечивает безопасное торможение, зачем все эти сложные и дорогие тормоза?

А все дело в том, что у любых тормозов есть одно уязвимое место — перегрев. Если перегреть тормозные колодки и диски, то машина почти перестает замедляться. Более того, тормозные диски из-за перегрева могут искривиться и дать «восьмерку», как велосипедное колесо после удара о бордюр.

Возможно, дорогой читатель, для вас неочевидны возможные причины перегрева? Все очень просто. Любое трение двух предметов друг о друга вызывает их нагревание. При торможении колодки трутся о тормозные диски, отчего и те и другие греются. Понятно, что чем дольше торможение и чем оно интенсивнее, тем больший происходит нагрев. При спокойной городской езде торможения не слишком затяжные и не особо интенсивные, поэтому тормоза нагреваются незначительно. И «Жигули», и «Волги» «чувствуют» себя на городских дорогах хорошо, а их водители — уверенно. Но если речь заходит о езде по гоночной трассе или по горному серпантину, то обычные «гражданские» тормоза могут очень быстро сгореть, а тормозная жидкость — закипеть. Ведь спортивная езда подразумевает езду на больших скоростях (около 200 км/ч), крайне интенсивные торможения с больших скоростей и очень частые торможения — перед каждым поворотом, коих на трассе очень много. То же относится и к серпантину, только там ниже скорости, но зато более длительные торможения. Например, спуск на автомобиле с горы Ай-Петри занимает около 40 минут, и почти все это время водителю приходится тормозить. Каждые ли тормоза это выдержат?

Так вот, именно на борьбу с перегревом, а другими словами — на стабильность торможения, направлено создание мощных тормозных систем. Что значит «стабильность»? Это значит сохранение тормозных свойств автомобиля в течение длительного

времени торможения, после многих интенсивных торможений. Если по спортивной трассе проехать «как следует» на серийной «Ладе», то тормоза можно «спалить» за 1–2 круга трассы. То есть, например, на первом круге «Лада» покажет обычный тормозной путь, а на третьем — уже удлиненный, хотя и в том же месте, с той же скорости и на тех же шинах. А тормоза того же Porsche Carrera имеют гораздо больший запас «прочности» и позволяют уверенно тормозить часто, интенсивно и с больших скоростей, не опасаясь перегрева и сохраняя от раза к разу минимально возможный тормозной путь. Конечно же, и этим тормозам нужен «отдых», и их тоже можно перегреть, просто для этого нужно больше усилий от водителя.

Правда, от типа и качества тормозной системы зависит так называемое время срабатывания тормозов. Ведь после нажатия тормозной педали торможение начинается не сразу. Сначала до системы «доходит», что водитель дал команду торможения. В течение этого времени машина продолжает катиться без торможения. Затем начинает нарастать замедление автомобиля, и, пока оно достигнет установившегося значения, тоже проходит какое-то время. Вот это суммарное время, пройденное от нажатия педали тормоза до установления замедления, и есть время срабатывания тормозной системы. Вообще-то эти нюансы актуальны для больших автомобилей — грузовиков и автобусов, где еще есть пневматические тормоза, которые срабатывают достаточно долго. А для легковых машин, тем более современных, этим можно пренебречь. У них тормоза гидравлические, срабатывают быстро, и время срабатывания системы не вносит большого вклада в тормозной путь. Поэтому в легковых автомобилях с гидравлическими тормозами все технические ухищрения направлены на борьбу с перегревом и на обеспечение стабильности торможения при многократном и непрерывном использовании тормозов.

Кстати, именно для этих же целей делают спортивные широкие шины. Многие водители думают, что чем шире профиль шины, тем лучше сцепление с дорогой и короче тормозной путь. На самом деле ширина профиля шины никак не влияет на сцепление и на тормозной путь, и это можно объяснить даже в рамках школьного курса физики. Но шины, как и тормоза, склонны к перегреву с теми же последствиями. Они начинают «плыть», хуже держать дорогу, отчего машина хуже управляется, разгоняется

и тормозит. **А чем шире профиль шины, тем меньше она нагревается и изнашивается.** Только и всего.

Итак, пора сделать главный вывод из вышеприведенных рассуждений и переходить следующему условию активной безопасности. Собственно вывод: **хорошая тормозная динамика автомобиля и короткий тормозной путь обеспечиваются за счет высокого качества резины. А высокое качество тормозной системы (и отчасти шин) обеспечивает лишь стабильность замедления машины и тормозного пути в течение длительной и активной работы тормозов.**

Именно это я имел в виду, когда в самом начале обсуждения тормозной динамики написал, что конструктивно все легковые автомобили имеют одинаковую тормозную динамику. Конечно же, при одинаковых шинах. Поэтому и «Лада», и Porsche, и любая другая машина, тормоза которой способны заблокировать колеса, на одних и тех же шинах покажут одинаковый кратчайший тормозной путь. Ну, почти одинаковый. Понятно, что при достижении предела скольжения шин тормозной путь будет зависеть от того, насколько грамотно и точно водитель (на машине без АБС) или система АБС сможет балансировать на этой грани, не переходя в чистое скольжение. Конечно, от машины к машине с одним и тем же водителем результат будет отличаться. Но незначительно и не настолько, насколько он отличается с разными шинами.

Третье условие активной безопасности — запас сцепления шин с дорогой. Это тоже очень важно. Предположим, что у вас вокруг машины есть достаточно свободного пространства, и пусть у вас очень динамичный автомобиль, но при этом слабое сцепление с дорогой.

Например, вы находитесь на чистом льду. В этом случае совершить экстренный разгон уже не удастся — двигатель «сорвет» шины в скольжение, и машину «понесет». Или если на машине есть противобуксовочная система либо вы будете искусно «играть газом», то скольжения шин не будет, но разгон будет все равно вялый и медленный. Плохое сцепление шин со льдом просто не даст машине сманеврировать быстро. Очевидно, на асфальте аналогичные ваши действия заставили бы машину гораздо охотнее и резвее изменить режим движения. «Да, но при чем тут лед и асфальт? — спросите вы. — Ведь мы говорим о безопасности авто-

мобиля?» Все дело в том, что сцепление с дорогой зависит не только от дорожного покрытия, но и от качества шин (что мы с вами подробно обсудили выше), от того, какой у вас автомобиль и как он может реализовать сцепление шин с дорогой, и, конечно же, от ваших действий как водителя. **Своими действиями вы тоже можете мешать или, наоборот, не мешать цепляться шинам за дорогу.**

Подробнее о ваших действиях за рулем мы поговорим в следующих главах, а теперь нам с вами предстоит выяснить, какой тип автомобиля безопаснее с точки зрения контроля водителем самого автомобиля, или, можно сказать, с точки зрения потери сцепления шин с дорогой. Мы с вами уже выяснили, что сцепление с дорогой зависит в первую очередь от качества самих шин и дорожного покрытия. Чем «спортивнее» шина, чем больше состав резины ориентирован на скоростную езду, тем лучше сцепление с дорогой. Чем более спортивную форму имеет шина, то есть чем ниже и одновременно шире ее профиль, тем жестче шина и тем устойчивее в поворотах автомобиль. Опять мы косвенно приходим к спортивности как к мере безопасности. Кстати, на автомобилях Porsche 911 штатно устанавливаются шины Michelin Pilot Sport — самые «цепкие» шины для асфальта, то есть обеспечивающие наибольшее сцепление и, как следствие, наибольшую безопасность. Кроме того, на сцепление положительно влияет «спортивная», то есть жесткая, подвеска — в повороте автомобиль меньше кренится, чем с «комфортной» подвеской, и шины лучше прижимаются к дороге. Мощные «спортивные» тормоза положительно влияют на тормозной путь, обеспечивая его стабильность при многократных и длительных интенсивных торможениях. Но самое главное для устойчивости любого автомобиля — расположение его центра тяжести: чем ниже он находится, тем устойчивее на дороге машина. Как вы понимаете, **любой спортивный автомобиль выгодно отличается от других типов машин отличной устойчивостью на дороге за счет низкого центра тяжести (рис. 1).**

Это дает возможность водителю такой машины при необходимости совершать наиболее крутые маневры, недоступные на обычных машинах. Ну а наименьшей устойчивостью на дороге, и особенно в поворотах, обладают автомобили с высоким центром тяжести. Среди легковых автомобилей — это внедорожники, кроссоверы, «паркетники», как бы ни обидно это было для их владельцев. Здесь стоит вспомнить уже приведенное распростра-

ненное высказывание «хочу купить жене внедорожник, чтобы она была в безопасности». Конечно, любителей внедорожников можно понять. Ведь, с одной стороны, машина такого типа внушает доверие своему водителю, дает психологическое ощущение комфорта и безопасности. Но это лишь ощущение. В то же время управляемость этих машин посредственная, а уж об их склонности к опрокидыванию легенды ходят... Да, **все машины внедорожного типа наиболее склонны к опрокидыванию из-за высоко расположенного центра тяжести** (рис. 2).

Так что если вы любите внедорожники и планируете приобрести такой автомобиль только из соображений безопасности, то я бы рекомендовал вам поискать другие поводы для его покупки.

Таким образом, обычный седан будет всегда устойчивее и безопаснее при движении в повороте, чем внедорожник, а низко посаженный спорткар — всегда устойчивее и безопаснее, чем седан.



Рис. 1. Низкое расположение центра тяжести — залог устойчивости и управляемости



Рис. 2. Автомобиль с высоким центром тяжести склонен к опрокидыванию

Если в качестве примера взять модельный ряд «Мерседес», то, скажем, Mercedes C-класса устойчивее, чем внедорожник G-класса (Gelentwagen), а совсем «плоский» Mercedes SLK устойчивее седана C-класса. Или, на примере отечественного автопрома, «девятка» или «десятка» устойчивее и безопаснее, чем «Нива» или «уазик».

Четвертое условие активной безопасности — постоянная готовность водителя к возникновению экстренной ситуации. Имеется в виду как физическая готовность, так и психологическая. Физически вы можете быть готовы к экстренной ситуации, если занимаете правильное положение за рулем. О правильной посадке я расскажу вам в следующей главе, а пока замечу, что от нее зависит ваша способность как вовремя заметить развитие заноса машины, так и прекратить начавшийся занос. Если же водитель сидит «вразвалочку» и держит руль двумя пальцами одной руки, то он наверняка прозевает начало заноса и так же гарантированно не сумеет быстро и четко сработать рулем для стабилизации автомобиля. И, конечно же, владение контраварийными приемами дополнительно повысит вашу готовность к различным экстренным ситуациям. Психологически вы можете быть готовы к экстренной ситуации, если, во-первых, вы допускаете возможность ее возникновения. Скажем, если вы проезжаете мимо припаркованного грузовика, который загораживает вам обзор, то обязаны предположить, что из-за него может выбежать человек. Во-вторых, чтобы быть готовым к экстренной ситуации, вы должны внимательно смотреть на дорогу во всех направлениях, анализировать дорожную обстановку и прогнозировать ее дальнейшее развитие. В этом случае многие события не станут для вас неприятной неожиданностью, а будут вполне ожидаемыми и предсказуемыми. Если вы постоянно смотрите на стоп-сигналы впереди идущего автомобиля, то его торможение может оказаться для вас сюрпризом, и, чтобы избежать столкновения, вам придется прибегнуть к экстренному торможению. А если вы смотрите не только на автомобиль-лидер, но и на 5–6 машин впереди его, то сможете предсказать торможение своего лидера заранее. Если пятая машина спереди «включила» стоп-сигналы, значит, через несколько секунд начнет тормозить и водитель автомобиля перед вами. Поэтому и вы можете плавно снижать скорость заранее и тем самым избежать возникновения экстренной ситуации.

Итак, повторим, **активная безопасность — это возможность в любой момент времени совершить экстренный маневр, который позволил бы избежать ДТП.** Возможность маневра определяется четырьмя факторами:

- запасом дорожного пространства вокруг автомобиля;
- запасом динамики автомобиля;
- запасом сцепления шин с дорожным покрытием;
- вашей готовностью к возникновению экстренной ситуации.

И, наконец, в-третьих, хочу поговорить с вами о пассивной безопасности автомобилей и снова коснуться больших машин. Как я уже говорил, большая машина — необязательно безопасная. Понятно, что с точки зрения пассивной безопасности сидеть в большом автомобиле, том же внедорожнике, психологически комфортнее. Водителю кажется, что чем длиннее машина, чем больше капот, тем дальше от него произойдет (если произойдет) столкновение и тем меньше ему «достанется». Но не все так просто, как может показаться. В действительности водителю достанется тем меньше энергии столкновения, чем больше ее сможет поглотить кузов автомобиля. А поглотить он ее сможет тем больше, чем больше смогут деформироваться детали кузова. Здесь надо помнить, что чудес не бывает, и если произошел удар, то кто-то должен его принять на себя: либо водитель, либо автомобиль. **Итак, чем больше способны сминаться детали кузова, тем безопаснее автомобиль с точки зрения столкновения.** Правда, везде должна быть мера, и понятно, что кузов не должен сминаться бесконечно, ведь тогда пострадают сидящие в машине люди. Поэтому кабину с людьми в современном автомобиле окружает некий каркас безопасности — жесткий и сложно сминаемый элемент кузова, ограниченный моторным щитом, передними стойками и дверьми и защищающий людей от удара. Все остальные элементы кузова, находящиеся снаружи от этого каркаса, могут и должны сминаться при столкновении. Таким образом, **безопасность при столкновении обеспечивают не размеры машины как таковые, а способность кузова поглощать удар, которая зависит от грамотности проектирования кузова и материалов, из которых изготовлены детали.** Разумеется, чем длиннее машина и чем дальше от водителя заканчивается капот, тем больше свободы и возможности имеет производитель для конструирования пассивно безо-

пасной машины. Но это совсем не значит, что если из двух машин вы выбрали ту, у которой длиннее капот, то она обязательно безопаснее той, что короче. И снова мы с вами приходим к тому, что большая машина, и в частности внедорожник, — не панацея от всех бед. И маленькая машина тоже может быть безопасной. Например, автомобиль Smart ForTwo — самый маленький автомобиль из выпускаемых сегодня (кстати, компанией Mercedes-Benz) — уже который год получает высшие оценки в европейских краш-тестах. Удивительно, но факт!

1.3. ПАРАДОКСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Продолжая разговор о безопасности автомобилей, замечу, что прогресс в области автомобильной безопасности и в области автомобилестроения вообще влияет на безопасность неоднозначно. Статистика говорит о том, что современные машины сегодня все больше вытесняют устаревшие модели, а число ДТП на дорогах не только не уменьшается, но и растет. Понятное дело, что чем больше машин на дорогах вообще, тем больше вероятность их попадания в ДТП. А машин с каждым днем действительно становится все больше и больше. Но есть и еще одна серьезная и не новая причина — человеческий фактор. Давайте попробуем разобраться в этом вопросе.

С одной стороны, чем современнее автомобиль, тем лучше он спроектирован с точки зрения снижения тяжести последствий возможного столкновения, тем лучше он защищает водителя с помощью ремней и подушек безопасности и тем больше в нем электронных систем, препятствующих возникновению ДТП. Кроме того, современный автомобиль более комфортный и более скоростной — он позволяет передвигаться достаточно безопасно с теми скоростями, которые, скажем, 30 лет назад казались бы нам немыслимыми. Другими словами, прогресс повышает как порог скорости движения, так и порог безопасности. Казалось бы. А с другой стороны, нам с вами нужно помнить, что **тяжесть последствий столкновения зависит только от массы автомобиля и его скорости** (точнее — прямо пропорциональна массе и квадрату скорости) **и практически не зависит от модели автомобиля**. Странно звучит, не правда ли? Судите сами: лобовое столкновение автомобиля при скорости 100 км/ч с неподвижной стеной

равносильно падению этого же автомобиля с крыши девятиэтажного дома. Это известный факт. Как вы понимаете, шансов на выживание в такой ситуации, скажем оптимистично, мало. А есть ли разница в том, на какой машине упасть с девятого этажа — на «Запорожце» или на Bentley? Как считаете? Я тоже думаю, что нет. По крайней мере, для горе-водителя, который вдруг попытается это сделать.

А что же происходит в жизни? Среднестатистический водитель «Жигулей» может позволить себе ехать по магистрали не более 100 км/ч. Потому что быстрее — просто страшно. А когда он пересаживается в Mercedes, начинает ездить по той же трассе уже со скоростью 160 км/ч, «не чувствуя скорости». Потому что в «Мерседесе» комфортно и не страшно, а он и еще быстрее может. Не говоря о том, что движение с такой скоростью противоречит Правилам дорожного движения России, это еще и намного опаснее, чем 100 км/ч. Потому что тяжесть последствий ДТП будет намного выше. И от тормозиться со 160 км/ч намного сложнее, чем со 100 км/ч. Не столь важно — «Жигули» или Mercedes, важнее — 100 и 160 км/ч. Цифры в данном примере условны, они могут быть и другими, я их здесь привел лишь для наглядности. Понимаете, к чему я клоню, да?

Получается, что современная иномарка «подкупает» водителя своим комфортом и склоняет его к более расслабленной и к более скоростной езде. Первое — расслабление и ощущение защищенности — понижает «водительский тонус» и увеличивает вероятность совершения ДТП. Второе — более скоростная езда — приводит к более тяжелым последствиям ДТП, если оно все-таки совершится. Кстати, это коварное свойство иномарок и современных электронных систем безопасности мы с вами недавно обсуждали на примере адаптивного круиз-контроля. Исходя из написанного, я бы рекомендовал вам **не «покупаться» на кажущуюся безопасность современных машин и всегда быть начеку**. Имейте, пожалуйста, в виду, что ведущие автопроизводители поговаривают о своих гарантиях на жизнь и здоровье водителю и пассажирам, пристегнутыми ремнями безопасности и защищенными подушками безопасности, в случае столкновения с неподвижным препятствием со скоростями всего лишь до 64 км/ч. Чем выше скорость — тем меньше шансов выжить. А при 100 км/ч уже никакие подушки не помогут...

И еще одна опасная особенность современных машин — дополнительное оборудование. Опасная, потому что стоит отвлечься хотя бы на одну секунду от дороги на настройку оборудования, как можно совершить ДТП. Что, кстати, происходит примерно с шестьюдесятью процентами водителей Великобритании, если верить статистике. И если в машинах прошлых десятилетий водитель довольствовался только прикуривателем, печкой и радиоприемником, то сегодня в машине мы можем одновременно иметь дело с двухзонным климат-контролем, подогревом и вентиляцией сидений, круиз-контролем, мобильным телефоном, системой навигации, DVD-проигрывателем, настройкой жесткости амортизаторов и режима работы автоматической коробки передач. Я перечислил далеко не все, чем может быть оснащена машина сегодня. Так что снова выходит, что прогресс, с одной стороны, помогает водителю, а с другой — провоцирует его на действия, которые снижают безопасность. И снова мы с вами приходим к выводу, что **безопасность находится только в ваших руках и за рулем всегда нужно быть начеку.**

1.4. ВЫВОДЫ

Что ж, давайте сформулируем некоторые выводы из написанного.

1. Понятие безопасности движения принято разделять на две части: активная безопасность и пассивная безопасность. Активная «отвечает» за предотвращение ДТП, пассивная — за снижение тяжести последствий ДТП.

2. Все ДТП можно условно разделить на две категории:

— ДТП, происходящие из-за потери водителем контроля над автомобилем;

— ДТП, происходящие из-за потери водителем контроля над дорожной обстановкой.

3. Как следствие, понятие активной безопасности тоже можно условно разделить на два:

— «автомобильная» активная безопасность, «отвечающая» за контроль над автомобилем;

— «дорожная» активная безопасность, «отвечающая» за контроль над дорожной обстановкой.

4. Обеспечение этих видов безопасности требует от вас совершенно разных навыков:

— контроль над автомобилем подразумевает качественную технику вождения (или технику «пилотирования», как говорят автогонщики) — правильную посадку, действия с органами управления, навыки приемов управления в штатных и критических ситуациях;

— контроль над дорожной обстановкой вы сможете осуществлять с помощью тактически грамотного поведения на дороге — наблюдения, прогнозирования, сохранения защитного пространства, правильного выбора скорости.

5. Избежать ДТП — важнее, чем попасть в него, но остаться невредимым. Другими словами, активная безопасность — на первом месте.

6. Активную безопасность можно определить как возможность в любой момент времени совершить экстренный маневр, который позволил бы избежать ДТП.

Вы имеете возможность совершить экстренный маневр лишь при одновременном соблюдении следующих четырех условий:

- наличие свободного дорожного пространства вокруг автомобиля;
- наличие запаса динамики автомобиля;
- наличие запаса сцепления шин с дорогой;
- вы физически и психологически готовы к экстренной ситуации.

7. Выполнение первого и четвертого условий практически полностью зависит от вас, выполнение второго и третьего условий зависит как от вашего водительского мастерства, так и от конструктивных особенностей автомобиля.

8. При условии грамотного вождения спортивный автомобиль дает возможность обеспечить наибольшую активную безопасность за счет высокой динамичности и управляемости, а также за счет низко расположенного центра тяжести.

9. Автомобиль внедорожного типа обеспечивает наименьшую активную безопасность среди легковых автомобилей из-за высоко расположенного центра тяжести. Это делает его менее маневренным, неустойчивым в поворотах и склонным к опрокидыванию.

10. Пассивную безопасность, то есть безопасность при столкновении, обеспечивают не размеры машины как таковые, а способность кузова поглощать удар, которая зависит от грамотности проектирования кузова и качества материалов, из которых изготовлены детали.

Чем больше способны сминаться детали кузова, тем безопаснее автомобиль в случае столкновения.

11. Тяжесть последствий столкновения прямо пропорциональна массе и квадрату скорости автомобиля. Чем выше скорость движения перед столкновением, тем тяжелее последствия. Ведущие мировые автопроизводители гарантируют жизнь водителю при столкновениях с суммарной скоростью движения (то есть скоростью машины плюс скоростью встречной машины) не более 64 км/ч. При более высоких скоростях не помогут ни ремни, ни подушки безопасности, ни длинный капот, ни высокая посадка.

12. Следовательно, современный и «навороченный» автомобиль не дает вам права расслабляться. Безопасность вождения требует от вас всегда быть начеку, независимо от того, каким автомобилем вы управляете.

Ваша безопасность за рулем автомобиля находится только в ваших руках.

Глава 2

ВОЗМОЖНЫЕ ПРИЧИНЫ ДТП

После описания безопасности вождения и влияющих на нее факторов я предлагаю обсудить возможные причины возникновения ДТП.

Их можно разделить на следующие группы:

- ошибки управления, допущенные водителем;
- неадекватное состояние водителя;
- техническая неисправность автомобиля;
- ошибки дорожных служб.

Давайте разберем эти четыре пункта подробно.

2.1. ОШИБКИ УПРАВЛЕНИЯ, ДОПУЩЕННЫЕ ВОДИТЕЛЕМ

В прошлой главе мы с вами уже коснулись разновидностей ДТП, вызванных ошибочными действиями водителя. Это две категории ДТП:

- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над автомобилем, то есть вследствие ошибки водителя в технике управления;
- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над дорожной обстановкой, то есть вследствие ошибки водителя в тактике управления.

2.1.1. Ошибки в технике вождения

Теперь мы можем посмотреть на составляющие грамотной техники и тактики вождения, которые были приведены в прошлой главе, с обратной стороны и сформулировать общий перечень возможных водительских ошибок.

Ошибки в технике вождения могут быть следующими:

- неправильная посадка;
- отсутствие единых шаблонов действий с органами управления;

- неправильные действия с органами управления;
- неправильное выполнение основных приемов вождения в штатных ситуациях.

Неправильная посадка

Под правильной посадкой понимается положение туловища, головы, рук и ног водителя, обеспечивающее минимальную усталость водителя и постоянную готовность к экстренным действиям. Правильной считается посадка, изображенная на рис. 3.



Рис. 3. Правильная посадка водителя

Наиболее распространенные ошибки в водительской посадке (рис. 4):



Рис. 4. Типичные ошибки в посадке

- **Регулировка сиденья** — слишком далекая или близкая к рулю посадка, большой угол наклона спинки сиденья, отсутствие контакта между спиной водителя и спинкой сиденья;
- **Положение рук на руле** — одна рука на руле, руки в нижнем секторе руля, несимметричное положение рук на руле, хват руля изнутри.

К чему могут привести такие ошибки?

Неправильная регулировка сиденья обычно приводит к ненужному напряжению дополнительных групп мышц, то есть к переутомлению. Переутомление, сами понимаете, повышает вероятность ДТП. Кроме того, слишком далекая или близкая к рулю посадка, большой наклон спинки сиденья делают трудными (если вообще возможными) активные и быстрые действия рулем, которые необходимы для прекращения возникшего заноса или для экстренной смены полосы движения (так называемой «переставки») при возникновении препятствия на пути машины. Причем в случае заноса руление должно быть максимально быстрым, и чем быстрее вы можете вращать руль, тем больше вероятность того, что «поймаете» свой автомобиль.

Что касается «отрыва» спины от спинки сиденья, то из-за этого водитель теряет мышечный контакт с машиной. И если машину вдруг «понесет», то водитель без контакта с сиденьем обнаружит возникшую неприятность позже, чем мог бы, если бы плотно прислонялся к нему. И еще совсем банальный, но важный нюанс — в крутом или скоростном повороте центробежная сила «пытается вытащить» водителя из сиденья. При отсутствии контакта со спинкой ей это сделать будет гораздо проще, а в случае «ее успеха» водитель будет вынужден перестать управлять машиной и заняться борьбой с этой коварной силой.

Неправильное положение рук на руле делает водителя неготовым к рулению в экстренных ситуациях, о чем мы с вами только что говорили. С теми же вытекающими последствиями. Руль, если его держать в нижнем секторе или держать одной рукой, может «вырваться» из рук при наезде на неровность дороги. А в случае заноса нужно сразу и очень быстро вращать его в сторону развивающегося заноса. Неправильный хват руля либо вообще

может не дать такой возможности, либо вызовет задержку в реакции водителя, что, вероятно, приведет к ДТП.

Поэтому неправильная посадка может помешать вам эффективно действовать в случае возникновения критической ситуации, что повышает риск возникновения ДТП. Правильная посадка дает вам возможность быть готовым к экстренной ситуации и справиться с ней в случае ее возникновения (четвертое условие активной безопасности).

Отсутствие единых шаблонов действий с органами управления

Эта категория ошибок присуща многим, ведь водителям свойственно часто выполнять одно и то же действие разными способами. Вы едете пассажиром и видите, что в повороте водитель вращает руль двумя руками перекрестным способом. Это эффективный прием и является классическим. Но уже через минуту вы можете увидеть, как в аналогичном повороте тот же водитель вращает руль уже одной рукой — ладонью. Затем, еще через пару минут, можно увидеть, как он вращает руль снова двумя руками, но при этом одной рукой делает хват изнутри, а другой рукой — снаружи руля. И так далее. Это и есть отсутствие единых шаблонов.

Чем это плохо?

Почему это считается ошибкой?

Дело в том, что такая «разнообразная» манера управления допустима только в обычных штатных повседневных условиях езды. Или я бы сказал, что в штатном режиме езды автомобиль «прощает» водителю такие вольности. А в критической ситуации «разнообразие» может вас серьезно подвести. Например, при возникновении заноса от вас как от водителя требуются быстрые, четкие и слаженные действия органами управления и, главное, рулем. В подобных случаях нет времени на раздумья, ведь тот же занос возникает за доли секунды, и, кроме того, для любого нормального человека это стрессовая ситуация, в которой мыслить адекватно едва ли возможно. Поэтому любой из нас в критической ситуации поступил бы инстинктивно, не осмысливая свои действия и наиболее привычным для себя образом. Здесь кроются сразу две неприятности. Первая заключается в том, что при

наличии в арсенале водителя нескольких вариантов одного и того же действия (например руления) мозг человека обязательно «запутается» среди них, из-за чего будет потеряно драгоценное время. Кроме того, совсем не факт, что в результате мозг «выберет» самый подходящий вариант. Поверьте, приоритет будет отдан тому действию, которое имело наибольшее число повторений при повседневной езде, то есть которое наиболее привычно для водителя. И, к сожалению, совсем не тому, которое он считал бы наиболее эффективным, находясь в здравом уме и трезвой памяти. А это я только что озвучил вам вторую неприятность. Она неминуемо возникнет в критической ситуации, если в повседневной езде водитель вольничает и вырабатывает привычки к заведомо неэффективным действиям. Собственно, **это и является мерой того, что есть «правильно» и «неправильно» для водителя, — эффективность того или иного приема для предотвращения или прекращения экстренной ситуации.** Поэтому для обеспечения безопасности за рулем автомобиля я рекомендовал бы вам **вырабатывать единые шаблоны действий** с органами управления, которые были бы эффективны в критических ситуациях. Либо которые наибольшим образом защищают от возникновения критической ситуации. Другими словами, **каждое повторяющееся действие следует всегда выполнять правильным способом и использовать как можно меньше вариантов, если правильных более одного.**

Таким образом, мы с вами разобрались с тем, что такое правильные и неправильные приемы вождения, и переходим к обсуждению этих самых «неправильных» действий.

Неправильные действия с органами управления

Как мы с вами уже рассуждали во введении, активная безопасность зависит во многом от запаса сцепления шин с дорогой. Этот запас зависит от конструктивных особенностей машины, от шин и от действий водителя: резкие действия с педалями, рычагом коробки передач и рулем приводят к соответствующим рывкам и резким движениям машины. Законы физики гласят, что чем резче водитель ведет машину, тем меньше он имеет запаса сцепления с дорогой и больше вероятность срыва колес в скольжение. Это очень легко почувствовать зимой, на скользкой доро-

ге — одно резкое движение рулем (тормозом, «газом»), и машина начнет скользить. Соответственно, **чем плавнее вы ведете машину, чем более ровно и мягко она передвигается по дороге, тем больше запаса сцепления с дорогой вы имеете и тем безопаснее движение (третье условие активной безопасности).**

Другой очень важный нюанс — сочетание торможения (ускорения) и поворота руля. Вообще говоря, профессиональные гонщики умеют грамотно и безопасно сочетать эти два действия. Но в отношении среднестатистического «гражданского» водителя можно сказать, что одновременное торможение с поворотом является ошибкой. Почему? Потому что шины могут делать в полной мере что-то одно: либо тормозить, либо поворачивать. Ведь каждое из этих действий «расходует» запас сцепления шин с дорогой. Чем сильнее вы тормозите, тем меньше у вас возможности усилить торможение, потому что запас сцепления конечен. Точно так же чем круче вы поворачиваете колеса на входе в поворот, тем меньше возможности на той же скорости повернуть руль — ведь запас сцепления и в этом случае конечен. А если вы одновременно и поворачиваете руль, и тормозите, то как бы «черпаете» сцепление из «кринки» одновременно «двумя ложками».

Пришла на ум такая забавная аналогия. Представьте себе миску с молоком. К ней подходит котенок по кличке Поворот и пьет молоко. Предположим, через две минуты молоко в миске закончится. Другой вариант — к такой же полной миске молока подошел бы другой котенок, по кличке Тормозок, и стал бы столь же аппетитно лакать молоко. Тогда оно тоже закончилось бы, пусть будет, через те же две минуты. А теперь давайте представим, что оба котенка одновременно стали пить молоко из одной миски. Ведь очевидно, что в этом случае молоко закончится гораздо раньше — через минуту.

Понимаете, к чему я клоню, да? **Наиболее безопасное сочетание торможения (или ускорения) и поворота — совершение этих действий по очереди.** Одновременное использование этих действий опасно, так как резко уменьшает запас сцепления шин с дорогой и может привести к скольжению машины. Сюда же, кстати, относится и сброс «газа» в повороте.

По тем же причинам ошибкой является доворот руля на дуге поворота. Ведь, как мы только что наблюдали, поворот колес всегда уменьшает запас их сцепления с дорогой. А дополнительный

их поворот — еще сильнее уменьшает. И если машина движется по дуге на пределе сцепления (на скользкой зимней дороге такая ситуация возникает регулярно), то доворот руля приведет к скольжению шин и потере устойчивости или управляемости машины. Поэтому **наиболее безопасным является движение в повороте с постоянным или уменьшающимся углом поворота колес.**

Подробнее все эти и другие ситуации мы с вами разберем в главе 3.

Неправильное выполнение основных приемов вождения в штатных ситуациях

Конечно, к этой категории водительских ошибок можно было бы отнести все, что я уже описывал выше. Но здесь я приведу только те ошибки, которые не входят ни в одну из других категорий.

Неправильный выбор передачи. Как правило, водители автомобилей с «механикой» не любят «рычания» мотора и выбирают высокую передачу для движения, чтобы снизить частоту вращения коленвала двигателя. Это приемлемо при установившемся движении с большой скоростью по свободной дороге, но становится неподходящим для интенсивного городского режима движения и совсем опасным — при обгонах по встречной полосе. Ведь снижая частоту оборотов коленвала, водитель автоматически снижает способность мотора ускорять автомобиль. И в случае обгона, где ускорение необходимо как воздух, движение на повышенной передаче с низкими оборотами коленвала является грубейшей ошибкой. **Правильным же и наиболее безопасным при обгоне было бы движение с ускорением на пониженной передаче (второе условие активной безопасности) — в зоне высоких оборотов коленвала и полностью нажатой педалью газа.**

Еще один случай неправильного выбора передачи — движение накатом, которое возникает при разъединении трансмиссии с помощью включения нейтральной передачи или выжима педали сцепления. Движение накатом опасно вообще всегда. Во-первых, при таком движении, как и в предыдущем случае, возможность ускорения отсутствует в принципе. Если на повышенной передаче машина худо-бедно, но хоть как-то ускоряется, то на нейтрали любое нажатие на газ проходит вхолостую. Конечно, можно можно включить передачу, но это потеря времени, а в опасных ситуа-

циях на счету доли секунды. Во-вторых, при резком торможении на нейтрали гораздо проще заблокировать колеса (на машине без АБС), чем при торможении на передаче, то есть проще потерять сцепление шин с дорогой. На машине с АБС блокировки не произойдет, но включится в работу АБС, что, в общем, тоже не очень хорошо. Ведь торможение с АБС происходит на пределе сцепления, то есть запаса сцепления опять же не останется. А зачем лишний раз провоцировать включение АБС, если можно обойтись без этого? **Так что самое безопасное движение — движение с включенной передачей.** А движение накатом можно использовать кратковременно на время переключения передачи или при торможении перед самой остановкой машины.

Типичные ошибки в управлении автомобилем мы с вами обсудили и переходим к тактическим ошибкам, которые приводят к потере контроля водителем дорожной обстановки.

2.1.2. Тактические ошибки

Если вы помните, первое и самое главное условие активной безопасности заключается в наличии у вас запаса свободного дорожного пространства вокруг машины. Очевидно, что если вокруг машины всегда есть «буфер» пространства, то она никогда не столкнется с препятствием. Если в «зону безопасности» попадает какое-либо препятствие, появляется риск столкновения. А при уменьшении размеров свободного пространства до нуля происходит столкновение. Повторю: **чем больше пустоты вокруг вашей машины, тем безопаснее ваше движение** (рис. 5.).

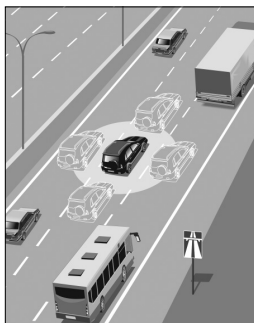


Рис. 5. Защитное пространство вокруг автомобиля

Создание такой зоны безопасности вокруг машины, «жировой прослойки» — ваша задача. Конечно, это не всегда возможно. В пробке вы просто не в силах найти такое место на дороге, где было бы мало машин и много свободного места. А в нормальном «рабочем» режиме движения создать вокруг себя запас пространства можно практически всегда. При этом если «защитное

пространство» водителя нарушается каким-то «препятствием» и возникает риск столкновения, значит, водитель допустил тактическую ошибку. «А почему «ошибку»?! — можете возразить вы. — Ведь препятствие может появиться «само»!» Как раз дело в том, что нет такого препятствия, появление которого нельзя было бы предугадать и предотвратить. Почти нет. И если оно появилось, то водитель его «впустил», возможно, сам того не осознавая.

Давайте рассмотрим типичные ошибки, приводящие к уменьшению свободного пространства вокруг автомобиля и тем самым к повышению вероятности столкновения:

- движение на малой дистанции и/или с малым интервалом;
- неправильное направление взгляда;
- неправильное обозначение своего автомобиля на дороге;
- неготовность к появлению препятствия из «мертвой зоны»;
- уверенность в соблюдении ПДД другими участниками движения;
- неадекватность и неумение прогнозировать развитие ситуации;
- неправильный выбор оптимальной скорости;
- неправильная оценка скорости других участников движения.

Снова по порядку.

Движение на малой дистанции и/или с малым интервалом

Эта ошибка у водителей является систематической. Водитель, пренебрегающий безопасным пространством вокруг себя, делает это скорее всего регулярно. Просто потому, что не придает этому значения.

Почему малая дистанция — ошибка? Потому что она не дает шанса избежать столкновения при внезапной остановке автомобиля-лидера. Многие мне возражают: мол, он же остановится не сразу, а постепенно — сначала будет притормаживать! Конечно, постепенно, если ни в кого не врежется сам. А если он остановится с помощью багажника другой машины, то можно не успеть и моргнуть, как тоже оказаться «в багажнике». И потом, мы с вами все время говорим о «запасе» как мере безопасности. Запасе ди-

намики, запасе сцепления, запасе пространства. Даже если вы сможете остановиться без столкновения с лидером в случае его остановки, то это не показатель безопасности. Нужен запас дистанции, чтобы вы могли остановиться без применения экстренного торможения и на расстоянии более длины одной легковой машины. Вот тогда можно говорить о безопасной дистанции.

Как проверить, достаточно ли места спереди от вас до автомобиля-лидера? Есть два способа. Первый — обращать внимание на свои незапланированные торможения. Если вам приходится часто притормаживать, чтобы избежать столкновения с лидером, значит, дистанция слишком мала. Я имею в виду именно незапланированные торможения — те торможения, которые происходят случайно и которых можно было бы избежать. Сюда не относятся запланированные обязательные торможения перед крутым поворотом, красным светофором, главной дорогой и т.д. Если вам приходится случайно притормаживать нечасто, но иногда, значит, дистанция могла бы быть и побольше. **Если вы вообще избегаете бесполезных и незапланированных торможений, то дистанция идеальна, как, впрочем, и ваша манера езды в этом случае.**

Правда, наличие или отсутствие бесполезных торможений зависит не только от дистанции, но и от скорости движения, но об этом мы поговорим чуть позже.

Второй способ проверки — засекать время, за которое вы достигнете того места, где только что находился автомобиль-лидер. **Если вы достигаете его не менее чем за 2 секунды при движении по летнему асфальту, то дистанцию можно считать безопасной (рис. 6.).** И не менее чем за 4 секунды по зимней дороге.



Рис. 6. Безопасная дистанция

Что касается бокового интервала, то наличие в движении рядом с вами машины в соседнем ряду тоже не говорит о безопасности. Я имею в виду длительное движение рядом. Почему? Сами посудите: что случится, если водитель-сосед «дернет» рулем, объезжая открытый люк? Возможно, столкновения с вашей машиной и не произойдет, но вам такой ход событий вряд ли понравится. И это — в лучшем случае. А что, если его машину занесет или развернет? Или он решит резко перестроиться? В общем, **в соседних рядах по бокам не должно быть постоянных «соседей». Только при обгонах и опережениях.**

К вопросу безопасной дистанции и интервала мы с вами еще вернемся при разборе аварийных ситуаций.

Неправильное направление взгляда

Что значит «неправильное» направление взгляда? Значит, не в том направлении, в котором от вас требуется смотреть с точки зрения безопасности. Водитель-мужчина засмотрелся на красивую девушку, идущую по тротуару. Если бы это происходило в плотном транспортном потоке и длилось более 2 секунд, я готов поспорить, что водитель совершил бы попутное столкновение. Очевидно, водитель смотрел в правильном направлении как мужчина, но в неправильном направлении как водитель. Это несколько утрированный пример, конечно, но в жизни часто приходится наблюдать, как водители смело, не снижая скорости, выезжают на главную дорогу и смотрят туда, куда едут сами. А не туда, откуда прямо в них едут машины по главной дороге. Мало того что они нарушают Правила и не уступают дорогу, так они еще и не беспокоятся за свое здоровье и сохранность своей машины...

Очень часто неправильное направление взгляда приводит к неожиданному появлению в «защитном пространстве» препятствия, с которым происходит столкновение. **Поэтому взгляд должен «блуждать» по дороге и за ее пределами во всех направлениях от вашей машины. И в данную секунду он должен быть направлен в то место, откуда наиболее вероятно появление препятствия и откуда его появление наиболее опасно для вас.**

Неправильное обозначение своего автомобиля на дороге

Как вы понимаете, важно не только то, чтобы вы видели других участников движения, но и чтобы они тоже видели и понимали вас.

С этим связаны две часто встречающиеся водительские ошибки. Первая — движение с выключенными фарами. Вы, наверное, удивлены, но по современным стандартам **во время движения фары ближнего света должны быть включены всегда** (рис. 7).

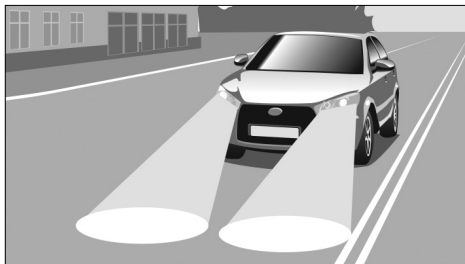


Рис. 7. Движение с включенными фарами днем

Не для того, чтобы вы лучше видели дорогу, а для того, чтобы лучше было видно вас. Известно ли вам, что днем взрослый человек, переходя дорогу, замечает боковым зрением приближающийся сбоку автомобиль с выключенными фарами за 15 метров, а с включенными — за 75 метров? Дело, конечно, ваше, включать днем фары или нет, но меня бы такая информация привела к однозначному выводу — включать. Если вы помните, с прошлого года Правила обязывают водителей включать фары в любое время суток при движении за городом. А во многих западных странах люди ездят всегда с включенными фарами, независимо от места движения, погоды, времени года и суток. К чему я вас и призываю.

Вторая ошибка из этой серии до неприличия банальна — езда без использования указателей поворота. Даже не буду комментировать, вы и сами об этом все прекрасно знаете.

Неготовность к появлению препятствия из «мертвой зоны»

Термин «мертвая зона» я буду очень часто употреблять на страницах этой книги. Он обозначает невидимую область пространства. Очевидно, если какая-то близлежащая к вам область дороги для вас невидима, то надо быть готовым к тому, что из этой «мертвой зоны» может кто-то или что-то выскочить и оказаться у вас на пути (рис. 8).



Рис. 8. Проезд мимо «мертвой зоны»

Но в жизни часто приходится наблюдать, как водители проезжают мимо припаркованного грузовика и даже не думают о том, чтобы снизить скорость или увеличить боковой интервал. А вдруг из-за грузовика на дорогу выйдет пешеход?

Четвертое условие активной безопасности заключается в вашей готовности к экстренной ситуации. И **ваша готовность к появлению препятствия из «мертвой зоны»** — одна из составляющих безопасности.

Уверенность в соблюдении ПДД другими участниками движения

С точки зрения обычного человека, такая уверенность, наверное, нормальное явление. Закон тоже подразумевает добропорядочность участников дорожного движения — водителей и пешеходов: знание и соблюдение ими ПДД. Нарушил — совершил ДТП — ответ по закону. Но с точки зрения безопасности езда с

предустановкой, что другие участники движения будут соблюдать ПДД, является тактической ошибкой водителя и часто приводит к авариям.

Самый простой пример — водитель въезжает на перекресток главной и второстепенной дорог. Он находится на главной дороге и не снижает скорость, так как считает, что водители на второстепенной дороге ему должны уступить.

Мне вдруг вспомнился диалог Ипполита и Жени из фильма «Ирония судьбы, или С легким паром!»:

— Ну, хорошо, предположим, вы не помните, как вы попали в самолет. Но, как вы вышли оттуда, вы должны были помнить?!

— Да! Дааа! Помнить должен... Но я не помню...

Именно так часто происходит и на дороге: уступить должен был, но не уступил. А водитель на главной дороге был уверен, что уступит. И поэтому не снизил скорость. И попал в ДТП.

Поэтому допущение возможности появления нарушителя на своем пути — еще одна составляющая активной безопасности (рис. 9).

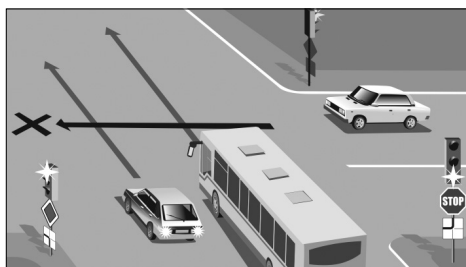


Рис. 9. Возможный проезд нарушителя на красный сигнал светофора

Недальновидность и неумение прогнозировать развитие ситуации

Эта черта многих начинающих водителей доставляет им много лишних неприятностей. Даже самое незначительное изменение ситуации, вовремя не распознанное, может привести к ДТП. Кстати, часто неумение прогнозировать связано с неправильным направлением взгляда. Ведь для прогнозирования необходимо смотреть далеко вперед, а многие водители ограничиваются об-

зором своего предкапотного пространства. Поэтому правильный обзор дороги нужен не только для того, чтобы видеть, что происходит вокруг, но и чтобы предугадывать то, что произойдет через несколько секунд.

Чем на большее число «ходов» вы можете прогнозировать развитие дорожной ситуации, тем менее неожиданным для вас будет ее изменение и тем лучше вы готовы к этим изменениям (четвертое условие активной безопасности).

Если вы заметили, как у пятого спереди от вас автомобиля загорелись стоп-сигналы, значит, можно предположить, что через несколько мгновений начнет тормозить и автомобиль перед вами (рис. 10). Поэтому его торможение будет ожидаемым для вас, и вы будете готовы к этой ситуации, она не будет для вас экстренной.



Рис. 10. Взгляд через несколько машин для прогнозирования ситуации

Неправильный выбор оптимальной скорости

Очень важно правильно выбрать скорость как относительно транспортного потока, в котором вы движетесь, так и относительно того участка дороги, по которому вы едете, возможно, в отсутствие других участников движения.

Скорость движения в потоке, как принято считать, наиболее безопасна, если равна скорости потока. Однако можно безопасно двигаться как медленнее, так и быстрее потока, хотя и не каждый поток можно обогнать. Если машин на дороге мало, то можно. Но плотный поток чаще всего не дает такой возможности. Как проверить, имеет ли смысл двигаться быстрее потока? Так же, как и правильность дистанции, — обращать внимание на незапланированные торможения. Если при попытке обогнать поток машин

вам приходится тормозить и ускоряться, значит, вы едете слишком быстро для данной обстановки. **Если торможения отсутствуют — скорость вашего движения идеальна.** Часто можно наблюдать лихачей, которые мечутся из ряда в ряд, безуспешно пытаясь всех обогнать. Безуспешно — потому что их стоп-сигналы включены больше времени, чем выключены. Это ошибочный выбор скорости и ошибочное намерение обогнать поток, который в данной ситуации обогнать нельзя. Ошибочный — потому что результата это не приносит, а неприятностей — масса. Ведь каждое торможение — потенциальное ДТП. Кроме того, при таком режиме езды впустую перерасходуется топливо, подвергаются повышенному износу шины, тормоза, а также увеличивается утомляемость водителя и дискомфорт у пассажиров.

Далее, если поток позволяет себя обогнать, то и здесь важно правильно выбрать скорость. Необходимо создать достаточную разницу в скоростях — не менее 10 км/ч. Часто можно наблюдать, как водители обгоняют поток вяло, затянута. В результате этого машины подолгу находятся рядом друг с другом и имеют повышенный риск столкновения. Но и разницу, большую чем 10 км/ч, создавать тоже не стоит. Конечно, можно, но снова ориентируясь на торможения. Если они есть, значит, скорость превышена. Если нет — флаг вам в руки! Нет, в руках должен быть руль, а флаг — на капот машины!

Теперь поговорим о скорости для данного участка дороги. Часто можно наблюдать, как по узкой дорожке, заставленной с обеих сторон припаркованными машинами, в центре города водитель несется сломя голову. Даже если нет ограничивающих скорость знаков и формально разрешено движение со скоростью 60 км/ч, по узким дорожкам реально опасно ехать быстрее 30 или даже 20 км/ч. Почему? Опять же, вернемся к вопросу о появлении препятствия из «мертвой зоны». А что, если из-за припаркованной машины выскочит ребенок, кошка или кто-то еще? Или если нет «мертвых зон», все равно даже появление препятствия вдалеке тоже опасно. Ведь на узкой дороге нет возможности уйти в сторону, и неясно, хватит ли тормозного пути для остановки.

Ошибка заключается в том, что водитель выбирает для данных дорожных условий и для данного расстояния видимости слишком большую скорость, при которой он не сможет остановить машину и избежать столкновения в случае внезапного появления препятствия на своем пути. Расстояние видимости может сокращать-

ся из-за темного времени суток, плохих погодных условий (дождь, туман, метель), «мертвых зон» на дороге (припаркованные машины, здания, зеленые насаждения). Поэтому **скорость должна быть различной в разных условиях видимости и тем меньше, чем меньше расстояние видимости. Она должна быть такой, чтобы в случае внезапного появления из невидимой части дороги препятствия на вашем пути вы могли безопасно остановить машину. А при одной и той же видимости дороги скорость должна быть тем ниже, чем более скользкая дорога под колесами.**

Так что правильный выбор скорости во многом определяет безопасность вашего движения. Об этом мы с вами еще поговорим далее, в главе 3.

Неправильная оценка скорости других участников движения

Эта ошибка тоже встречается на дорогах довольно часто. Классический случай: с развязки на магистраль выезжает автомобиль. Водитель оценивает расстояние до приближающегося по главной дороге автомобиля, понимает, что автомобиль еще далеко, и смело, не спеша, въезжает на магистраль. Но он не учел, что водитель на главной дороге движется с большой скоростью и уже через пару секунд окажется рядом... Здесь ошибка даже не столько в неправильной оценке скорости, сколько в том, что вместо скорости оценивается расстояние. Она и приводит к плачевным последствиям.

Поэтому перед тем, как оказаться на пути другого автомобиля, оценивайте не только расстояние до него, но и скорость. Автомобиль, движущийся вдалеке с большой скоростью, намного опаснее автомобиля, который движется недалеко от вас с маленькой скоростью.

2.2. ТЕХНИЧЕСКАЯ НЕИСПРАВНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ

Очевидно, что из-за неисправности автомобиль может потерять управляемость, что, в свою очередь, может привести к ДТП. Полный перечень неисправностей, при наличии которых запрещена эксплуатация автомобиля, вы сможете найти в Приложении к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению

безопасности дорожного движения в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.02.2002 № 127, от 14.12.2005 № 767. Этот перечень обычно находится в последней части Правил дорожного движения.

Здесь я перечислю основные и наиболее актуальные неисправности и дам краткие комментарии.

2.2.1. Тормозные системы

Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода

(п. 1.2 Приложения к Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации).

Это, наверное, одна из самых страшных неисправностей в автомобиле, которая может привести к отказу тормозов и к серьезному ДТП. Конечно, отказ тормозов может произойти и внезапно, когда нарушение герметичности системы происходит во время поездки и быстро прогрессирует. Но чаще всего отказ тормозов происходит из-за запущенного состояния тормозной системы, так же как и многие серьезные болезни развиваются из-за вовремя не замеченного симптома.

Поэтому я рекомендую вам визуально контролировать уровень тормозной жидкости и состояние главного тормозного цилиндра на предмет подтеков. Это следует делать регулярно и удобнее — вместе с проверкой уровня масла в двигателе.

Масло расходует любой, даже самый современный мотор. Например, компания Honda производит одни из лучших в мире двигателей, и в руководстве пользователя автомобилей Honda сказано, что расход масла до 1 литра на 10 000 км пробега считается нормой. Это значит, что любой автомобиль требует регулярной проверки уровня масла в моторе, и лично я рекомендую это делать один раз в неделю, в выходной день. Почему по выходным? Потому что для осмотра машины в выходной день проще найти время. Почему раз в неделю? Потому что это оптимальный промежуток времени. Каждый день — слишком мало, да и в будни некогда это делать. Через две недели — может оказаться слишком много. А неделя — самый раз. Причем нужно не только масло проверять, но и обращать внимание на другие вещи, мы обо всем поговорим.

Итак, один раз в неделю открывайте капот, проверяйте уровень масла в моторе, а заодно и уровень тормозной жидкости в бачке и герметичность главного тормозного цилиндра (то есть отсутствие подтеков жидкости). А раз и бачок, и цилиндр тоже находятся под капотом, то посмотреть на них не составит для вас большого труда.

2.2.2. Рулевое управление

Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения

(п. 2.1 Приложения).

Тип транспортного средства:	Суммарный люфт (%), не более
Легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы	10
Автобусы	20
Грузовые автомобили	25

Управляемость — важнейшее свойство автомобиля, от которого зависит безопасность движения и которое заключается в способности машины реагировать на перемещение водителем органов управления. Хорошая управляемость означает, что автомобиль реагирует на управление так, как ожидает водитель. Недостаточно адекватная, замедленная реакция машины приводит к увеличению числа ошибок в управлении и негативно сказывается на безопасности. Кстати, напомним вам, что лучшей управляемостью обладают спортивные машины, и в начале книги мы с вами уже пришли к выводу, что именно они являются наиболее безопасными с точки зрения автомобильной активной безопасности, то есть с точки зрения контроля водителя над автомобилем.

Одна из составляющих управляемости — способность машины реагировать на движения руля, способность принимать маневр быстро и по нужной траектории. От этого зависит безопасность прохождения поворота, объезда препятствия и вообще любого другого маневра, связанного с изменением направления движения.

Наличие люфта означает замедление реакции машины, ошибочность в траектории движения, чем больше люфт, тем хуже управляемость и ниже безопасность движения. Поэтому, если вы почувствуете, что машина слушается руля не так, как хотелось бы, или если в автосервисе мастер вам сообщил о каких-то неисправностях в рулевом управлении, сразу же устраните их. **Не затягивайте с ремонтом рулевого управления и не экономьте на этом. Ведь управляемость — это ваша безопасность.**

2.2.3. Внешние световые приборы

Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели (п. 3.3 Приложения).

Исправность световых приборов и фар влияет на безопасность движения больше, чем многие думают. Для многих водителей очевидна связь с безопасностью только в темное время суток — когда в темноте без фар не видно дорогу. Но это, как обычно, мысли «о себе любимом». А как же подумать об окружающих водителях и пешеходах? Я уже писал, что даже днем в ясную погоду другие участники движения смогут увидеть вашу машину с включенными фарами на расстоянии, в пять раз большем, чем с выключенными. И что для поддержания безопасности движения следует всегда ездить с включенными фарами.

Поэтому рекомендую вам поддерживать исправность фар и других внешних световых приборов в вашей машине, не откладывая ремонт и не экономить на нем. Работающие фары — залог вашей безопасности.

2.2.4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла

Не работают в установленном режиме стеклоочистители (п. 4.1 Приложения).

С этим все понятно. «Дворники» должны быть исправны. Иначе даже в несильный дождь вы не сможете видеть дорогу через лобовое стекло, и движение будет невозможным.

Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели

(п. 4.2 Приложения).

И с этим тоже вроде бы все ясно. Конечно, в летний дождь это не страшно, а вот при езде по грязной дороге без стеклоомывателей «дворники» уже не помогут. Например, они не помогут в зимнюю погоду при езде по «слякоти».

Но здесь я бы сделал акцент на другом — на поддержании необходимого уровня жидкости стеклоомывателя в бачке и в канистре в багажнике. Ведь бывает очень обидно, когда едешь по загородной трассе, дорожная жижа постоянно летит на стекло, стеклоочистители все время работают, и вдруг — заканчивается жидкость в бачке. Ехать дальше нельзя, потому что лобовое стекло с помощью «дворников» тут же покрывается непрозрачной жижей. А купить негде.

В связи с этим у меня для вас есть такая рекомендация. **Один раз в неделю, когда вы открываете капот для проверки уровня масла и тормозной жидкости, обращайте внимание и на уровень омывающей жидкости в бачке.** Если ее мало — подливайте. Как только выльете последние капли из канистры, сразу же положите в багажник заполненную канистру. То есть **жидкость стеклоомывателя у вас всегда должна быть с собой в машине — либо в бачке, либо в багажнике, а лучше — и там, и там.**

2.2.5. Колеса и шины

Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей — 1 мм, автобусов — 2 мм, мотоциклов и мопедов — 0,8 мм (п. 5.1 Приложения).

Важность качественных шин мы с вами уже рассмотрели в начале книги. Помните, что, какой бы современный суперкар у вас ни был, как бы хорошо он ни тормозил и управлялся, все это становится бессмысленным, если у вас некачественные или изношенные шины. Шины «отвечают» за сцепление автомобиля с дорогой, от них напрямую зависит ваша безопасность. Поэтому **поддерживайте шины в хорошем состоянии. Ежедневно, вмес-**

те с проверкой уровня масла и других жидкостей, проверяйте давление в шинах с помощью манометра (рис. 11).

Ставьте новые шины, как только износились старые. А лучше даже не дожидаться их полного износа и заменять их **заранее, превентивно**. Ни в коем случае не экономьте на шинах. Сэкономите на шинах, но потом можете потерять на ремонте своего и чужого автомобилей.



Рис. 11. Проверка давления в шинах манометром

Шины имеют местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины (п. 5.2 Приложения).

Отсутствует болт (гайка) крепления, или имеются трещины диска и ободьев колес (п. 5.3 Приложения).

Думаю, очевидно, что с такими неисправностями даже страшно подумать о поездке.

Тут могу дать единственную рекомендацию. Если у вас машина хранится на улице, то, когда вы подходите к ней, например, с **утра перед поездкой на работу, осматривайте колеса на предмет их целости, а также на предмет возможного отсутствия болтов крепления**. Ведь ночью люди могут ходить по улице с разными целями. Если колеса с утра на месте, то болтов может и не оказаться, как и воздуха в порезанной шине.

Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства
(п. 5.4 Приложения).

Этот пункт, как мне кажется, наиболее актуален для любителей тюнинга. Думаю, **единственное, что можно себе позволить сделать с шинами, это установить более низкопрофильные шины на колеса (в народе это принято называть «диски») большего диаметра**, не более чем на один дюйм превышающего заводские показатели. Например, если у вас «десятка» на «четырнадцатых дисках», то можно поставить 15-дюймовые колеса («диски») и более низкопрофильные шины с сохранением их внешнего диаметра. ВСЕ остальные параметры колеса — ширина профиля обода, вылет, диаметр расположения отверстий и диаметр посадочного отверстия — должны остаться неизменными и соответствующими требованиям завода-изготовителя. Изменением параметров шин тоже не стоит увлекаться. Ширину профиля лучше оставить такой же, как была, либо можно увеличить (летом) или уменьшить (зимой) в пределах 10 миллиметров.

Если же вы хотите кардинально изменить параметры шин и колес, то это требует более глубокого тюнинга автомобиля. Скорее всего нужно будет увеличить диаметр колесных арок, доработать детали подвески. **В этом случае я очень вам рекомендую не допускать самодеятельности и обратиться к профессионалам, которые готовят автомобили для гонок.**

На одну ось автобуса, легкового автомобиля или прицепа к нему установлены диагональные шины совместно с радиальными или шины с различным типом рисунка протектора
(п. 5.5 Приложения).

Насчет диагональных и радиальных шин говорить не буду, потому что для легковых машин сейчас производят только радиальные шины. А вот поговорить о шинах с различным типом рисунка протектора имеет смысл.

Сам по себе рисунок протектора играет в основном эстетическую роль. Главный параметр шины, отвечающий за ее сцепление с дорогой, — состав резиновой смеси, из которой шина готовится. Однако тип протектора играет большую роль. Например, внешне

сразу можно отличить летнюю шину (рис. 12) — гладкую, с закругленными краями от зимней шины (рис. 13) — «зубастой», с острыми краями, с большим количеством ламелей (прорезей в протекторе) и часто с шипами.



Рис. 12. Шина с летним типом протектора



Рис. 13. Шина с зимним типом протектора

Эти различия обусловлены разным назначением шин. По сравнению с зимней летняя шина выглядит почти «лысой». Потому что при движении по асфальту шине для зацепления ничего не нужно, достаточно наличия самой шины. И она выполнена из резинового состава, который выдерживает высокие температуры и обеспечивает хорошее сцепление с асфальтом при таких температурах. Зимним шинам сложнее «жить», потому что они предназначены для работы с рыхлым покрытием — со снегом. Для этого у них есть «зубы» и ламели, чтобы «вгрызаться» в снег. Кроме того, могут быть и шипы — для хорошего сцепления с укатанным снегом и льдом. Но и это не самое главное. Ведь зимняя шина сделана из резины, которая не твердеет в мороз, сохраняет эластичность и обеспечивает хорошее сцепление со снежным покрытием.

Как вы понимаете, устанавливать на одну ось шины с разным типом протектора (с одной стороны — летняя, с другой — зимняя) просто опасно. Потому что их поведение на одном и том же покрытии совершенно различно. Более того, нельзя устанавливать настолько разные шины и на разные оси машины. И даже нельзя устанавливать разные зимние шины. Очень часто встречается

такая комбинация: на ведущей оси — шипованные шины, на неведущей — нешипованные. Это очень опасно из-за разного коэффициента сцепления таких шин с дорогой. **Наиболее безопасно — когда все четыре шины имеют одно и то же сцепление с дорогой.** А одно и то же сцепление могут обеспечить только одинаковые шины. Поэтому **используйте четыре одинаковые шины на всех четырех колесах.**

Далее, если говорить про сам рисунок протектора, то он оказывает влияние на движение по рыхлым и влажным покрытиям. Например, для противостояния аквапланированию в дождь наиболее эффективен направленный рисунок «елочкой». А, скажем, обычный дорожный ненаправленный рисунок отводит воду из пятна контакта шины с дорогой менее эффективно. Это значит, что на мокром покрытии две разные шины могут повести себя совершенно по-разному, что приведет к потере управляемости автомобиля, на котором они установлены. Поэтому опять же **все четыре колеса должны быть «обуты» в одинаковые шины с одинаковым рисунком протектора.**

2.2.6. Двигатель

Нарушена герметичность системы питания

(п. 6.2 Приложения).

Под этой неисправностью надо понимать протекание бензина. Очевидно, что неисправность очень опасна, ведь пары бензина могут загореться в любой момент. Казалось бы, об этом не имеет смысла говорить, потому что все и так ясно. Однако я хочу привести вам пару случаев из моей жизни.

Некоторое время назад, когда я только начинал водить машину, первым моим автомобилем был «Жигули ВАЗ 2106». Машина была старенькой, и ни для кого не было удивительно, что в салоне все время пахло свежим бензином. Бывалые водители это объясняли тем, что крышка бензобака негерметична и выпускает наружу пары бензина, которые воздушные потоки загоняют в салон. Все было бы хорошо, если бы однажды машина не начала «есть» бензин в особо крупных количествах. И одновременно с этим запах в салоне стал свежее и острее. Какое-то время я не обращал на это внимания и объяснял для себя наличие запаха

той же крышкой бензобака. Но через какое-то время, логически помыслив, я заглянул под капот работающей машины и с изумлением обнаружил, что бензин буквально хлещет из прокладки бензонасоса!

Второй пример. Один из моих соседей ездит на Mercedes Gelentwagen, у которого прохудился бензобак. И теперь, подходя ко двору своего дома, я уже знаю, приехал ли сосед домой. По запаху бензина, который простирается на весь двор. А под его машиной всегда можно увидеть лужу бензина. Так что не только от «Жигулей» может пахнуть бензином!

Выходит, что люди совсем не боятся последствий вытекания бензина из машины. Я в свое время тоже попался на эту «удочку». Отсюда вытекает единственная и простая рекомендация для вас: **если вы чувствуете запах бензина, находясь в машине или рядом с ней, велика вероятность вытекания бензина наружу из-за нарушения герметичности топливной системы. В этом случае немедленно примите меры по устранению этой неисправности.**

2.2.7. Прочие элементы конструкции

Отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства зеркала заднего вида, стекла
(п. 7.1 Приложения).

Ездить без зеркал заднего вида можно, но неудобно. На безопасности такая езда сказывается очень плохо. Когда все видно спереди, но ничего не видно сзади, это можно назвать «наполовину безопасно». Но нельзя ехать наполовину безопасно, так же как и нельзя быть наполовину живым (заменял износившееся слово). Даже если и вертеть головой во все стороны, все равно когда-нибудь что-нибудь да не заметишь. Не совсем понятно, как парковаться без зеркал.

Если у вас треснуло или разбилось зеркало, замените его как можно скорее.

Отсутствуют ремни безопасности и подголовники сидений, предусмотренные конструкцией транспортного средства (п. 7.9 Приложения).

Как ремни, так и подголовники являются важнейшими элементами пассивной безопасности. Подголовники страхуют вас от перелома шеи на случай удара автомобиля сзади. Ремни безопасности несут несколько функций:

- страхуют водителя от удара о руль, переднего пассажира от вылета из машины через лобовое стекло, задних пассажиров — от ударов о передние сиденья и друг о друга;
- в современных машинах также страхуют людей от удара о раскрывающуюся подушку безопасности;
- защищают водителя от злоумышленников, если те пытаются вытащить его из машины;
- способствуют сохранению семейного бюджета на случай общения с сотрудниками ГАИ;
- помогают сохранить управляемость и удержаться в водительском кресле в крутых поворотах.

Отсюда становится понятно, что **и ремни, и подголовники в машине должны быть**, особенно если предусмотрены заводом-изготовителем. Поверьте, люди, которые разрабатывают автомобили, намного лучше нас с вами разбираются в этих вопросах. И если все производители уже много лет настойчиво оборудуют машины ремнями и подголовниками, значит, это действительно для чего-то нужно.

Ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы на лямке (п. 7.10 Приложения).

Продолжая мысль из предыдущего пункта, скажу, что **ремни безопасности должны не просто быть в наличии, но и быть исправными**. В случае указанных проблем замените ремни на новые.

Нарушены герметичность уплотнителей и соединений двигателя, повреждены коробка передач, бортовые редукторы, задний мост, сцепление, аккумуляторная батарея, системы охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемые на транспортное средство гидравлические устройства

(п. 7.13 Приложения).

Если машина «сопливит», то само по себе для нее это не страшно, хотя и не улучшает и без того неидеальную экологическую обстановку. Плохо то, что капля за каплей, и однажды жидкость в каком-то агрегате машины может закончиться. И тогда придется заняться не заменой прохудившейся прокладки, а уже заменой вышедшего из строя агрегата. Так что не допускайте этого. **Если при взгляде под колеса машины вы увидели признаки вытекания жидкости, сразу же отправляйтесь в сервис для устранения неисправности.**

2.3. ОШИБКИ ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

К ошибкам дорожных служб можно отнести следующее:

- плохое состояние дорожного покрытия (ямы, трещины, колея);
- наличие посторонних предметов на проезжей части;
- отсутствие необходимых элементов дорожного полотна (открытый канализационный люк посреди дороги и т.п.);
- некорректная или отсутствующая разметка;
- отсутствие предупредительных знаков;
- отсутствие освещения или недостаточно освещаемые участки;
- отсутствие боковых и разделительных отбойников;
- необорудованные обочины;
- общая загрязненность трассы.

Долго обсуждать ошибки дорожных служб не имеет смысла, ведь они прямо не зависят от наших действий. Выскажу три мысли, которые у меня имеются на этот счет.

Никто из нас не застрахован от того, что на пути движения появится некачественный участок дороги, не обозначенный долж-

ным образом. Однажды мы с супругой на полном ходу переехали железнодорожную шпалу, которая оказалась... посередине Варшавского шоссе в г. Москве. Скажу прямо, не ожидали такого сюрприза. Кстати, водитель, следующий за нами, тоже не ожидал... Но отчасти в этом и наша ошибка. Ехали вечером в выходной день, устали, разговорились, расслабились. Жена — за рулем, я — рядом на пассажирском кресле, и никто из нас вовремя не заметил препятствия. Были бы чуть более внимательными — успели бы объехать или остановиться.

Конечно, каждый водитель имеет законное право ожидать качественного состояния дороги, которая не требует постоянного наблюдения за возможным появлением подобных сюрпризов. Но легче ли от этого при взгляде на «убитое» колесо?

Поэтому я рекомендовал бы вам во время движения уделять хотя бы некоторую часть внимания состоянию дороги и быть готовым к неожиданностям.

Далее, если вы когда-нибудь попадете в происшествие и оно произойдет по вине дорожных служб, то у вас всегда будет шанс заставить их ответить за это по закону. Как именно вести себя в такой ситуации, что именно нужно делать, я расскажу ниже — в главе 7. Если у вас нет юридического образования, то, возможно, сразу вам будет сложно определить, вина ли это дорожных служб. Но попробовать всегда стоит. Имеет смысл также своевременно проконсультироваться с компетентным в этих вопросах юристом.

Конечно, если результатом ошибок дорожных служб явился банальный прокол колеса, который можно устранить за полчаса в любой шиномонтажной мастерской, то вряд ли из-за этого стоит судиться. Но если ДТП приведет к замене шины, колеса и деталей подвески, то тут уже игра стоит свеч.

Рекомендую вам помогать дорожным службам содержать дороги в надлежащем состоянии. Что я имею в виду? В случае со шпалой на Варшавском шоссе мы с супругой не стали оформлять ДТП и решили справиться с ремонтом своими силами. Поэтому сохранять улики смысла не было, и я сразу же убрал шпалу с дороги, чтобы на нее не наткнулись другие водители. Кстати, не поленился и пробежал для этого метров двести назад. Что рекомендую делать и вам в таких случаях.

Более того, иногда, бывает, объедешь нечто чужеродное, лежащее на дороге, порадуешься, что «пронесло», и поедешь дальше. В таких случаях я тоже рекомендую убирать препятствие с дороги. Конечно, нужно для этого сделать над собой усилие, остановиться, вернуться назад, а на улице может быть дождь, мороз — так неохота... Тем более что вы проехали и вас это уже и не касается. Решение, конечно, за вами, но помните, что, сделав совсем немного усилий, вы можете спасти других водителей от неприятностей. Ведь если вы не уберете, то кто же это за вас делает? Неужели дорожные службы?

Итак, причинами аварийной ситуации могут стать ошибки водителя в технике вождения, тактические ошибки, неисправность автомобиля и ошибки дорожных служб. В следующей главе мы с вами разберем типовые примеры дорожно-транспортных происшествий, возникающих из-за ошибок водителя.

Глава 3

РАЗБОР АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Что ж, дорогие читатели, наконец мы с вами переходим к обсуждению аварийных ситуаций. Этот раздел состоит из двух частей, и наверняка вы уже догадываетесь, о чем каждая из них. Первая часть посвящена разбору аварий, произошедших по причине потери водителем контроля над автомобилем. Из нее вы узнаете о многих нюансах грамотного управления машиной, грамотного «пилотирования», выражаясь языком профессиональных гонщиков. Во второй части будут рассмотрены происшествия, вызванные потерей контроля над дорожной обстановкой, и помогут вам ориентироваться и безопасно передвигаться в автомобильном потоке.

Для облегчения восприятия вами материала каждая ситуация сопровождается иллюстрациями в покадровом режиме. Разумеется, этой книгой не исчерпываются все возможные ДТП, но приводятся основные ситуации, которые, возможно, уже стали классическими и которые отражают суть идеи безопасной езды.

Приведу еще раз определение активной безопасности: это возможность в любой момент совершить маневр, который позволил бы избежать ДТП. Возможность же маневра есть только при одновременном выполнении четырех условий:

1. Наличие свободного пространства вокруг вашей машины.
2. Наличие запаса динамики автомобиля.
3. Наличие запаса сцепления шин с дорогой.
4. Готовность водителя к экстренной ситуации:
 - физическая готовность;
 - психологическая готовность.

Как вы увидите далее в примерах, каждое ДТП происходит так или иначе из-за нарушения хотя бы одного из этих условий.

3.1. ДТП ИЗ-ЗА ОШИБОК В ТЕХНИКЕ ВОЖДЕНИЯ

3.1.1. Посадка водителя

Потеря контроля над автомобилем из-за неправильного хвата руля

Описание ситуации (рис. 14)

Водитель легковой машины двигался по загородной дороге (илл. 1). Поскольку дорожная ситуация длительное время была достаточно спокойной, водитель почувствовал себя расслабленным и вел машину, поддерживая руль двумя пальцами одной руки (илл. 2). Проезжая вираж дороги, он также рулил одной рукой. Внезапно на его пути оказалась яма, в которую попало переднее колесо машины (илл. 3). От удара руль вырвался из рук водителя, поскольку он не ожидал этого, не смог удержать руль пальцами одной руки (илл. 4). В результате автомобиль потерял управление и выехал в кювет на обочине (илл. 5).

Комментарии

Недаром руление одной рукой, да еще и пальцами, считается профессиональными водителями и гонщиками грубой ошибкой. Несмотря на это, многие водители игнорируют рекомендацию рулить двумя руками. Однако в данном примере именно это помешало водителю избежать ДТП. Если бы он держал руки на руле в

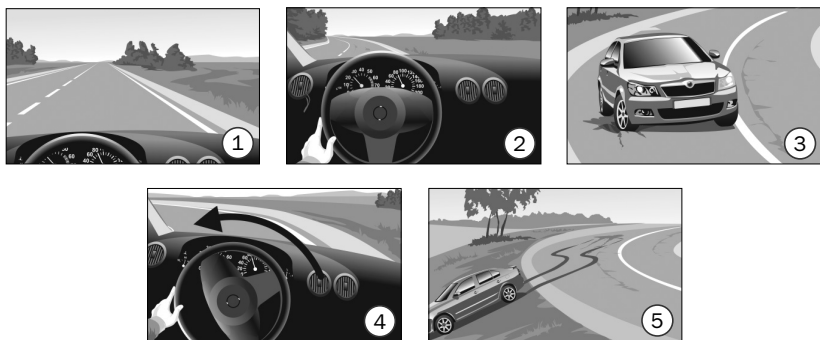


Рис. 14

классической позиции «9–3» (или «10–2») (рис. 3), он был бы в любой момент психологически и физически готов к подобной ситуации и смог бы сохранить контроль над машиной после попадания в яму. Как видите, происшествие случилось из-за нарушения четвертого условия активной безопасности — неготовности водителя к экстренным действиям.

Многие люди спрашивают меня: почему нужно всегда держать руки на руле в одном и том же положении, даже если в данный момент это не требуется? Допустим, в пробке можно спокойно рулить и одной рукой. Но в этом случае вы перестаете быть готовыми к экстренной ситуации. А поскольку мы никогда не знаем, попадем ли мы в экстренную ситуацию, и если попадем, то когда именно, готовым к ней нужно быть всегда, в любой момент. Поэтому нужно всегда рулить двумя руками и в качестве исходного положения использовать позицию «9–3». Если сейчас вам не нужно использовать две руки, то в следующую секунду ситуация может измениться, и вы будете во всеоружии.

Конечно, если у вас машина с усилителем руля, то в случае его «вырывания» из рук физически вы сможете удержать руль и одной рукой. Но лишь если вы этого ожидаете и будете готовы к ситуации: скажем, если ваш друг скажет, что через пять секунд он попытается вырвать у вас из рук руль, а вы должны будете его удержать. Тогда усилитель рулевого управления позволит вам легко удержать руль одной рукой. К сожалению, на дороге подобные ситуации случаются без предупреждения, и эффект неожиданности сведет на нет все преимущества усилителя руля.

Кстати, излюбленный многими водителями способ руления ладонью, исходя из написанного выше, также является вредной привычкой, и я рекомендовал бы вам избавиться от нее. Тем более что руление двумя руками удобнее, надежнее и быстрее, чем одной.

Рекомендации

Привыкайте всегда держать руль двумя руками. Исходная позиция — «9–3» (рис. 3). Снимайте руку с рулевого колеса, только если это действительно необходимо для переключения передачи. И если снимаете, то лишь на то время, которое необходимо. После выполнения нужного действия сразу же возвращайте руку на руль.

Вращайте руль также двумя руками, используя технику перекрестного руления. Эта техника удобна, универсальна и подходит к любым ситуациям. Если вы освоите эту технику, рулить одной рукой вам станет просто неудобно.

Борьба с заносом при неправильной посадке

Описание ситуации (рис. 15)

Водитель легкового автомобиля двигался по скользкой дороге (илл. 1). Его сиденье было довольно далеко отодвинуто от руля, и спинка откинута назад (илл. 2). При этом водитель сидел несколько оторвавшись от спинки сиденья и не имел с ней хорошего контакта. При проезде виража дороги водитель вошел в поворот и решил снизить скорость движения — бросил педаль газа и начал притормаживать. В результате этих действий начался занос (илл. 3). Водитель не смог справиться с управлением, и машину развернуло и выбросило на встречную обочину дороги (илл. 4).

Комментарии

В этом примере мы пока не будем разбирать ошибочные действия водителя, которые привели к заносу, — сброс газа и торможение в повороте. Об этом мы с вами еще поговорим в следующих

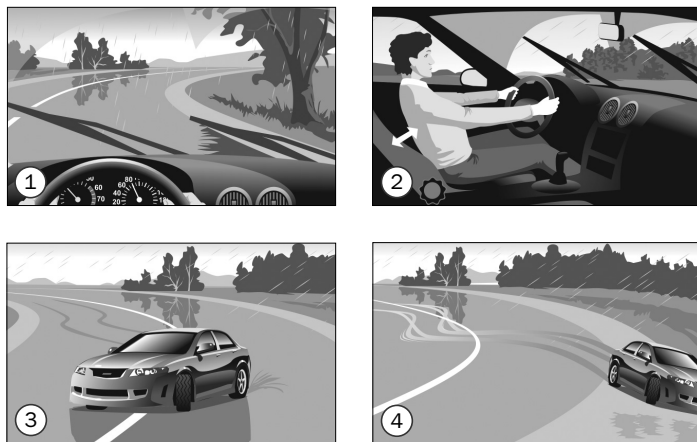


Рис. 15

примерах, а здесь я предлагаю разобрать другие ошибки — те, которые не позволили вовремя заметить и прекратить занос.

Как вы можете видеть из рисунка, водитель сидел далеко от руля с практически выпрямленными руками. При этом его спина не касалась спинки сиденья. И то и другое — элементы неправильной посадки. Если вы плотно прилагаете спиной к спинке сиденья, то можете хорошо чувствовать машину. В частности, именно с помощью мышечного чувства спины вы сможете определить начавшееся вращение автомобиля — занос. Если бы водитель из данного примера сидел, прижавшись спиной к сиденью, он смог бы гораздо раньше почувствовать занос. И тогда он имел бы возможность раньше начать реагировать на это и стабилизировать автомобиль. Это еще один пример ДТП по причине нарушения четвертого условия активной безопасности — неготовности к экстренным действиям.

Что же касается реакции на занос, то одно из необходимых действий водителя для стабилизации машины — быстрое вращение руля в сторону заноса. После этого нужно так же быстро поставить передние колеса в положение «прямо». Другими словами, чем с большей скоростью вы можете вращать руль, тем больше шансов прекратить занос. За скорость вращения руля «отвечают» сгибаемые мышцы рук — бицепсы. Для того чтобы эти мышцы могли реализовать свой потенциал, нужно, чтобы ваши руки были свободны и находились в полусогнутом состоянии (90–120 градусов между плечом и предплечьем). Только в этом случае они могут работать быстро. Если водитель сидит слишком близко к рулю и руки сильно согнуты, для быстрых движений просто тесно, мало места. Если же посадка, наоборот, слишком далекая — как на рисунке в обсуждаемом примере, то водитель также не имеет возможности вращать руль быстро. Ведь в этом случае руки полностью выпрямлены, их движения практически заблокированы. Таким образом, если бы водитель из нашего с вами примера сидел ближе к рулю, он мог бы быстро вращать рулевое колесо и имел бы шанс прекратить занос.

Рекомендации

Помните, что правильная посадка — залог вашей безопасности. Если вы сидите правильно, как показано на *рис. 3*, то имеете возможность контролировать машину. Помните также, что не су-

ществует правильной посадки «для города» и «для езды на дальняк». Правильная посадка есть только одна — та, что позволяет долго не утомляться и эффективно работать при возникновении критических ситуаций.

Поэтому я рекомендовал бы вам потратить время, тщательно отрегулировать ваше водительское кресло, руль и придерживаться правильной посадки во всех ваших повседневных поездках.

3.1.2. Движение автомобиля

Экстренный старт

Описание ситуации (рис. 16)

Автомобиль 1 с приводом на передние колеса стоял на обочине скользкой зимней дороги. Спереди и сзади от него обочина была свободна от других машин. Водитель этого автомобиля намеревался начать движение после остановки, включил указатель поворота, вывернул колеса влево и пропускал машины, идущие сзади (илл. 1). Сзади к нему приближался автомобиль 2, водитель которого планировал остановиться позади автомобиля 1 и снижал скорость уже на обочине (илл. 2). По мере приближения к месту остановки, то есть к автомобилю 1, водитель 2 почувство-

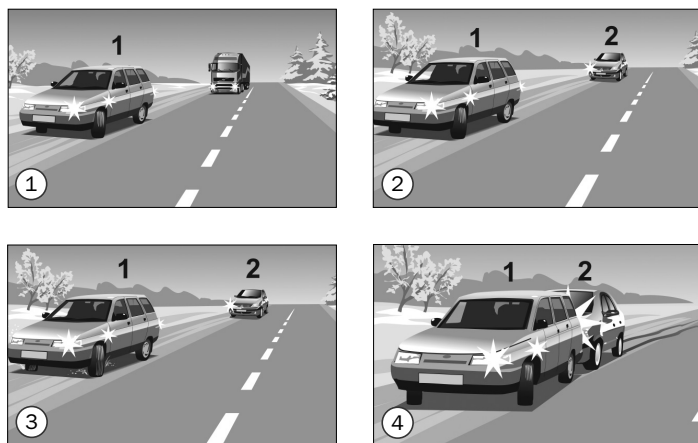


Рис. 16

вал, что его машина перестала замедляться из-за того, что попала на очень скользкий участок обочины. Водитель 1 посмотрел в зеркало заднего вида и увидел, что автомобиль 2 стремительно приближается к нему, и решил как можно быстрее начать движение и уйти от столкновения. Он резко нажал на газ, но повернутые влево ведущие колеса забуксовали, и автомобиль очень медленно сдвинулся с места (*илл. 3*). Почувствовав, что автомобиль не ускоряется должным образом, водитель добавил «газу», но это не дало эффекта. В результате автомобиль 2 совершил наезд на автомобиль 1 (*илл. 4*).

Комментарии

Не будем говорить, что водитель 2 нарушил п. 8.10 Правил тем, что снижал скорость не на проезжей части, а на обочине, в отсутствие полосы торможения. В этом разделе мы с вами обсуждаем технику вождения, и данный пример посвящен технике экстренного разгона. Это одна из возможных ситуаций, когда водителю может понадобиться экстренный разгон — уход от наезда сзади.

Водитель автомобиля 1 совершил две ошибки при попытке экстренно разогнаться.

Во-первых, он, как вы уже поняли, слишком сильно нажимал на педаль газа. Машина начнет движение только в том случае, если шины зацепятся за дорогу, не проскальзывая. А на скользкой дороге достаточно легкого нажатия на газ, чтобы сорвать шины в скольжение. Если это произошло, то сколько ни жми на газ после этого, машина быстро не поедет, а может вообще остаться буксовать на месте. Конечно, водителя 1 можно понять: он перепугался предстоящего столкновения и, видимо, не контролировал свои действия. Инстинкт среднестатистического водителя в данной ситуации вынуждает сильнее жать на педаль, коль машина не едет. Но это как раз и опасно. Если бы водитель имел уверенные навыки экстренного старта, он бы знал, что на педаль нужно нажимать настолько слабо, чтобы лишь заставить колеса катиться без проскальзывания, и не более. Зачастую для этого даже нажимать «на газ» не нужно, достаточно лишь аккуратно отпустить педаль сцепления на автомобилях с механической коробкой передач (МКП) или тормоза на автомобилях с «автоматом». Тогда водитель в нашем примере сделал бы все аккуратно и правильно и мог бы избежать ДТП.

Во-вторых, водитель перед началом движения вывернул передние колеса в сторону. И это было главной ошибкой. Ведь повернутые колеса всегда создают дополнительное сопротивление движению машины. Чем круче они повернуты, тем сложнее машине начать движение и тем выше риск буксования ведущих колес. Особенно актуальна эта проблема для переднеприводных машин. Из-за этого автомобиль 1 так и остался на месте, несмотря на все усилия водителя. Если бы он перед стартом поставил колеса в положение «прямо», то наверняка уехал бы без проблем. Конечно, вы можете возразить, что у него уже не было возможности думать о направлении передних колес, когда в зеркале он видел несущийся на него автомобиль. Соглашусь. Но ведь в описании этого примера сказано, что дорога впереди была свободна. Что же мешало водителю начинать движение в прямом направлении, а не пытаться сразу выехать с обочины на проезжую часть на скользкой дороге? Начало движения с «прямыми» колесами должно войти в привычку, независимо от того, грозит ли столкновение сзади или нет. За исключением разве что парковки или маневрирования в ограниченном пространстве, где важен каждый миллиметр дороги. В этом случае, конечно, и на льду приходится стартовать с вывернутыми колесами, и вся надежда — на аккуратность и точность работы педалью газа.

После анализа действий водителя становится понятно, что своими действиями он практически свел на нет и без того небольшой запас сцепления шин с дорогой. Было нарушено третье условие активной безопасности. Если бы перед стартом передние колеса «смотрели» прямо, шины имели бы запас сцепления, старт бы успешно состоялся, а аварии не произошло бы.

Рекомендации

Помните о двух секретах эффективного старта, особенно на скользкой дороге:

1. Передние колеса перед стартом должны «смотреть» прямо;
2. Ведущие колеса, особенно на первом их обороте, должны вращаться без проскальзывания.

Первый секрет позволит вам запасть сцеплением шин с дорогой, а второй — не потерять его и воспользоваться им.

Рекомендую вам всегда использовать оба эти принципа в повседневной езде, даже если шины вашего автомобиля находятся

на асфальте. Повседневное использование выработает у вас привычку к такому старту, и в случае необходимости экстренного разгона вы все сделаете правильно автоматически.

Выезд со скользкой обочины

Описание ситуации (рис. 17)

Автомобиль 1 выезжает с заснеженной (грунтовой, ледяной) обочины с вывернутыми в сторону дороги передними ведущими колесами (илл. 1–2). Сначала автомобиль неохотно принимал маневр — буксовал и медленно приближался к асфальтированному покрытию дороги (илл. 3). Но как только передние колеса оказались на асфальте, автомобиль буквально «выпрыгнул» с обочины на полосу встречного движения (илл. 4). Водитель встречной машины 2 не ожидал такого маневра со стороны автомобиля 1 и не смог избежать столкновения (илл. 5).

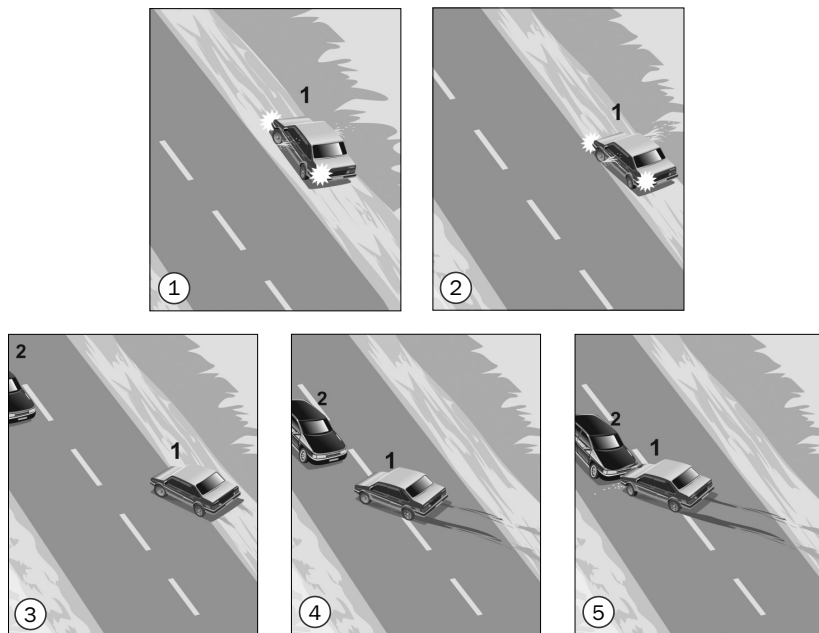


Рис. 17

Комментарии

Давайте сначала обсудим поведение машины 1. Водитель, пытаясь выехать с обочины, сильно повернул колеса в сторону дороги. Поскольку обочина рыхлая и скользкая, автомобиль буксовал и двигался очень медленно. Ведь чем сильнее вывернуты колеса от прямолинейного направления движения, тем большее сопротивление они создают для движения автомобиля и тем сложнее ему зацепиться за дорогу. Кроме того, водитель еще и интенсивно подгазовывал, чтобы заставить-таки непослушный автомобиль выехать на дорогу. В тот момент, когда колеса соприкоснулись с асфальтом, сцепление шин с дорогой резко увеличилось, автомобиль наконец-то стал управляемым и выехал в направлении, указываемом передними колесами, и со скоростью, задаваемой педалью газа. А поскольку колеса были круто вывернуты в сторону дороги и водитель «от души» нажимал на газ, машина очень скоро оказалась на встречной полосе. Это оказалось неожиданным для водителя, ведь только что автомобиль «полз», несмотря на все его усилия. Налицо нарушение четвертого условия активной безопасности. Водитель 1 не успел вернуть машину в свой ряд — его уже настиг автомобиль 2.

А водитель 2, видимо, не подозревал о возможных сложностях управления водителя 1, потому не принял заранее необходимых мер безопасности — не снизил скорость и не принял правее.

Рекомендации

Один из секретов эффективного и быстрого старта на скользкой и рыхлой дороге — старт при положении передних колес «прямо». Чем «прямее» направлены колеса, тем лучше их сцепление с дорогой и тем проще автомобилю двинуться с места. Кроме того, в данном случае — при выезде с обочины на дорогу — ваш автомобиль также может совершить резкий маневр, если шины вдруг зацепятся за покрытие. Но в этом случае машина поедет не на встречную полосу, а вдоль дороги, прямо — в направлении, задаваемом колесами. Далее, чем меньше вы нажимаете на педаль газа, тем меньше буксуют ведущие колеса и тем лучше они цепляются за дорогу.

Поэтому я рекомендую вам начинать любое движение из нейтрального положения передних колес и с минимальным газом. После того как автомобиль уверенно пришел в движение, уже

можно направлять его в нужную сторону, опять же плавно изменяя скорость и направление движения.

Если же вы приближаетесь к автомобилю, водитель которого пытается выехать со скользкого участка дороги, то я рекомендовал бы вам учитывать все написанное выше и принимать необходимые меры безопасности.

Обгон с низкими оборотами коленвала двигателя

Описание ситуации (рис. 18)

Водитель легкового автомобиля 1 двигался со скоростью 70 км/ч по загородной дороге с одной полосой в каждую сторону движения (илл. 1). Через некоторое время он настиг грузовик, идущий со скоростью 60 км/ч (илл. 2), и решил обогнать его по встречной полосе. Водитель машины 1 вдалеке разглядел встречную машину 2, скорость которой ему показалась невысокой, и он выехал на встречную полосу (илл. 3). До момента обгона он двигался на IV передаче пятиступенчатой МКП и, чувствуя некоторый перевес в скорости, решил обогнать грузовик с ходу, не меняя передачи и скорости движения. Однако автомобиль 2 стремительно приближался навстречу, и водитель 1 нажал педаль газа до пола, стараясь быстрее завершить маневр. Несмотря на это, машина неохотно ускорялась, но отказываться от обгона было уже поздно — автомобиль 1 уже поравнялся с кабиной грузовика (илл. 4), и водитель решил пойти до конца. К сожалению, мощности мотора не

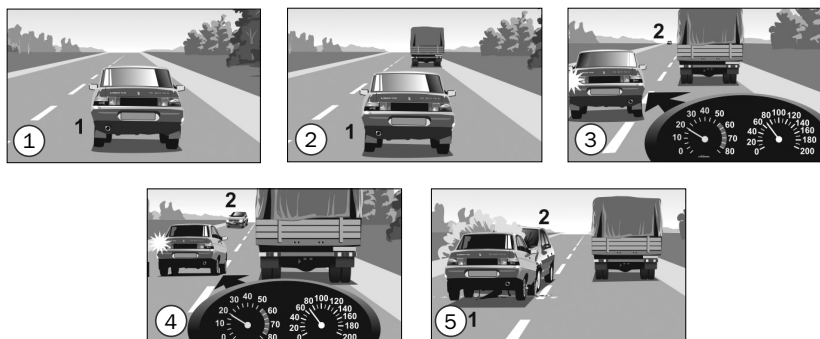


Рис. 18

хватило для более интенсивного ускорения, а водитель встречного автомобиля 2 недооценил опасность ситуации, в результате чего произошло лобовое столкновение (илл. 5).

Комментарии

Опять же предлагаю вам сейчас не углубляться в анализ поведения водителей, для этого у нас с вами будет следующий раздел. Скажу лишь, что водитель встречной машины мог не ехать навстречу, а, как говорится, «пойти навстречу» водителю 1 и дать ему возможность завершить маневр: водитель 2 мог снизить скорость и принять правее, и тогда бы аварии не произошло.

Давайте сейчас проанализируем ошибки водителя автомобиля 1. Обгон по встречной полосе — самый опасный маневр. **Главное правило при обгоне — иметь как можно больший перевес в скорости, чтобы находиться на встречной полосе как можно меньше времени.**

Основная ошибка водителя 1 состоит в том, что он двигался по встречной полосе без ускорения. Да, возможно, вас это удивляет, но по «встречке» нужно ехать только с ускорением. Почему? А потому что, как бы быстро вы ни ехали, всегда можно ехать еще быстрее. «Слишком быстро» для обгона по встречной полосе не может быть — чем быстрее, тем лучше. Разумеется, если действия водителя находятся в рамках ПДД. Итак, должно было быть ускорение. Ведь разница в скоростях автомобиля 1 и грузовика составляла лишь 10 км/ч. Конечно, можно было разогнаться и заранее, чтобы при выезде на «встречку» иметь перевес хотя бы в 20 км/ч. Тогда отсутствие ускорения еще можно было бы как-то оправдать.

Идем далее. Раз «чем быстрее, тем лучше», то ускорение должно быть не «абы каким», а максимально возможным. Водитель должен был «выжать» из мотора весь его потенциал. А максимальное ускорение достигается при разгоне в скоростном диапазоне оборотов коленчатого вала двигателя. Что это значит? На большинстве машин рядом со спидометром есть прибор — тахометр, показывающий частоту вращения коленвала. В конце шкалы тахометра вы видите красную зону «запрещенных» частот оборотов, которые могут вывести двигатель из строя. Так вот весь секрет в том, что любой автомобильный мотор «тянет» на разных оборотах по-разному: на низких оборотах (ниже 3500 об/мин

на большинстве бензиновых двигателей) тяга слабая, а максимальное ускорение моторы обеспечивают в зоне высоких оборотов, когда стрелка тахометра находится где-то от 4000 об/мин и до красной зоны. Поэтому водителю перед началом обгона следовало поменять обороты — перейти на одну или даже две передачи вниз. Если он двигался со скоростью 70 км/ч на IV передаче, то ему следовало включить II передачу. И тогда бы автомобиль очень резко принялся набирать скорость. По достижении стрелкой тахометра красной зоны он должен был тут же переключить передачу и продолжать разгон до окончания обгона. Как вы понимаете, осуществление всех этих манипуляций требует от водителя контроля над показаниями тахометра. Если на многих иномарках установлены электронные ограничители оборотов, то на российских машинах их нет, и без контроля над тахометром можно легко загнать стрелку в красную зону. Конечно, от такой одной кратковременной «шалости» ничего страшного не произойдет, но и «спасибо» мотор вам тоже не скажет.

Я понимаю, что вам, вероятно, дико слышать, что можно ехать со скоростью 70 км/ч на второй передаче. Возможно, вы считаете это «насилием» над двигателем, вас беспокоит, что он громко «ревет» и что вам от этого некомфортно. Об этом можно рассказывать долго, и я скажу лишь о том, что это никакое не насилие. Да, нагрузки на двигатель повышены, но они заложены в ресурс любого мотора. Если принято считать, что ресурс двигателя «классических» «Жигулей» составляет 100 тысяч километров пробега, то эти 100 тысяч включают в себя и «насилие». Или если некоторые дизели на иномарках «ходят» по 500 тысяч до капитального ремонта, то и это тоже с учетом «насилия». Более того, при обгоне по встречной полосе речь идет о вашей жизни. Я вообще не понимаю, как люди при этом еще могут думать о каком-то ресурсе мотора... Ну и по поводу «рева» мотора — опять же, это вопрос комфорта. При столь опасном маневре, когда на карту поставлены жизни людей, ни о каком комфорте не может быть и речи.

Ну и последний нюанс: для максимального ускорения, как вы понимаете, педаль газа должна быть нажата до пола. Думаю, с этим все понятно, и комментарии тут излишни.

Итак, если бы водитель автомобиля 1 пошел на обгон на пониженной передаче, с высокими оборотами двигателя и нажатой в пол педалью газа, он завершил бы маневр быстро и безопасно.

В рассмотренном примере, как вы понимаете, у водителя не было достаточного запаса тяги мотора, то есть было нарушено второе условие активной безопасности. Виртуально запас был, просто водитель свел его к минимуму своими неумелыми действиями.

Рекомендации

Очередной раз призываю вас привыкать в повседневной езде к тем действиям, которые могут понадобиться вам в экстренной ситуации. Что касается обгона по встречной полосе, то я рекомендую вам выполнять его всегда с максимальным ускорением, независимо от наличия встречных машин на дороге.

Для реализации максимального ускорения необходимо выполнить следующие действия:

1. Перед началом обгона поднять обороты коленвала двигателя до зоны максимального крутящего момента. Частоту оборотов, соответствующих максимальному крутящему моменту, вы можете найти в технических характеристиках вашей машины. Как правило, на бензиновых моторах это 3500–4000 об/мин. Чтобы поднять обороты коленвала, нужно перейти на одну или несколько передач вниз.

2. Выполнять обгон с нажатой до пола педалью газа.

Включение понижающей передачи без перегазовки

Описание ситуации (рис. 19)

Водитель легкового автомобиля двигался по скользкой зимней загородной дороге (илл. 1). Через какое-то время он настиг медленно идущий грузовик и намеревался обогнать его по встречной полосе (илл. 2). Перед началом обгона водитель легковой машины решил увеличить тягу двигателя и на скорости 70 км/ч перешел с четвертой передачи на вторую и отпустил педаль сцепления. В результате обороты двигателя резко увеличились, ведущие колеса заскользили по дороге, машину понесло и развернуло на дороге (илл. 3).

Комментарии

В соответствии с рекомендациями из предыдущего примера водитель легковой машины мыслил в верном направлении. Об-

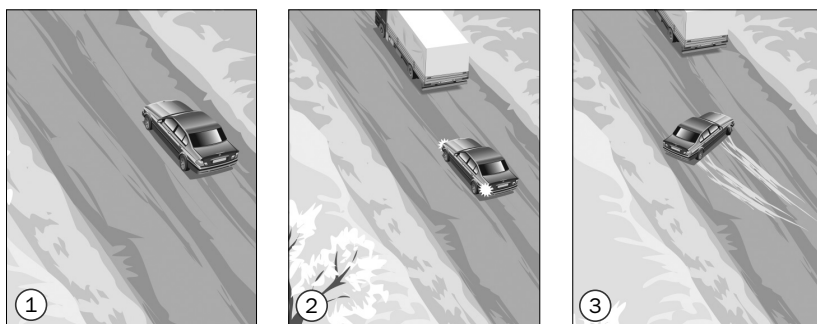


Рис. 19

гон по встречной полосе необходимо выполнять с максимальным ускорением, для чего нужно включить пониженную передачу и поднять частоту вращения коленвала двигателя. Только он не учел технических нюансов перехода на пониженную передачу.

Думаю, каждый из нас знаком с механической коробкой передач. Сейчас в России много иномарок с «автоматами», но все водители-«автоматчики» когда-то сдавали экзамены в ГАИ на «механиках». И наверняка вы помните ситуацию, когда нужно перейти с третьей передачи на вторую или с четвертой на третью. Машина реагировала на это рывком, потому что включение пониженной передачи вызывает увеличение частоты вращения коленвала и как бы заставляет его раскручиваться. Соответственно, чем выше скорость движения, тем больше разница в частоте оборотов на разных передачах и тем сильнее рывок. Если вы перейдете с третьей передачи на вторую на 40 км/ч, то разница в оборотах будет небольшая, а рывок машины еле заметным. А если вы сделаете то же самое уже на 60–70 км/ч, то двигатель буквально «взрвет», а машина дернется уже «как следует».

Существует несколько способов «борьбы» с этим явлением. Самый простой способ — медленное и плавное отпускание педали сцепления, если мы говорим про «механику». А на «автоматах» педали сцепления нет, и «поиграть» педалью возможности нет. Почему я вдруг заговорил про «автомат»? А потому что многие «автоматы» не очень аккуратно включают пониженные передачи, вызывая рывки машины. Более того, если «автомат» имеет

функцию ручного переключения передач (так называемый режим *tiptronic* — типтроник), то часто бывает удобнее включать пониженную передачу именно в ручном режиме. Итак, на «автоматах» педаль сцепления отсутствует, а на «механиках» отпущение педали сцепления — не самый эффективный прием. Во-первых, он требует времени, а во-вторых — не позволяет полностью избежать рывка. Да и на высоких скоростях особо не помогает. И, кстати, регулярное использование этого приема изнашивает сцепление.

Наиболее эффективный прием, позволяющий включить пониженную передачу быстро и без рывка, называется «перегазовка». Суть его проста: после того как вы выключили передачу и перед тем как включить пониженную передачу, нужно сначала повысить частоту оборотов коленвала коротким нажатием на педаль газа. Перегазовка позволяет быстро и четко включить пониженную передачу на любой скорости. При этом нет рывка, а следовательно — нет риска скольжения колес, снижается износ деталей коробки передач и сцепления, да еще и пассажиры чувствуют себя комфортно.

Если бы водитель легковушки в нашем с вами примере использовал перегазовку для включения понижающей передачи, он не допустил бы скольжения автомобиля и благополучно завершил обгон.

Таким образом, ДТП произошло из-за несоблюдения третьего условия активной безопасности, то есть из-за отсутствия запаса сцепления шин с дорогой. Изначально какой-то запас был, но водитель своими ошибочными действиями спровоцировал его уменьшение и полную потерю сцепления.

Рекомендации

Снова я рекомендую вам ввести в повседневный «рацион» новый прием, делающий включение понижающих передач более эффективным и безопасным — перегазовку. В повседневной езде перегазовка сделает вашу езду более приятной, а в сложных ситуациях — безопасной.

Если же вы не пользуетесь пониженными передачами, предлагаю вам ознакомиться с двумя следующими примерами.

Движение накатом

Описание ситуации (рис. 20)

Автомобиль 1 двигался по скользкой зимней дороге в городе (илл. 1). Увидев издали красный свет светофора, водитель решил сэкономить топливо, включил нейтральную передачу и начал плавно снижать скорость движения (илл. 2). Неожиданно перед ним в его ряд перестроился автомобиль 2, вынудив водителя 1 сильнее нажать на педаль тормоза (илл. 3). Водитель 1 от неожиданности нажал на тормоз довольно резко, в результате чего колеса заблокировались (илл. 4) и машину развернуло на дороге (илл. 5).

Комментарии

Данное происшествие произошло из-за того, что водитель допустил ошибку в технике управления автомобилем — двигался

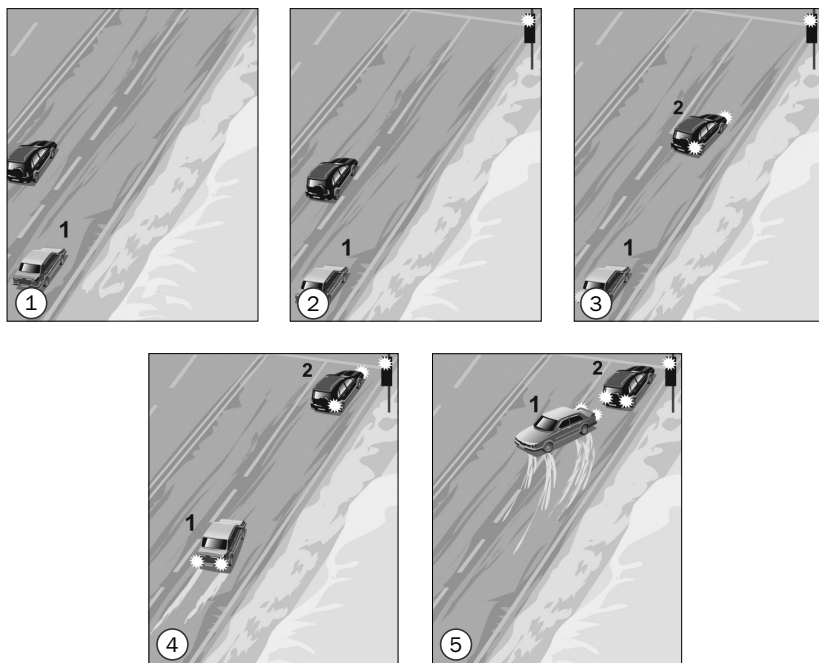


Рис. 20

накатом, то есть включил нейтральную передачу или выжал педаль сцепления. Почему это ошибка? Причин несколько.

Движение накатом фактически досталось нам по наследству. Дело в том, что двигатели машин середины прошлого века были более далеки от совершенства, чем современные двигатели, и, кроме вышеперечисленного, периодически требовали «отдыха», для чего водители и включали «нейтралку». Они, кроме того, этим экономили топливо: ведь чем ниже обороты коленвала, тем меньше расходовалось бензина. А при движении накатом мотор работает на холостых, самых низких оборотах.

Но сегодня ситуация иная. Моторы усовершенствовались, став более «выносливыми», мощными, эффективными. И сейчас они не просто «терпят» работу на высоких оборотах, а «требуют» ее от водителя. Современные моторы рассчитаны на работу в зоне средних и высоких оборотов. Они не предназначены для работы на холостых оборотах. Режим холостого хода — технологический режим, без которого нельзя обойтись. Но он нужен не для того, чтобы в этом режиме ездить. Современный двигатель должен «работать», а не «отдыхать». Тогда он обеспечит возможность ускорения, а заодно и уменьшит потребление топлива.

Следующий важный момент — расход топлива. Многие водители до сих пор считают, что, двигаясь «на нейтралке», они экономят топливо. Полвека назад они были бы правы, но современные топливные системы работают несколько по-другому: все они имеют так называемый режим принудительного холостого хода (ПХХ). Его действие заключается в том, что при отпуске педали газа с включенной передачей прекращается подача топлива в двигатель, и его расход равен нулю. А двигатель продолжает работать за счет инерции машины, поддерживающей вращение колес, которые, в свою очередь, через включенную передачу вращают коленвал двигателя. Удивлены? Но мне кажется, это разумное решение конструкторов. Зачем впустую тратить топливо, если для движения по инерции этого совсем не требуется? Кстати, режим ППХ есть в любой машине с инжекторным двигателем, а появился он еще на карбюраторах: в 80-е годы на наших «восьмерках» и «Нивах», оснащенных карбюраторами «Солекс», уже был режим ППХ.

Итак, на любой машине, имеющей режим ППХ, при отпуске педали газа с включенной передачей топливо не расходуеться.

Как вы понимаете, это происходит при любом снижении скорости — при торможении двигателем или при комбинированном торможении (тормозами при включенной передаче). В то же время при движении накатом двигатель работает на холостых оборотах, для чего вынужден потреблять какое-то количество топлива. Примерно 1 литр в час. Выходит, что если вы подъезжаете к светофору с красным светом, то экономнее тормозить с включенной передачей. И, поскольку режим ППХ выключается примерно при 1000–1500 об/мин коленвала двигателя, не стоит торопиться выжимать педаль сцепления, а лучше это делать перед остановкой машины — как раз по достижении стрелкой тахометра этих значений.

Я еще не утомил вас? Надеюсь, что нет, и предлагаю двигаться дальше. Выше я попытался ответить на вопрос, есть ли польза от движения накатом. Судить вам, а на мой взгляд, пользы нет. Теперь попробую ответить на другой вопрос: «А есть ли вред от наката?» Ну конечно, есть, ведь машину из нашего примера закрутило на дороге именно из-за наката. Водитель нажал на педаль тормоза, колеса заблокировались, а дальше — достаточно минимального бокового воздействия на машину, чтобы ее занесло. А что было бы, если бы водитель тормозил на передаче? Скорее всего, заноса бы не было. Смотрите, в чем разница: при движении накатом колеса вращаются сами по себе. Поэтому, чтобы их заблокировать, тормозам нужно «победить» лишь инерцию вращения колес. Представьте себе, что вы поставили велосипед колесами вверх, раскрутили заднее колесо, опустили педали и решили поймать колесо руками сбоку. Сделать это легко. А если передача включена, двигатель связан с колесами через коробку передач? В этом случае для блокировки колес тормозным колодкам нужно «победить» инерцию вращения не только колес, но и вращающихся деталей коробки передач, сцепления и двигателя. А это уже гораздо сложнее. Представьте теперь, что вы раскрутили колесо стоящего на седле и руле велосипеда и пытаетесь поймать колесо, продолжая крутить педали. Чувствуете, что это сделать сложнее?

При торможении с включенной передачей двигатель сопротивляется тормозам и мешает им заблокировать колеса. Конечно, и в этом случае их можно заблокировать, но для этого необходимо большее усилие на педали тормоза. Если бы водитель тормозил

на передаче, то, вероятно, не допустил бы блокировки колес и избежал бы вращения машины. Таким образом, своими действиями водитель перешел границу имеющегося сцепления шин с дорогой и тем самым нарушил третье условие активной безопасности о наличии запаса этого сцепления.

Кстати, я еще не сказал про отсутствие возможности экстренного ускорения в режиме наката, но это уже касается второго условия безопасности — запаса тяги мотора, и это мы обсудим в следующем примере.

Рекомендации

Надеюсь, что я убедил вас в нецелесообразности, а также и опасности движения накатом. Помните, что режим разъединения колес и двигателя — включение нейтральной передачи и нажатие педали сцепления — технологический режим, необходимый для работы двигателя на остановленной машине и для переключения передач. Эти режимы не предназначены для езды.

Движение накатом не является самым экономичным, а движение по инерции с отпущенной педалью газа и включенной передачей более экономично.

Движение накатом увеличивает риск блокировки колес при торможении без АБС.

При движении накатом нет возможности экстренного ускорения, что снижает безопасность движения.

Поэтому я рекомендую вам отказаться от езды «на нейтралке», если вы до сих пор практикуете это. Пока ваша машина движется, передача должна быть включена. Исключение составляют лишь моменты перехода с одной передачи на другую и моменты перед остановкой машины. Все. Вопрос — какая именно передача должна быть включена, мы с вами обсудим в следующем примере.

Движение с низкими оборотами коленвала двигателя

Описание ситуации (рис. 21)

Водитель автомобиля 1 снижал скорость перед светофором в правом ряду дороги (илл. 1). Он начал торможение на четвертой передаче со скорости 60 км/ч. Когда скорость снизилась до 40 км/ч, автомобиль оказался напротив бокового проезда, отку-

да на большой скорости выезжал автомобиль 2 (илл. 2). Водитель 1 понял, что тормозить поздно, так как он уже находится на пути автомобиля 2, и предпринял попытку ускорения. Но автомобиль не среагировал на нажатие педали газа, и произошло столкновение (илл. 3).

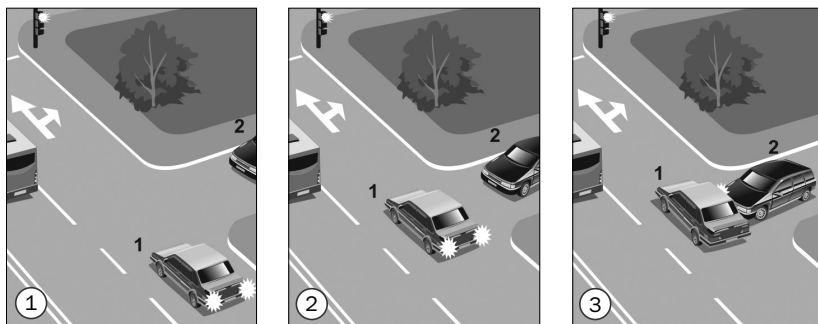


Рис. 21

Комментарии

Возвращаясь к вопросу о езде накатом, отмечу, что в данной ситуации, если бы водитель двигался накатом, он также не смог бы уйти от столкновения. Ведь спасти его могли лишь доли секунды, в течение которых нужно было успеть ускориться. Если бы была включена нейтральная передача, то нажимать на «газ» просто не было бы смысла — ведь отсутствует тяга двигателя (второе условие активной безопасности). Конечно, можно было бы попытаться включить передачу. Но лично у меня на этот счет есть сомнения. Когда водитель видит, как на него несется машина, сможет ли он сообразить, что надо включать передачу? Сколько у него на это уйдет времени? Успеет ли он включить ее до столкновения? Сообразит ли он включить нужную передачу? Ведь надо включить именно ту, которая наилучшим образом соответствует данной скорости. А какая сейчас скорость? Успеет ли водитель посмотреть на спидометр, оценить скорость и номер нужной передачи? Столько возникает вопросов, когда на уход от столкновения есть доли секунды. Как вы понимаете, все это говорит также о неготовности водителя к экстренным действиям и

нарушении четвертого условия активной безопасности. И все эти вопросы можно легко решить одним способом — отказаться от езды накатом и всегда двигаться с включенной передачей. С какой именно? Давайте разбираться.

В данном примере водитель автомобиля 1 начал торможение на четвертой передаче при скорости в 60 км/ч, и на скорости 40 км/ч у него также была включена четвертая передача. Почему это не дало возможности уйти от удара? Если вы вспомните один из предыдущих примеров, где был рассмотрен обгон по встречной полосе, то я писал о том, что двигатель развивает максимальную тягу в скоростном диапазоне частот вращения коленвала. Для большинства бензиновых двигателей это промежуток от 3500 об/мин до красной зоны тахометра. Значит, водитель автомобиля 1, чтобы уйти от столкновения, должен был двигаться на той передаче, которая при скорости 40 км/ч обеспечивала бы такие относительно высокие обороты. Конечно, все зависит от конкретной модели автомобиля, но можно с большой вероятностью сказать, что при 60 км/ч на четвертой передаче тахометр его машины показывал около 2000 об/мин. А при скорости 40 км/ч — около 1000 об/мин. Как вы понимаете, при таких низких оборотах двигатель практически не может ускорять автомобиль. Нет, конечно, все мы трогаемся с холостых оборотов, и машина даже очень резко набирает скорость. Но мы же трогаемся на первой передаче, которая сама по себе хорошо «тянет» с любых оборотов, и даже с холостых. Но четвертая передача намного «слабее» первой, и ей для ускорения нужны достаточно высокие обороты.

Таким образом, водитель автомобиля 1 даже на момент начала торможения двигался не на оптимальной передаче, не говоря уже о моменте перед столкновением. Если бы при скорости 60 км/ч у него была бы включена третья передача, то тахометр показывал бы около 3000 об/мин. При таких оборотах мотор имел бы приличную тягу. Далее, при торможении и снижении оборотов до 2500 об/мин, ему следовало включить вторую передачу, частота оборотов поднялась бы до 3500 об/мин и на скорости 40 км/ч была бы равна примерно 3000 об/мин. В таком режиме движения водитель постоянно имел бы запас тяги мотора (второе условие активной безопасности) и мог бы уйти от столкновения с помощью нажатия до пола на педаль газа и экстренного ускорения.

Рекомендации

Как вы, наверное, уже поняли, мало отказаться от езды накатом, мало оставлять передачу включенной при торможении. Кроме этого, очень важно включать понижающие передачи по мере снижения скорости и частоты вращения коленвала так, чтобы не давать стрелке тахометра опускаться ниже некоторого критического значения.

Я рекомендую вам в качестве нижней границы для стрелки тахометра принять 2500 об/мин, если у вас обычный бензиновый мотор. Конечно, если вы едете по магистрали, дорога свободна и вам нет необходимости часто тормозить и ускоряться, то для экономии топлива можно двигаться и на 2000 об/мин. Но это приемлемо только для длительного установившегося движения, и двигаться при более низких оборотах я вам не рекомендую в любом случае. Конечно, надо сделать еще одну оговорку — кроме первой и второй передач, так как они обеспечивают хорошую тягу даже в зоне холостых оборотов.

Если же у вас турбированный двигатель или дизель, то нижняя граница частоты вращения коленвала может быть и ниже, чем 2500 об/мин, но точное значение будет зависеть от конкретной модели двигателя. Его вы сможете определить из технических характеристик вашей машины. Если в характеристиках указано, что двигатель развивает максимальный крутящий момент при 2500 об/мин, то нижняя граница для вас — где-то при 2000 об/мин. В общем, вы должны включать пониженную передачу при таких показаниях тахометра, чтобы после переключения его стрелка показывала около 2500 об/мин.

А, скажем, автомобиль BMW 335i имеет уникальный мотор с двумя турбинами и развивает максимальный крутящий момент (читай, максимальную тягу) практически во всем рабочем диапазоне оборотов: 1300–5500 об/мин. Такой двигатель, конечно, дает водителю больше свободы при выборе передач. Но чем меньше рабочий объем и мощность вашего двигателя и чем уже диапазон оборотов, в котором он развивает максимальную тягу, тем актуальнее для вас вопрос о правильности выбора передачи.

Обобщая несколько предыдущих примеров, можно сформулировать для вас следующие выводы:

- ваша езда будет наиболее безопасной, если вы будете всегда ездить с включенной передачей;

- при снижении скорости включайте понижающие передачи для поддержания тяги двигателя и безопасности;
- переходите на пониженную передачу не позже, чем стрелка тахометра опустится ниже критического значения, равного около 2500 об/мин для среднестатистического бензинового мотора;
- делайте это регулярно в повседневных поездках, включение понижающих передач должно для вас стать нормой и войти в привычку;
- при включении понижающих передач используйте перегазовку, это сделает вашу езду более комфортной и безопасной, а детали трансмиссии вашей машины — более долговечными;
- рекомендую вам и перегазовку сделать неотъемлемой частью вашей езды и вашей привычкой.

Экстренное торможение без АБС

Описание ситуации (рис. 22)

Автомобиль 1 двигался вслед за автомобилем 2 в той же полосе движения. Водители уже длительное время поддерживали постоянную скорость, водитель 1 соблюдал достаточно большую и безопасную дистанцию до автомобиля 2 (*илл. 1*). В какой-то момент на дороге образовалась пробка, и автомобили начали останавливаться, водитель автомобиля 2 также плавно снизил скорость (*илл. 2*) и остановился. Однако водитель 1, видимо, несколько утомился от монотонной езды и не сразу понял, в чем дело. Увидев загоревшиеся стоп-сигналы автомобиля 2, он начал плавно снижать скорость и через несколько мгновений понял, что автомобиль 2 стоит на месте (*илл. 3*). К тому моменту дистанция до автомобиля 2 была уже достаточно мала, а скорость — еще велика, и водитель 1 прибегнул к экстренному торможению (*илл. 4*). От этого заблокировались колеса машины, и автомобиль 1 продолжал нестись на автомобиль 2 без ощутимого снижения скорости. Когда водитель 1 понял, что ему не хватит места для остановки, он попытался объехать машину 2 и перестроиться в соседний ряд, но машина не слушалась руля и продолжала двигаться прямо. В результате произошло попутное столкновение автомобилей 1 и 2 (*илл. 5*).

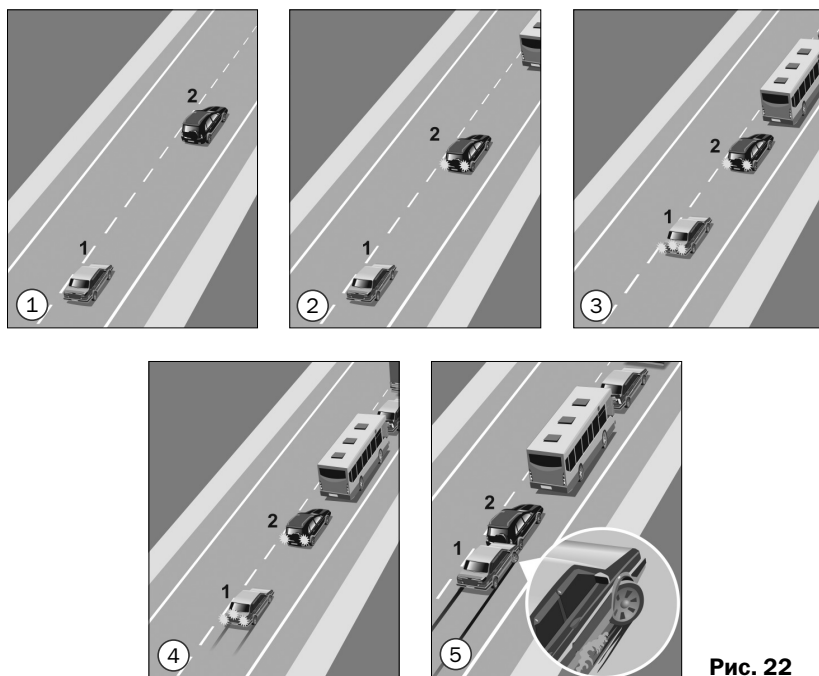


Рис. 22

Комментарии

Опять же, предлагаю вам отложить анализ тактических ошибок водителя 1 до следующего раздела и остановиться подробнее на его технических ошибках. Конечно, если бы водитель заранее заметил снижение скорости лидера, автомобиля 2, он мог бы безопасно остановиться, даже не прибегая к экстренному торможению. Но коль заезвался (нарушение четвертого условия активной безопасности) и пришлось тормозить, делать это нужно было грамотно.

Главная ошибка водителя 1 заключается в том, что он допустил длительную блокировку колес, то есть скольжение шин по дороге. Это явление называют иногда «юз». Поскольку антиблокировочной системы тормозов на его машине не было, ему следовало знать, что передозировка тормозного усилия на педали приведет к блокировке. А чем же, собственно, так плоха блокировка

колес при торможении? Во-первых, тем, что тормозной путь на заблокированных, скользящих по дороге колесах всегда больше, чем на катящихся колесах. Во-вторых, тем, что при блокировке колес машина не слушается руля и при любых манипуляциях им продолжает прямолинейное движение. Давайте обсудим обе эти проблемы отдельно.

Самый короткий тормозной путь шины автомобиля обеспечивают при торможении на грани блокировки. Или, как говорят специалисты, при проскальзывании шин в 5–10 %. Что это значит? Если сказать коротко, «на грани скольжения» означает, что колеса вот-вот начнут скользить, но еще пока катятся. Честно говоря, раскрытие этого вопроса требует некоторого углубления в физику процессов трения. И я бы не хотел вдаваться в науку на страницах этой книги, так как это уже выйдет за рамки популярного изложения материала. Однако любознательным читателям я могу порекомендовать книгу: О.В. Майборода, «Основы управления автомобилем и безопасность движения». Образовательно-издательский центр «Академия», 2004, где подробно изложен взгляд на движение автомобиля с точки зрения физика. Поэтому здесь я ограничусь лишь практическими рекомендациями и скажу, что на автомобилях без АБС во избежание длительной блокировки колес и для обеспечения минимального тормозного пути эффективнее всего использовать прием импульсного торможения. Суть приема проста, хотя он сложен на практике и требует некоторой тренировки. Итак, вы сильно нажали на педаль тормоза. Как только колеса заблокировались, нужно немедленно ослабить нажатие на педаль, чтобы прекратить блокировку. Сразу после прекращения блокировки нужно снова нажать на педаль до блокировки. И так далее. В итоге торможение выглядит как периодическое постукивание по педали тормоза, поэтому оно и называется «импульсное». Наиболее эффективное замедление машины достигается при 3–4 нажатиях на педаль в секунду. Да, кстати, а как, находясь за рулем, определить наступление блокировки колес? На асфальте достаточно просто: если шины «визжат», значит, началось их скольжение по дороге. Если не «визжат», то катятся. На снегу или льду это определить сложнее, так как никакого «визга» не бывает. Но на скользкой дороге блокировка наступает при достаточно слабом нажатии на тормоз, и вы можете быть уверены, что если нажмете на педаль, с вашей точки зрения,

сильно, то блокировка вам обеспечена. А вообще осваивать этот прием лучше всего на курсах контраварийного вождения под присмотром опытных инструкторов. Они, глядя со стороны и имея нужный опыт, смогут вам точно сказать о наступлении блокировки и дать профессиональные рекомендации по выполнению импульсного торможения.

Кстати, надо сказать, что в некоторых ситуациях минимальный тормозной путь обеспечивает торможение именно на полностью заблокированных колесах. В ситуациях, когда покрытие под колесами рыхлое, например снег, грунт, песок. При торможении «юзом» возникает эффект бульдозера: колеса блокируются, скользят по покрытию дороги и нагребают перед собой кучу этого покрытия. А эта куча создает сопротивление движению машины и помогает остановить его. Так что, если бы водитель 1 двигался по какому-либо достаточно рыхлому покрытию, он был бы прав при выборе такого способа торможения. Но, к сожалению, у него, как и у многих водителей, «юз» возникает как бы самопроизвольно, без сознательного участия водителя, как следствие шокового состояния и неконтролируемого удара по педали тормоза. Поэтому он допустил блокировку колес там, где этого было не нужно — на твердой скользкой дороге, — и тем самым нарушил третье условие активной безопасности, допустив потерю сцепления шин с дорогой.

Таким образом, если бы водитель автомобиля 1 из нашего с вами примера использовал прием импульсного торможения, он с большей вероятностью смог бы остановиться без столкновения.

Теперь о том, что касается объезда препятствия. Здесь ошибкой водителя было то, что он решил объехать препятствие на заблокированных колесах. Конечно же, объезд не получился. Как я уже отметил, на заблокированных колесах машина не слушается руля и движется прямо. Вот если бы водитель сначала отпустил педаль тормоза, а потом повернул руль в сторону желаемого направления движения, тогда все было бы в порядке. Колеса бы разблокировались, перестали скользить, зацепились за дорогу, а машина стала бы управляемой и охотно приняла маневр.

Рекомендации

Помните, что в экстренных ситуациях у многих водителей возникает естественная реакция торможения «в пол», которая приводит к блокировке колес автомобиля, не оснащенного АБС.

В этом случае не удастся достичь минимально возможного тормозного пути и невозможно изменить направление движения машины.

Поэтому, если вам нужно максимально быстро остановиться на прямом участке дороги, используйте:

- торможение «юзом» на рыхлом покрытии (глубокий снег, грунт, песок);
- импульсное торможение на твердом покрытии.

Поскольку прием импульсного торможения достаточно сложен в исполнении и требует специальной тренировки, я рекомендую вам пройти курсы контраварийного вождения и осваивать его именно там.

Есть две разновидности этого приема: прерывистое торможение и ступенчатое. Прерывистое подразумевает одинаковое нажатие на тормоз при каждом цикле торможения и полное отпускание педали для растормаживания. Этот прием лучше всего использовать на дорогах с неоднородным покрытием и на очень скользких дорогах. Ступенчатое торможение — торможение с нарастанием усилия с каждым нажатием на педаль и с неполным отпуском педали при растормаживании колес. Этот прием больше подходит для однородного и не очень скользкого покрытия. Но все эти нюансы я рекомендовал бы вам опять же отрабатывать на курсах и ни в коем случае не на дорогах общего пользования.

Далее, помните, что к машине без АБС лучше относиться так: она может либо тормозить, либо поворачивать. Поэтому **для объезда препятствия и вообще для любого поворота всегда отпускайте педаль тормоза**. При не очень интенсивном торможении машина будет поворачивать не очень охотно, а при торможении «юзом» не будет поворачивать вообще. Справедливо и обратное: **если вам нужно интенсивно затормозить машину, всегда сначала ставьте передние колеса в положение «прямо»**. В противном случае чем больше повернуты колеса, тем длиннее тормозной путь. При торможении с сильно повернутыми колесами велика вероятность блокировки колес, что тут же вынудит машину двигаться по прямой, а не по первоначально заданной дуге. И, кроме того, тормозной путь в этом случае, как правило, удлинится.

И последняя рекомендация насчет того, что лучше: торможение или объезд препятствия. На малых скоростях движения автомобиля выгоднее тормозить, а на высоких — объезжать. А на

малых — это на каких? Для каждого покрытия своя критическая скорость, до которой лучше тормозить, а выше которой — объезжать. Примерные значения этих скоростей вы можете увидеть в таблице 1:

Таблица 1. Значения критической скорости для разных типов дорожного покрытия. При меньшей скорости предпочтительнее торможение перед препятствием, при большей скорости — объезд препятствия

Дорожное покрытие	Критическая скорость, км/ч
асфальт	70
мокрый асфальт	60
сильный дождь	50
снег	35
лед	25

Экстренное торможение с АБС

Описание ситуации

Давайте вернемся к предыдущему примеру (рис. 22) и представим, что водитель автомобиля 1 был в машине, оснащенной антиблокировочной системой тормозов. И представим себе, что окончание примера выглядело бы так: водитель автомобиля 1 применил экстренное торможение, но, почувствовав вибрации в педали тормоза, испугался и ослабил нажатие на нее. В результате ему не хватило места на дороге для торможения и он совершил наезд на автомобиль 2. На объезд он не решился, так как знал, что при экстренном торможении объезд препятствия невозможен.

Комментарии

Торможение в автомобиле с АБС существенно отличается от торможения без АБС. Правда, во многом оно отличается в лучшую для водителя сторону. Чего, кстати, не знал водитель автомобиля 1, судя по всему, иначе не допустил бы столкновения.

Итак, его первая ошибка: он ослабил нажатие на педаль тормоза, видимо, испугавшись вибрации педали. Почему это ошибка? Ведь только что, в предыдущем примере, мы с вами пришли к вы-

воду, что торможение «в пол» увеличивает тормозной путь. К счастью современных водителей, кратчайший тормозной путь машины с АБС обеспечивается при максимально сильном нажатии на педаль тормоза. Как следует из названия «антиблокировочная система», АБС не допускает блокировки колес, как бы сильно вы ни нажали на педаль. В течение всего времени торможения эта система «держит» колеса на грани блокировки — как раз то, что мы с вами уже обсуждали. Отсюда и короткий тормозной путь.

Поэтому чем сильнее вы жмете на педаль, тем лучше. Более того, по педали нужно буквально ударить ногой и держать нажатой с таким усилием до полной остановки, если остановка необходима. Что, боитесь сломать педаль? Не стоит, она как раз на это рассчитана и сделана «с душой». Уж что-что, а педаль тормоза в машине сломается в последнюю очередь. Жалеть педаль тоже не надо, ей не больно. Или вам неприятно, что педаль вибрирует? Или вам кажется от этого, что тормоза неисправны? Ничего страшного, вибрирует — значит, усердно работает.

Так что, знай водитель 1 все эти нюансы, он дал бы по педали как следует и избежал бы столкновения. Выходит, своими действиями водитель нарушил первое условие активной безопасности — у него не оказалось достаточного дорожного пространства для совершения маневра.

Возвращаясь к вопросу о торможении на рыхлом покрытии, надо сказать, что здесь АБС сдает позиции перед торможением «юзом». Ведь АБС не допускает блокировки, а значит — и эффекта бульдозера тоже. Поэтому на рыхлой дороге машина без АБС остановится заметно раньше, чем с АБС.

Теперь об объезде препятствия автомобилем с АБС. Тут водитель, конечно, поскромничал. На машине с АБС можно и нужно объезжать препятствие во время торможения. Более того, АБС именно для этого и существует. «Как же так? — возразите вы. — Ведь только что мы обсуждали, что поворачивать одновременно с торможением невозможно?» Возможно! Если осторожно... Смотрите, в предыдущем примере я утверждал, что при экстренном торможении без АБС поворот невозможен из-за того, что машина идет «юзом». Но АБС-то как раз и не допускает «юза», что дает возможность поворачивать машину. Если бы водитель 1 знал об этом свойстве АБС, он наверняка решился бы на объезд автомобиля 2 и успешно бы справился с экстренной ситуацией.

Правда, должен вам признаться, чудес не бывает, и законы природы обойти все равно нельзя. Поэтому остается справедливым мое утверждение из предыдущего примера: чем сильнее повернуты колеса при торможении, тем длиннее тормозной путь. Обратное тоже справедливо: чем интенсивнее торможение, тем менее охотно, менее круто поворачивает машина при одном и том же угле поворота колес.

Рекомендации

Итак, если у вас машина с АБС, то рекомендую вам помнить о следующих особенностях ее торможения:

- чем сильнее вы давите на педаль тормоза, тем эффективнее торможение и короче тормозной путь;
- при торможении с АБС возможно и нужно объезжать препятствие, если это необходимо.

При этом, пожалуйста, не забывайте, что:

- чем сильнее повернуты колеса при торможении, тем длиннее тормозной путь;
- чем интенсивнее торможение, тем менее охотно, менее круто поворачивает машина при заданном угле поворота колес.

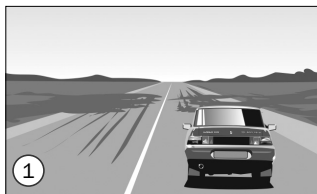
Поэтому для экстренной остановки или снижения скорости движения автомобиля ударьте по педали тормоза и держите ее нажатой до полной остановки или необходимого снижения скорости. Если вам при этом необходимо объехать препятствие, смело поверните руль, продолжая торможение, и направьте машину в нужном вам направлении. В случае, если вы понимаете, что не вписываетесь в поворот, что машина поворачивает не так круто, как вам нужно, отпустите педаль тормоза, не изменяя положения руля. Тогда машина устремится в направлении, задаваемом колесами. После объезда вы можете снова прибегнуть к экстренному торможению, если это необходимо.

И еще открою вам один психологический секрет. Чтобы успешно объехать препятствие и привести машину в то место, куда вам действительно нужно, вы должны (именно должны!) смотреть в это самое место. И не должны смотреть на препятствие. «Секрет» в том, что **машина едет туда, куда вы смотрите, а не туда, куда рулите**. Это я нарочно так интригующе написал, а точ-

нее следует сказать так: машина едет, конечно, туда, куда вы рулите, но рулите вы туда, куда смотрите. Хотите вы этого или нет, но наша с вами психомоторика работает именно так. Взгляд первичен. Куда смотрим, там и окажется машина. Сам удивляюсь, но это так! Соответственно, если будете смотреть на препятствие, то точно заденете его. Поэтому смотрите на свободное место на дороге.

Отсюда могу дать вам рекомендацию для повседневной езды. При проезде поворотов смотрите на такое расстояние вперед, какое ваша машина пройдет за 5–6 секунд. Например, на входе в поворот в момент начала поворота руля смотрите уже на выход из поворота, туда, где будете двигаться по прямой. Поверьте, при таком взгляде машина «сделает все сама» и приедет в нужное вам место.

Проезд скользкого участка дороги



Описание ситуации (рис. 23)

Водитель легкового автомобиля двигался по загородной дороге. В какой-то момент он увидел перед собой участок дороги, усыпанный грунтом и глиной (илл. 1), и решил снизить скорость. Водитель нажал на педаль тормоза, как только въехал на скользкий участок (илл. 2). В результате машину занесло и развернуло (илл. 3).

Комментарии

В этом сюжете водитель также совершил две ошибки.

Первая ошибка. Возможно, вам покажется это странным, но она заключается в том, что водитель решил снизить скорость. Зачем? Я бы еще понял, если бы кто-то переходил дорогу или ему надо было повернуть или припарковаться. Но в данной си-

Рис. 23

туации объективных причин для снижения скорости не было. Выходит, причины для торможения были чисто субъективными. Да, скорее всего водитель не был уверен в своих навыках и не знал, как ведет себя автомобиль на дороге с неоднородным коэффициентом сцепления. Потому и решил поосторожничать и снизить скорость. Но этого-то делать как раз было необязательно. И даже не нужно. Посудите сами, что бы произошло, если бы водитель просто проигнорировал этот участок дороги, как будто его вообще не было, и спокойно продолжил бы движение с той же скоростью? Да все было бы в порядке. Автомобиль «не заметил» бы каких-либо изменений и уверенно «держался» на дороге.

Теперь вторая ошибка. Если уж водитель и решил снизить скорость, то зачем же он затормозил на самом скользком участке? Ведь когда под левыми и правыми колесами находится разное покрытие — асфальт и грунт, то и сцепление этих колес с дорогой разное. Асфальт «держит» машину куда лучше, чем грунт. И тормозят эти колеса поэтому тоже неодинаково — на асфальте интенсивно, а на грунте — достаточно вяло. В результате, как говорят физики, возникает момент сил, который стремится развернуть машину в сторону твердого покрытия. Почему было не затормозить на асфальте, до скользкого участка? Тогда бы машина послушно снизила скорость, уверенно въехала на грунт и выехала с него. И даже, если под всеми колесами машины находится одно и то же покрытие, то все равно лучше было тормозить на асфальте. Ведь он лучше держит дорогу, на нем торможение эффективнее и стабильнее.

Очередной раз мы с вами убеждаемся в том, что любое ДТП происходит из-за нарушения хотя бы одного из четырех условий активной безопасности, в данном случае — третьего. Было потеряно сцепление шин с дорогой.

Рекомендации

Снижайте скорость только тогда, когда это действительно необходимо. Нет препятствия — значит, нет повода тормозить. А скользкий участок дороги — не препятствие. Его безопасно проезжать без изменения скорости или направления движения.

Помните, когда под правыми и левыми колесами находится дорожное покрытие с разными коэффициентами сцепления (асфальт и грунт, асфальт и снег), то торможение опасно и может

привести к вращению машины. Если на вашей машине есть антиблокировочная система тормозов (АБС), то вращения не произойдет, но удовольствия торможение вам все равно не доставит. Поэтому, если торможение все же необходимо, старайтесь тормозить до или после такого участка.

3.1.3. Прохождение поворотов, маневрирование

Сброс газа в повороте

Описание ситуации (рис. 24)

Легковой автомобиль двигался по загородной дороге со скоростью 90 км/ч (илл. 1). Спереди по ходу движения водитель увидел небольшое закругление дороги и решил пройти его без снижения скорости (илл. 2). Однако после поворота руля водитель понял, что вошел в поворот слишком быстро, решил перестраховаться и

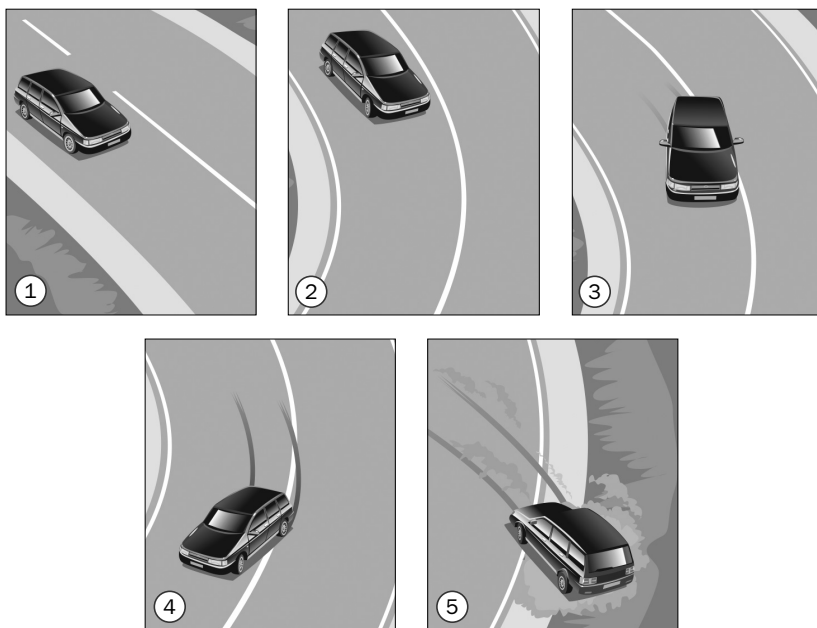


Рис. 24

снял ногу с педали газа, чтобы перенести ее на тормоз (илл. 3). Но затормозить водитель не успел — как только он сбросил газ, машину занесло (илл. 4) и выбросило на встречную обочину (илл. 5).

Комментарии

И в этом примере водитель в очередной раз допустил две ошибки.

Первая ошибка, я бы сказал, тактико-техническая. Она в том, что водитель решил снизить скорость слишком поздно — уже тогда, когда колеса были повернуты и машина двигалась по дуге. Как мы с вами уже выяснили в предыдущих примерах, машина может делать хорошо что-то одно: либо тормозить (или ускоряться), либо поворачивать. Кратчайший тормозной путь достигается именно в положении передних колес «прямо». Если при интенсивном торможении начать поворачивать колеса в сторону, тормозной путь увеличится. И наоборот, если в повороте сильно нажать на педаль тормоза, то дуга, по которой идет машина, начнет распрямляться. Надо сказать и о крайнем случае — блокировке колес, которая может возникнуть на автомобиле без АБС. Тогда машина просто переходит к неконтролируемому движению по прямой. Кроме того, при торможении имеет место перераспределение веса машины с задних колес на передние, что особенно опасно в повороте и о чем мы с вами побеседуем чуть позже. По этим причинам **наиболее безопасно оттормаживаться на прямой, до начала поворота руля**. На дуге же машина должна свободно катиться, поддерживаемая «нейтральным газом», или, как говорят гонщики, «нулевым газом».

Таким образом, в нашем примере водитель должен был позаботиться о снижении скорости заранее, до поворота, на прямолинейном участке движения. Но не позаботился и поплатился.

Здесь мы плавно переходим ко второй его ошибке — сбросе газа. Почему ошибка? Ведь это же обычное торможение двигателем! Именно. А несколькими строками выше я утверждал, что торможение на дуге небезопасно. Даже двигателем. Тем более на скорости 90 км/ч. А еще я обмолвился, что при торможении происходит перераспределение веса машины. Давайте обсудим этот момент.

Вообще перераспределение веса происходит не только при торможении, но и при ускорении, а также и при рулении, и пере-

ключении передач. То есть при любых действиях с педалями, рычагом КП или рулем. Опять же, не буду вдаваться в физику, просто приведу жизненный пример. Вы ведь наверняка замечали, что при интенсивном торможении машина как бы клюет носом: капот приседает на передних колесах, а задок машины, наоборот, приподнимается. Это и есть перераспределение веса. И раз задок при торможении приподнимается, давление задних колес на дорогу ослабляется. А передок, наоборот, приседает и начинает сильнее прижимать колеса к дороге. При ускорении все наоборот: задняя часть машины нагружается, а передняя разгружается. Подчеркну, что это происходит со всеми автомобилями, независимо от их конструкции, размеров и типа привода. Это как Земля притягивает все, что на ней находится (и не только на ней). Точно так же ускорение любого транспортного средства вызывает перераспределение его веса на зад, а торможение — на перед. Кстати, еще один хороший пример — езда на одном колесе на велосипеде или мотоцикле. Ведь именно при резком ускорении мотоцикл встает на заднее колесо и все сто процентов веса переходят на зад.

Надеюсь, с этим вам все ясно. Теперь следующий вопрос: чем же хорошо или плохо перераспределение веса? Что это дает на практике? А на практике это означает, что из-за перераспределения веса изменяется сцепление шин с дорогой. Чем сильнее прижаты шины к дороге, тем лучше их сцепление с дорогой, и чем слабее они прижаты, тем сцепление хуже. Представьте себе, что на столе лежит книга. Если вы решите сдвинуть ее с места — заставить скользить, то сделаете это довольно легко. А попробуйте сделать то же самое, если при этом на книгу сверху ваш приятель или приятельница облокотится рукой. Сложнее ведь заставить книгу скользить в этом случае, не правда ли? Потому что книга получила дополнительную порцию веса, и из-за этого ее сцепление с поверхностью стола увеличилось. Возвращаясь к торможению, сделаем следующий вывод: **при торможении передние шины нагружаются весом машины, поэтому их сцепление с дорогой улучшается, а задние шины разгружаются, и их сцепление с дорогой становится хуже.** И чем интенсивнее торможение, тем больше перераспределение веса и тем хуже задние шины «цепляются» за дорогу. При этом часто бывает достаточно небольшого бокового воздействия на заднюю ось ма-

шины, чтобы она «поплыла» — начала скользить по дороге, потеряв сцепление.

Именно это произошло с автомобилем в данном примере. Водитель начал поворот, и на все колеса во время движения по дуге действовала боковая нагрузка. В какой-то момент водитель бросил педаль газа, применил торможение двигателем, что вызвало перераспределение веса машины с задних колес на передние и ослабление сцепления задних шин с дорогой. На скорости 90 км/ч этого было достаточно для того, чтобы задние шины начали скользить даже на асфальте. Начались занос и вращение автомобиля, которые водитель уже не мог остановить. А если бы водитель воспользовался педалью тормоза, произошло бы то же самое, только раньше и быстрее. Таким образом, с точки зрения условий активной безопасности было нарушено третье условие — потеряно сцепление с дорогой вследствие неумелых действий водителя.

Итак, водитель не снизил скорость движения авто до начала поворота, начал ее снижать в повороте и этим спровоцировал занос машины. Что же ему надо было делать, чтобы не допустить происшествия? Как мы уже обсуждали, ему следовало снизить скорость до начала поворота. Тогда бы не пришлось этого делать в самом повороте, и повода для заноса не возникло бы. А все-таки если прозевал и не успел или не сообразил снизить скорость на прямой? Возможно, вы сейчас удивитесь, но я отвечаю: да ничего не надо было делать! Просто катиться по дуге, и все! «Как же? — возразите вы. — Ведь скорость превышена?» Ничего подобного, дорогой читатель, ведь пока машина катится, пока шины не визжат, пока машину не несет в сторону, скорость в норме. Другое дело, что водителю субъективно показалось, что она превышена. Да, возможно, он не привык проходить такие повороты с такими скоростями. Поэтому надо было снизить скорость заранее, на прямой. А не успел — расплачивайся и езжай с большой скоростью. Лучше пройти поворот быстро, при этом психологически некомфортно, но без последствий, чем позаботиться о собственном комфорте и улететь из-за этого в кювет. Вот тогда будет точно некомфортно, если не сказать хуже.

Надеюсь, убедил. Но предполагаю, что у вас напрашивается иное возражение: на пустой загородной дороге можно пересилить собственный страх и пронестись по дуге быстро, а что делать, если затормозить просто необходимо? Например, если на

дорогу внезапно кто-то выбежал или выехал? Как быть тогда? А тогда «план Б». Выше мы с вами уже договорились о том, что кратчайший тормозной путь достигается при торможении с передними колесами, направленными прямо. Это значит, что самый верный способ быстро и безопасно снизить скорость на дуге поворота — вернуть колеса в положение «прямо», от тормозиться и, если нужно, продолжить движение в нужном направлении. Особенно актуальна эта рекомендация для машин без АБС. Правда, как вы понимаете, этот прием — распрямление траектории в повороте — возможен не всегда. Для этого нужно иметь достаточно свободного пространства. Нужно, чтобы ширина дороги и отсутствие препятствий на пути прямолинейного движения позволили это сделать.

Рекомендации

Исходя из написанного выше, я рекомендую вам использовать конкретный алгоритм прохождения любых поворотов. Снижайте скорость движения авто, а также включайте, если нужно, пониженную передачу только на прямолинейном участке дороги, до начала поворота руля. Когда машина движется по дуге, самое правильное, что вы можете сделать, это дать машине свободно катиться, поддерживая постоянную скорость «нулевым газом».

Если вам нужно экстренно снизить скорость движения на дуге, постарайтесь сделать это на «прямых» колесах. Возможно, обстановка позволит вам распрямить траекторию. Хотя, если честно, я надеюсь, что вам не придется этого делать и все поездки вы будете совершать в спокойном и безопасном режиме.

Помните, что любое действие рулем, педалями или рычагом КП приводит к перераспределению веса машины с одних шин на другие. Из-за этого меняется сцепление шин с дорогой. И чем больше и резче перераспределяется вес, тем меньше сцепление и тем опаснее движение. Соответственно, **максимальное сцепление всех шин автомобиля с дорогой достигается при равномерном распределении веса между колесами.** Поэтому наиболее безопасный режим движения — прямолинейное и равномерное движение. **Чем плавнее ваши действия с органами управления, тем меньше перераспределяется вес между колесами, тем выше их сцепление с дорогой и тем безопаснее движение.**

Доворот руля на выходе из поворота

Описание ситуации (рис. 25)

Легковой автомобиль двигался по загородной дороге (илл. 1). Спереди по ходу движения водитель увидел закругление дороги, оценил крутизну поворота и снизил скорость движения (илл. 2). После проезда половины поворота водитель понял, что недооценил крутизну и что повернул руль на недостаточный угол. Поэтому он повернул руль еще, чтобы вписаться в поворот (илл. 3). Но из-за этих действий передние шины потеряли сцепление с дорогой, машину с «визгом» понесло вперед (илл. 4) и выбросило на встречную обочину (илл. 5).

Комментарии

Как вы уже поняли, ошибкой водителя был «доворот» руля. Это как раз то, чего делать не стоит. Мы с вами уже обсуждали алгоритм действий водителя в повороте и пришли к выводу, что при

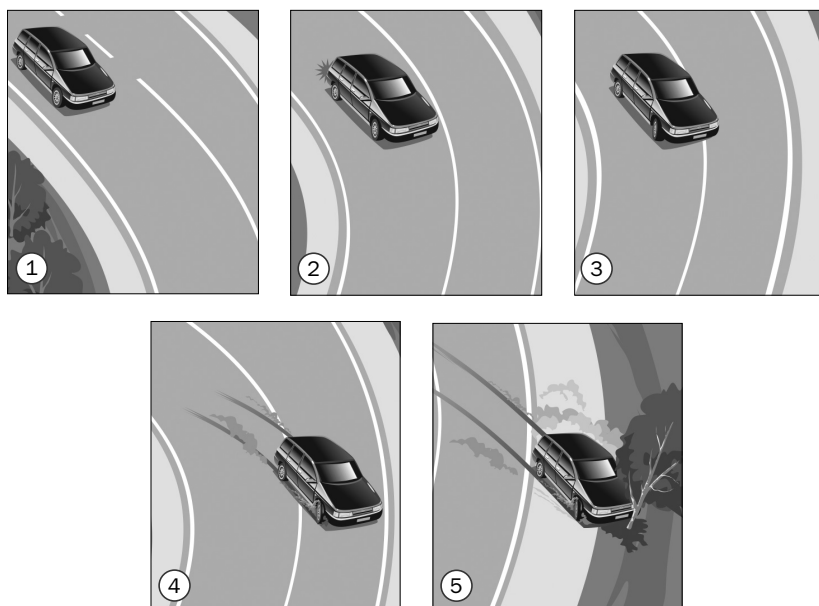


Рис. 25

движении по дуге машина должна свободно катиться и не испытывать на себе каких-то действий со стороны водителя. Можно только уменьшить угол поворота руля, но увеличивать его опасно.

Предлагаю вам вернуться к определению активной безопасности из начала книги: возможность совершить маневр. Одним из условий для совершения маневра было наличие запаса сцепления шин с дорогой. Так, в нашем примере достаточного запаса сцепления шин с дорогой не было (нарушение третьего условия активной безопасности), потому передние шины и «не потерпели» поворота себя на еще больший угол.

Дело в том, что запас сцепления шин в повороте тем меньше, чем больше повернуты колеса и чем больше скорость движения. Представим себе, что вы ведете авто по прямой и у ваших шин есть запас сцепления — например, 10 некоторых условных единиц сцепления. Затем вы повернули руль, поехали по дуге поворота, и запас уменьшился, скажем, до 7 единиц. Вдруг вы чуть добавили газу, и от этого запас сцепления снизился до 3 единиц. И, предположим, вы решили пройти поворот покруче и еще повернули руль — запас уменьшился до нуля. Все, машина движется на пределе. Малейшее добавление газа или нажатие на педаль тормоза или доворот руля — и шины потеряют сцепление и перейдут в скольжение.

Кстати, автогонщики в любой момент времени знают, какой запас сцепления шин с дорогой у них есть. И они стараются ехать так быстро, чтобы этого запаса не было. Ведь если машина движется на пределе сцепления, значит, максимально быстро. Но мы с вами не гонщики и не можем знать наверняка, сколько единиц сцепления и под каким именно колесом у нас с вами осталось. И задача у нас немного отличается от гоночной — нужно увеличивать, а не уменьшать запас сцепления и тем самым делать езду безопаснее.

Поэтому доворот руля на дуге — действие очень рискованное: мы ведь не знаем, каков запас сцепления шин с дорогой. А вдруг он уже на пределе? Значит, **наиболее безопасный способ прохождения поворота — движение машины по дуге постоянного радиуса, для чего нужно на входе в поворот повернуть руль один раз и сразу на нужный угол. Уже на выходе из поворота можно и нужно вернуть руль в исходное положение, распрямить траекторию и перейти к движению по прямой.**

Многие водители меня спрашивают: зачем, мол, такие сложности? Это же с какой скоростью нужно нестись в повороте, чтобы шины были на пределе сцепления? Не проще ли заранее снижать скорость и делать с рулем все, что угодно? Нет, дорогие читатели, не проще. Я соглашусь, что летом действительно нужно обладать некоторой долей безрассудства, чтобы выйти на предел сцепления шин с асфальтированной дорогой. Но зимой, на скользкой дороге, превысить предел сцепления шин можно уже на 20 км/ч. И если у вас есть опыт зимнего вождения, то вы знаете, что зимой автомобиль скользит передними или задними колесами достаточно часто. Поэтому, чтобы снизить вероятность нежелательного скольжения машины в повороте, необходимо избегать подруливаний. И на асфальте тоже, поскольку основой правильной и безопасной техники вождения являются единые шаблоны действий. А значит, на любой дороге мы с вами должны действовать рулем одинаково грамотно.

Таким образом, если бы водитель из нашего примера не совершил бы этой ошибки, он продолжил бы движение без особых проблем.

Я уже предчувствую с вашей стороны вопрос: как же он мог бы продолжить движение, если без доворота руля он не вписался бы в поворот? Совершенно правильный вопрос! И здесь мы приходим с вами к понятию траектории поворота. Правильно «нарисованная» траектория поворота — залог безопасности движения. Если в кольцевых гонках от траектории зависит практически все, то для нас это очень важно. Для того чтобы вы могли проходить повороты быстро, безопасно и без доворота руля, **траекторию движения по дуге нужно строить так, чтобы на входе в поворот она была круче, чем на выходе (рис. 26)**. Гонщики называют та-

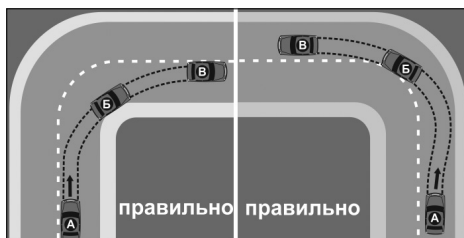


Рис. 26. Безопасная траектория поворота «глубокий вход»

кую траекторию «глубокий вход» или «поздний апекс» и регулярно ее используют в гонках.

Такая траектория самая «быстрая» и одновременно самая безопасная. При такой манере вождения у вас самое ответственное место — вход в поворот, то есть вращение руля. Если в самом начале поворота вы все сделали правильно, то дальше, по мере движения по дуге, вам остается лишь распрямить траекторию и плавно вернуть руль в исходное положение. Конечно, построение правильной траектории требует определенного навыка и интеллектуальной работы, но ведь никто не говорил, что грамотно водить машину просто. Нет, это, конечно, просто — когда научитесь. А обучение потребует некоторого труда. Так что удачи вам в поворотах!

Рекомендации

Обобщая описанные выше принципы вождения, я рекомендую вам придерживаться двух основных правил при движении в повороте:

- старайтесь поворачивать колеса один раз и сразу на нужный угол. Доворот руля — ошибка;
- в этом вам поможет движение по спортивной траектории «глубокий вход», которая на входе в поворот всегда круче, чем на выходе.

Объезд препятствия на большой скорости

Описание ситуации (рис. 27)

Легковой автомобиль двигался с большой скоростью по загородной дороге. Неожиданно водитель увидел на своем пути толстую доску, которая перекрывала его полосу движения наполовину (илл. 1). Проезд такой доски не предвещал ничего хорошего для колес и подвески машины, поэтому водитель решил объехать препятствие и резко дернул рулем влево (илл. 2). Поскольку по встречной полосе двигался другой автомобиль, то водитель, опасаясь лобового столкновения, так же резко дернул руль вправо (илл. 3). В результате таких действий автомобиль вошел в занос, его развернуло и выбросило на обочину (илл. 4).

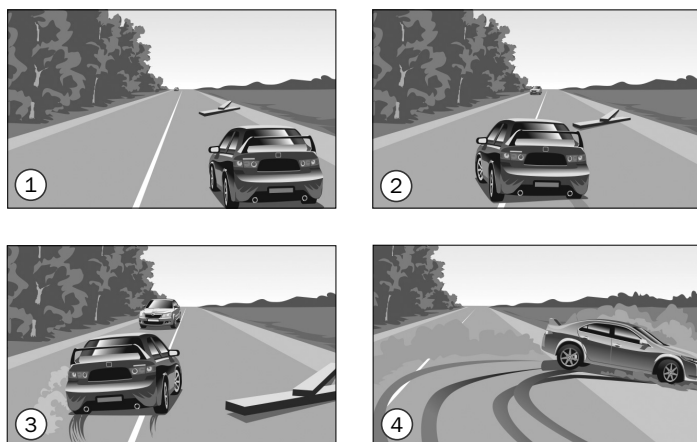


Рис. 27

Комментарии

В данном случае водитель допустил две ошибки: тактическую и техническую.

Тактически он ошибся в выборе скорости, да и осмотрел дорогу недостаточно далеко вперед. Он не был готов к экстренным действиям — нарушение четвертого условия активной безопасности. Об этом мы с вами еще будем говорить при разборе аварий, возникших вследствие тактических ошибок. Пока же скажу, что если бы водитель смотрел дальше вперед, то заметил бы препятствие раньше, подготовился бы к его объезду, успел бы снизить скорость, сманивировал бы плавнее — избежал бы заноса машины. Того же результата он достиг бы, если бы двигался с меньшей скоростью. Забегая вперед, скажу, что скорость должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости (первое условие активной безопасности). В данном случае скорость была завышена, так как водитель не смог безопасно совершить маневр или остановиться.

Техническая ошибка водителя заключается в следующем. Своими действиями рулем он сделал все для того, чтобы машина «послушно» отправилась в занос. Причем в занос ритмический — раскачивание задней части машины влево-вправо с последующим разворотом. Между прочим, именно таким способом многие

водители-асы заставляют развернуться автомобиль на различных автомобильных шоу. По этому поводу хочется высказать несколько мыслей. Во-первых, водителю следовало сделать маневр плавнее и тем самым соблюсти третье условие активной безопасности — сохранить сцепление шин с дорогой. В этом случае была возможность удержать автомобиль на дороге и избежать заноса. Мне, конечно, легко об этом рассуждать, сидя в мягком кресле с компьютером на коленях. А водитель был напуган и совершил свои действия инстинктивно и так, как мог. Во-вторых, он, видимо, не обучался на специальных курсах контраварийного вождения и не владеет приемом «переставка» — экстренного перестроения. Очевидно, слово «экстренное» подразумевает резкие действия рулем, которые дестабилизируют автомобиль и могут сорвать задние колеса в занос. Однако при выполнении этого приема есть секрет — по окончании маневра нужно быстро вернуть руль в положение «прямо». Именно это действие стабилизирует машину и не дает развиваться заносу. В-третьих, раз уж ритмический занос возникает регулярно, существуют и способы борьбы с ним. Чтобы его прекратить, нужно также поставить руль в положение «прямо». Но нужно это сделать в тот момент, когда задняя часть машины начинает переходить из одной стороны заноса в другую. Однако этот момент поймать довольно сложно даже подготовленным водителям, и для освоения приемов борьбы с ритмическим заносом необходимо проходить специальные курсы. Понятно, что, если водитель из нашего с вами примера не посещал таких курсов, шансов «поймать» машину и продолжить движение в заданном направлении у него было крайне мало.

А раз водитель не владеет контраварийными приемами, безопасность он мог поддерживать только одним способом — не доводить до критической ситуации: не допускать тактических ошибок, которые и приводят к необходимости экстренных действий.

Рекомендации

Помните, что любая критическая ситуация является следствием тактической ошибки водителя. Если пришлось активно орудовать рулем или педалями, значит, перед этим чего-то не заметил, не учел, не предположил.

Что касается рассматриваемого примера, то рекомендации могут быть следующими. Когда вы находитесь за рулем, старай-

тесь смотреть вперед достаточно далеко — на то расстояние, которое ваша машина пройдет за несколько секунд. Так вы сможете заблаговременно заметить опасность и предпринять необходимые меры.

Соблюдайте скоростной режим. Это значит не слепо следовать показаниям дорожных знаков, а ограничивать скорость движения исходя из дорожной обстановки. Если правила разрешают двигаться со скоростью 90 км/ч, но вы при этом не успеваете обрабатывать всю поступающую вам с дороги информацию — снижайте скорость. Скорость должна быть настолько маленькой, чтобы вы имели возможность в любой момент безопасно совершить маневр — плавно остановить машину или объехать препятствие.

Теперь по поводу самой критической ситуации. Помните, положение передних колес «прямо» — ключ к недопущению многих неприятных ситуаций, которые приводят к потере контроля над машиной, а также к выходу из этих ситуаций. Возможно, поэтому водители, которые теряются и от страха отпускают руль, избегают неприятностей. Ведь отпущенный руль всегда стремится занять нейтральное положение. Конечно, я не рекомендую вам этого делать. Этим водителям просто везло. На самом деле далеко не факт, что отпущенный руль из повернутого положения вернется именно в положение «прямо». А тогда машину может «понести». Поэтому я рекомендовал бы вам научиться контролировать положение передних колес машины и в повседневных поездках привыкать к их контролируемому возврату в нейтральное положение.

Ну и если вы еще не были на курсах контраварийного вождения, рекомендую вам это сделать. Причем не один раз, а посещать их регулярно, хотя бы два раза в год — один раз летом и один — зимой.

Занос на скользкой дороге

Описание ситуации (рис. 28)

Легковой автомобиль двигался по скользкой зимней загородной дороге (илл. 1). Увидев встречную машину (илл. 2) и опасаясь лобового столкновения, водитель решил снизить скорость и несколько сместиться правее. Для этого он повернул руль вправо и отпустил педаль газа. В результате этих действий машину занесло и развернуло на дороге (илл. 3–4).

Комментарии

Судя по всему, водитель в этом примере допустил три технические ошибки.

Во-первых, как я предполагаю, оба действия — рулем и газом — он совершил достаточно резко. Возможно, это и не резко с точки зрения асфальтированной дороги, и скорее всего асфальт бы «простил» ему такие вольности. Но на льду любые резкие движения просто противопоказаны, так как шины могут потерять сцепление с дорогой из-за любого резкого действия педалями или рулем.

Во-вторых, главной ошибкой было то, что водитель отпустил педаль газа при повернутом руле. Если вы когда-нибудь были

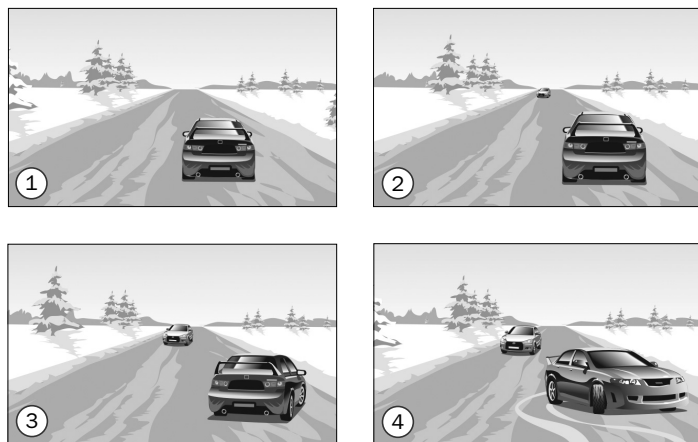


Рис. 28

зрителем ралли, то наверняка видели, что гонщики проходят повороты «веером», в заносе. И при этом из-под колес вырываются брызги снега или грунта. Так вот, для раллистов сброс газа при повернутых передних колесах является основным приемом создания заноса. Но они это делают осознанно и контролируемо, чего нельзя сказать о герое нашего сюжета. Если бы водитель сначала сместился правее, а уже после этого, когда машина пошла по прямой, начал снижать скорость, то заноса бы не произошло. Но снова мы с вами увидели, как нарушение третьего условия активной безопасности, то есть потеря сцепления шин с дорогой, привело к аварийной ситуации.

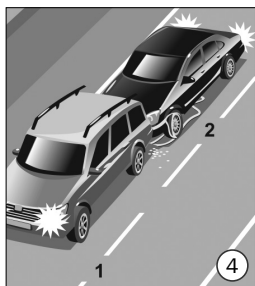
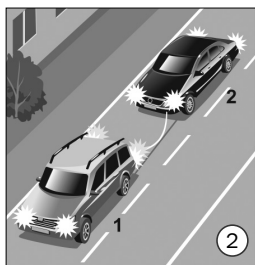
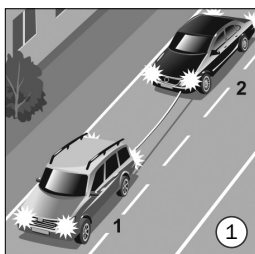
В-третьих, после начала заноса водитель не предпринял мер для его прекращения. Ему следовало как можно быстрее повернуть руль до упора в сторону заноса, после чего так же быстро поставить его в положение «прямо». Тогда бы автомобиль скорее всего стабилизировался.

Помимо действий рулем, выходу из заноса способствуют и определенные действия над педалью газа. Но конкретные действия зависят от типа привода и коробки передач, поэтому в рамках данного примера мы с вами не будем в это углубляться. Освоить приемы управления автомобилем в заносе вы можете на курсах контраварийного вождения.

Рекомендации

Избегайте каких-либо резких действий органами управления, особенно на скользкой дороге. Более того, вырабатывайте плавную манеру вождения, чтобы плавные действия вошли у вас в привычку.

Помните, что при повернутых передних колесах, или, другими словами, когда машина движется по дуге, очень опасно что-либо делать педалями, изменять скорость или переключать передачи. В особенности — на скользкой дороге. Любое подобное ваше действие может спровоцировать потерю сцепления шин с дорогой. Поэтому старайтесь отделять действия рулем от действий педалями. Пока колеса повернуты, самое безопасное — ничего не делать и позволить машине закончить маневр. Все манипуляции с педалями лучше всего совершать на прямой — либо до поворота руля, либо после его возврата в положение «прямо».



Если автомобиль все-таки занесло, для прекращения заноса поверните руль быстро до упора в сторону заноса, после чего верните его в положение «прямо».

3.1.4. Буксировка

Провисший буксировочный трос

Описание ситуации (рис. 29)

Автомобиль 2 следовал на буксире за автомобилем 1 (илл. 1). Когда водитель 1 притормаживал, расстояние между машинами сокращалось, буксировочный трос провисал и иногда даже касался дороги (илл. 2). В один из моментов торможения трос провис настолько, что попал под переднее колесо автомобиля 2 и намотался на него (илл. 3). В результате расстояние между машинами стало быстро сокращаться и произошло столкновение (илл. 4).

Комментарии

Ошибку, которую допустил водитель автомобиля 2, к сожалению, совершают многие водители при буксировке. Авария произошла из-за того, что водитель 2 допускал провисание троса. Как вы понимаете, если бы трос был все время натянут, причин для такого происшествия не возникло бы. Кроме того, после каждого торможения лидер обычно ускоряется, а провисший трос при этом может оторвать у буксируемой машины то место, за которое он крепится.

Рис. 29

Рекомендации

Как же добиться того, чтобы трос был постоянно натянут? Очень просто — постоянным притормаживанием буксируемого автомобиля. Это можно сделать двумя способами — нажатием на педаль тормоза и включением высшей передачи механической коробки передач при неработающем двигателе. Второе особенно актуально, если на буксирующей машине «села» аккумуляторная батарея. Ведь педаль тормоза нажимается легко и привычно вам лишь при работающем усилителе тормозов. А усилитель работает только при включенном зажигании, для чего необходим аккумулятор. Поэтому торможение с выключенным зажиганием может показаться вам достаточно некомфортным, и педаль тормоза можно легко заменить торможением двигателем — включением высшей передачи. Правда, тугая педаль — вопрос лишь привычки, и через несколько минут такого торможения вы будете достаточно хорошо справляться с ним.

Помните также, что длительное торможение может перегреть тормозные колодки, и тогда машина вообще окажется неспособной тормозить. Поэтому, если вам необходимо проехать много километров на буксире, вас снова может выручить механическая коробка передач.

А если у вас «автомат», то долго ехать на буксире все равно не получится — «не любят» этого «автоматы». Тогда может выручить буксировка с частичной погрузкой, если буксируемый автомобиль переднеприводный, или с полной погрузкой, если задние колеса ведущие.

3.2. ДТП ИЗ-ЗА ОШИБОК В ТАКТИКЕ ВОЖДЕНИЯ

Теперь мы с вами переходим к разбору аварийных ситуаций, возникших из-за потери водителем контроля над дорожной обстановкой. Здесь также нарушаются условия активной безопасности, причем в большей степени первое (наличие запаса пространства) и четвертое (готовность водителя к экстренным действиям). Нарушение четвертого условия чаще всего выражается в том, что водитель движется без снижения скорости, несмотря на недостаточную видимость дороги. Видимость дороги часто ограничивают так называемые «мертвые зоны» — зоны дороги, которые не просматриваются. Не просматриваются, потому что об-

зор загораживают крупные транспортные средства, припаркованные машины, зеленые насаждения, углы зданий и т.д. Или потому, что обзор загораживает стойка автомобиля, а зеркала заднего вида не полностью охватывают пространство. Этих проблем мы с вами будем касаться очень часто. Третье условие (наличие запаса сцепления) в таких авариях соблюдается почти всегда, но это не помогает избежать ДТП.

Должен вам сказать, что принципы безопасного движения в транспортном потоке во многом противоречат устоявшимся взглядам большинства сегодняшних водителей. Вполне может оказаться, что прочтение этой части Главы 3 вызовет у вас идейное сопротивление. Основным поводом для противоречий может стать привычное для нас с вами убеждение, что любая авария происходит из-за нарушения одного или нескольких пунктов ПДД и в ДТП виноват только тот водитель, который нарушил ПДД. А тот, кто не нарушил, соответственно невиновен. В общем-то, это логично, но только с юридической точки зрения. С точки зрения же современного подхода к безопасной езде практически **в любом ДТП виноваты все его участники**. И тот, кто нарушил ПДД, и тот, кто не нарушил. Один виноват, понятно, потому, что нарушил, а другой виноват потому, что ожидал от него соблюдения ПДД. Или, другими словами, потому что не допустил появления нарушителя на своем пути. Это можно называть, если угодно, «понятиями» дорожного движения. И по этим понятиям не бывает невиновных в ДТП. Просто потому, что любое ДТП мог предотвратить каждый из его участников. Один мог воздержаться от нарушения, а второй мог предположить появление нарушителя и уступить ему дорогу.

И здесь мы приходим к еще одному важному «понятию» дорожного движения: **если в данной ситуации Правила дают вам приоритет проезда, то вы не обязаны им пользоваться**. Ваши способность и желание жертвовать приоритетом проезда, если того требует безопасность или этика, являются одними из основных современных принципов безопасной езды. Водители, которые ездят по старинке и буквально «вырывают» из окружающих свое право преимущественного проезда, часто попадают в неприятные ситуации, хоть и остаются правыми юридически. Но легче ли им от этого, когда машина разбита? Очевидно, что лучше пожертвовать приоритетом и своим правом и позволить проехать нарушителю

первым, но сохранить машину, время, деньги, нервы. Помните, что **Правила лишь разрешают вам проехать первым, но не обязывают этого делать**. Поэтому, если вы, имея приоритет, уступаете дорогу другому водителю, вы не нарушаете ПДД!

Эти современные принципы безопасного вождения лежат в основе второй части Главы 3. В то же время Правила никто не отменял, и действительно, любое ДТП возникает из-за их нарушений. Аварийные ситуации в этой части я классифицировал и расположил в порядке соответствующих разделов Правил, а при анализе примеров я часто ссылаюсь на те или иные пункты, поэтому рекомендую вам читать этот раздел книги, имея под рукой текст Правил.

3.2.1. Начало движения

Начало движения в условиях ограниченного обзора сзади

Описание ситуации (рис. 30)

Автомобиль 1, припаркованный перед крупногабаритным транспортным средством, начинает движение из правого ряда (илл. 1). Для водителя в подобной ситуации обзор сзади сильно ограничен автобусом, который создал непросматриваемую «мертвую зону».

Водитель намеревался пропустить идущие по дороге машины, посмотрев в зеркало заднего вида. Не увидев других машин, он начал перестраиваться во второй ряд (илл. 2).

Машина 2 двигалась по второму ряду с большой скоростью, и водитель 2 заметил

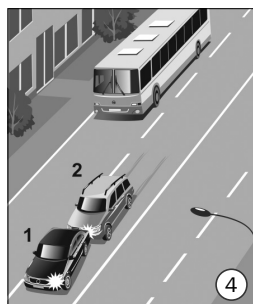
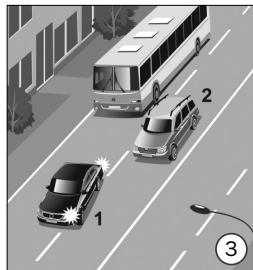
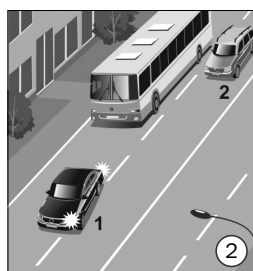
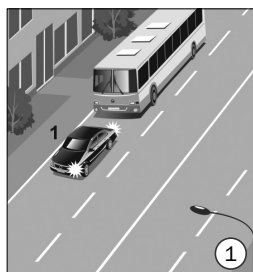


Рис. 30

черную машину 1 довольно поздно (илл. 3) — из-за той же «мертвой зоны», созданной автобусом, и не успел вовремя остановить свой автомобиль (илл. 4).

Комментарии

С точки зрения ПДД в этом происшествии виноват водитель машины 1, так как не уступил дорогу водителю автомобиля 2 перед началом движения. С позиции безопасного вождения виноваты **оба** водителя: первый — потому что нарушил ПДД, второй — потому что не предусмотрел возможного появления нарушителя из «мертвой зоны» и не снизил скорость заблаговременно.

Давайте теперь поговорим о водителе машины 1. Почему же он, как и положено, посмотрел в зеркало заднего вида, но ДТП все-таки совершил? Потому что взгляда в зеркало в данной ситуации было недостаточно. Зеркала любого автомобиля отражают лишь часть окружающего пространства, и всегда есть не просматриваемый участок, не попадающий в зеркало. То есть снова возникает «мертвая зона», но на этот раз она создается уже самим автомобилем. Кроме того, при выезде с обочины на дорогу или перестроении автомобиль находится под углом к дороге, что еще больше ухудшает обзорность через боковое зеркало. В данной ситуации случай был не на стороне водителя 1: в «мертвой зоне», не просматриваемой в зеркале, оказался быстро движущийся автомобиль, с которым и произошло столкновение. Вот если бы водитель 1 посмотрел назад через левое стекло, повернув голову, он мог бы избежать и наверняка избежал бы аварии.

Также замечу, что, если бы не было припаркованного автобуса и созданной им «мертвой зоны», водитель 1 мог бы увидеть водителя 2 еще издалека, заблаговременно и предотвратить ДТП. Поэтому выезжать из-за крупногабаритного транспортного средства (ТС) следует очень осторожно и осмотрительно, предполагая наличие в «мертвой зоне» быстро движущегося автомобиля.

Как видите, эта авария произошла вследствие нарушения четвертого условия активной безопасности — неготовности водителя к экстренным действиям из-за неправильного обзора и анализа дорожной обстановки.

Рекомендации

Отъезжайте от места остановки, постоянно контролируя ситуацию позади вашего автомобиля через зеркала заднего вида и дополнительно, если это необходимо, взглядом через плечо. Помните, что нет такого «волшебного» зеркала, которое бы «показывало» вам всю дорожную обстановку. Обязательно есть «мертвые зоны», которые не попадают в зеркала и требуют вашего прямого взгляда.

Кроме того, если вы выезжаете из-за крупногабаритного ТС, то будьте начеку и обязательно предполагайте наличие других участников движения в «мертвой зоне», созданной этим ТС.

Если вы приближаетесь к стоящему крупногабаритному транспортному средству, имейте в виду, что за ним, вне зоны вашей видимости, могут находиться другие участники движения. В этом случае они тоже не видят вас и могут внезапно оказаться на пути вашего движения. Поэтому снижайте скорость заблаговременно, с тем чтобы у вас была возможность остановиться перед внезапно возникшим препятствием без применения экстренного торможения.

Начало движения задним ходом

Описание ситуации (рис. 31)

Автомобиль 1, припаркованный под углом к дороге, отъезжает от места стоянки задним ходом (илл. 1–2). При этом обзор дороги сзади сильно ограничен другим крупногабаритным автомобилем. Водитель 1 полностью выехал задним ходом во

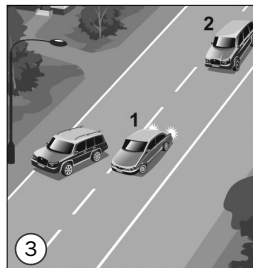
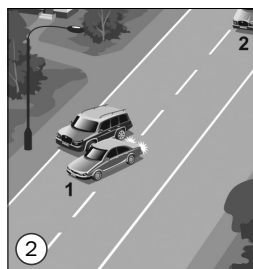
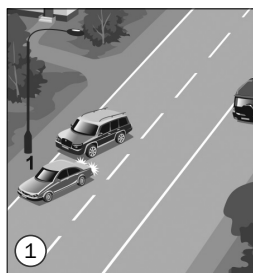


Рис. 31

второй ряд, чтобы продолжить движение уже передним ходом (илл. 3). Однако в следующий момент на автомобиль 1 совершил наезд автомобиль 2, который не ожидал появления автомобиля 1 из-за внедорожника, двигался с большой скоростью и не смог избежать столкновения (илл. 4).

Комментарии

Как и в предыдущем примере, авария произошла из-за наличия «мертвой зоны», созданной крупногабаритным автомобилем. Водитель 1 просто не мог видеть водителя 2 со своего сиденья при движении задним ходом, не был уверен в безопасности маневра и, несмотря на это, продолжил движение. Кроме того, водитель 1 выехал с места стоянки неоправданно далеко — ведь достаточно было лишь немного сдать задом, чтобы отъехать от бордюра и иметь возможность выехать с парковки передним ходом. Тогда он смог бы увидеть приближающийся автомобиль 2 и предотвратить ДТП.

Водитель машины 2 не предположил, что за крупногабаритным автомобилем может скрываться потенциальный нарушитель, и не снизил скорость заблаговременно, не позволив себе «скомпенсировать» ошибку водителя 1 и избежать столкновения.

Очередной раз было нарушено четвертое условие активной безопасности из-за неправильного обзора и анализа ситуации, что и привело к ДТП.

Рекомендации

Выезжайте на дорогу задним ходом лишь тогда, когда у вас полностью отсутствует возможность двигаться вперед.

В случае если вы выезжаете с места остановки или стоянки из-за препятствия, создающего «мертвую зону», и не можете самостоятельно контролировать окружающую обстановку, я рекомендовал бы вам «прибегнуть к помощи других лиц», как гласят ПДД.

Есть также вариант очень медленного выезда «вслепую» — настолько медленного, чтобы другие водители могли вас вовремя заметить и в случае опасности посигналить вам. Это выезд «по слуху». Можно даже открыть окна и определять наличие подъезжающих машин на слух по шуму шин. Это может очень вам помочь, ведь «шорох» шин движущейся машины хорошо слышно издали. Конечно, езда по слуху, вслепую — более рискованный

способ, однако в отсутствие видимости и людей, готовых вам помочь, ничего более и не остается.

Если вы приближаетесь к стоящему крупногабаритному транспортному средству, то, как и в предыдущем примере, рекомендация та же: будьте готовы к появлению препятствия из «мертвой зоны», снижайте скорость заранее, чтобы в этом случае иметь возможность остановиться.

Начало движения на дороге с двусторонним движением (рис. 32)

Припаркованный автомобиль 1 выезжает на проезжую часть дороги, и водитель концентрирует внимание на движущихся в попутном направлении машинах, чтобы уступить им дорогу (илл. 1–2). В это время автомобиль 2 движется в противоположном направлении и выезжает на встречную полосу для обгона (илл. 3). В результате происходит лобовое столкновение (илл. 4).

Комментарии

Предполагаю, что сейчас вы сетуете на водителя 2, который совершил грубое нарушение ПДД — выехал на «встречку» через сплошную линию разметки. Согласен, что нарушение одно из самых грубых и что этот водитель, если после такого столкновения останется жив, лишится прав. Однако, если бы разметка в этом месте была не сплошная, а прерывистая или вообще отсутствовала (стерлась за зиму), то нарушения ПДД не было бы, но суть дела осталась бы неизменной: ДТП совершено. Ос-

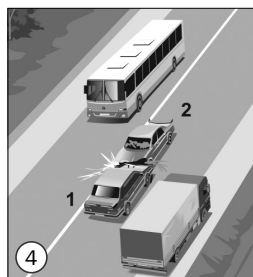
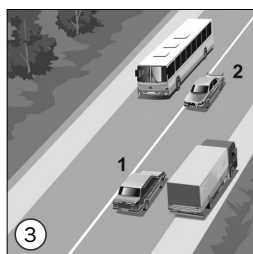
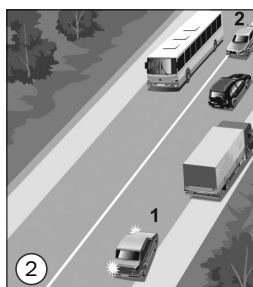


Рис. 32

новная ошибка водителя 2 заключалась в том, что он нарушил одно из главных правил безопасной езды — не предусмотрел возможности внезапного появления препятствия на своем пути. Препятствия из «мертвой зоны», созданной грузовиком.

Водитель же автомобиля 1, видимо, не мог вообразить, что кто-то пойдет на обгон по встречной полосе через сплошную линию разметки. Кроме того, он выезжал на дорогу с интенсивным движением и полностью переключил внимание назад — на попутные машины. Поэтому он просто не смотрел вперед и не мог увидеть лихого водителя, который ехал ему навстречу. Водитель 1 нарушил четвертое условие активной безопасности и не был готов к экстренным действиям.

Рекомендации

Как вы, наверное, уже поняли, перед выездом на дорогу с места остановки или стоянки необходимо убедиться в отсутствии приближающихся участников движения как в попутном, так и во встречном направлении. И необязательно на дороге с двусторонним движением. А вдруг, даже если движение разрешено в одну сторону, кто-то решит поехать вам навстречу «против шерсти» или просто сдаст задом?

Будьте особенно предусмотрительны, если вы выезжаете из «мертвой зоны», созданной крупным автомобилем, деревьями, кустарником, городскими постройками.

И, конечно же, если вы подъезжаете к объекту, который ограничивает видимость, готовьтесь к появлению препятствия из-за него, даже если он находится на противоположной стороне дороги.

3.2.2. Маневрирование

Позднее перестроение перед перекрестком

Описание ситуации (рис. 33)

Автомобиль 1 подъезжал к перекрестку по крайнему правому ряду (*илл. 1*). Спереди в этом же ряду стоял автобус в ожидании разрешающего сигнала светофора. Поэтому водитель 1 решил перестроиться в среднюю полосу, несмотря на приближение автомобиля 2 по этой полосе (*илл. 2*). Водитель 2 не ожидал такого маневра со стороны водителя 1, предполагая, что тот уступит ему

дорогу в соответствии с ПДД, и продолжал двигаться без снижения скорости. Тем не менее водитель 1 совершил перестроение (илл. 3), и водитель 2 применил экстренное торможение, но избежать попутного столкновения не удалось (илл. 4).

Комментарии

Как вы понимаете, с юридической точки зрения в этом происшествии виноват водитель автомобиля 1: в нарушение ПДД он не уступил дорогу автомобилю 2 при перестроении. Кроме того, он совершал перестроение вблизи перекрестка, где прерывистая разметка полос движения становится сплошной и которую пересекать запрещено.

Конечно, водителя 1 можно понять. Он перестраивался вблизи перекрестка, на котором в направлении его движения горел красный свет светофора. Логично предположить, что водитель 2 начнет заранее снижать скорость, так как для него тоже горит «красный», или, во всяком случае, не станет торопиться с подъездом к запрещающему сигналу светофора. Ведь если снизить скорость заранее, есть возможность проехать перекресток без остановки — двигаться медленно и подъехать к светофору в тот момент, когда загорится зеленый свет. По мнению водителя 1, водитель 2 должен заранее притормозить, опасности столкновения не возникает, и можно смело перестраиваться.

Однако водитель 2, видимо, руководствовался иными соображениями. Похоже, для него было гораздо важнее остановиться у светофора первым, а в этом случае ему совсем не хотелось пропускать вперед

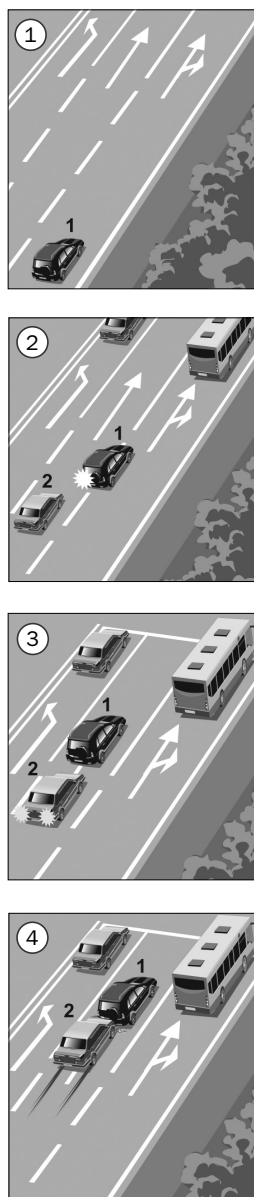


Рис. 33

себя кого-то еще. Тем более что преимущественное право проезда было как раз у водителя 2.

Выходит, не поняли они друг друга, за что и заплатились. Оба нарушили четвертое условие активной безопасности — неправильно оценивали дорожную ситуацию.

Рекомендации

Как гласят ПДД, перестраиваться перед перекрестком следует заблаговременно, не пересекая сплошную линию разметки и уступая дорогу машинам, движущимся попутно без изменения направления движения. Конечно, в жизни бывают разные ситуации, и, возможно, вам все-таки придется совершать такое позднее перестроение. Тогда я рекомендую вам тщательно оценить дорожную обстановку, понять намерения и возможности других участников движения и перестраиваться только при полной уверенности, что вы не создадите им помех. Подчеркиваю: не при уверенности или надежде, что другие вам уступят дорогу, а при уверенности, что вы не создадите им помех, даже если вам не уступят дорогу.

Если вы издалека увидели запрещающий сигнал светофора, снижайте скорость заранее. Во-первых, вы будете иметь больше времени на оценку ситуации и сможете избежать подобных сюрпризов со стороны других водителей. Во-вторых, сэкономите топливо — ведь чем больше пути вы проедете с отпущенной педалью газа, тем меньше расход топлива. В-третьих, будете иметь шанс подъехать к перекрестку на уже разрешающий сигнал светофора и проехать перекресток без остановки.

Одновременный поворот налево на перекрестке

Описание ситуации (рис. 34)

Водитель автомобиля 1 планирует повернуть на перекрестке налево (илл. 1). Одновременно с ним намеревается повернуть налево водитель автобуса, подъехавшего к перекрестку в противоположном направлении (илл. 2). При встречном повороте налево двух автомобилей их траектории движения обычно не пересекаются, поэтому водитель автомобиля 1 начал маневр, не дожидаясь, пока автобус уедет с перекрестка. Действительно, они не по-

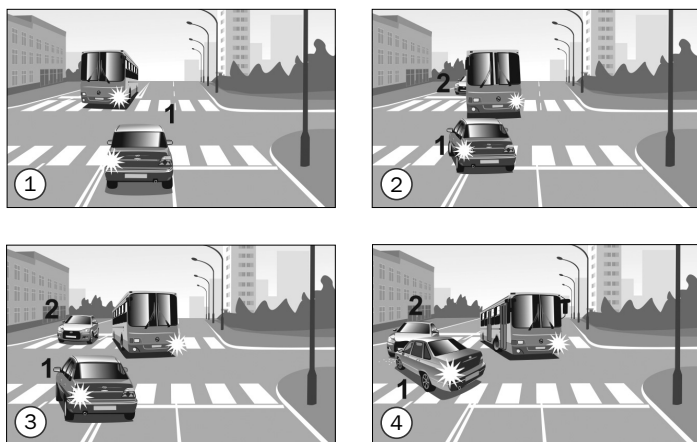


Рис. 34

мешали друг другу. Однако из «мертвой зоны», созданной автобусом, неожиданно для водителя 1 выехал автомобиль 2 (илл. 3), который двигался через перекресток в противоположном направлении прямо. Так как водители не видели друг друга сквозь автобус, произошло их столкновение (илл. 4).

Комментарии

На первый взгляд авария произошла по вине водителя 1. При повороте налево он не уступил дорогу автомобилю 2, который двигался навстречу ему в прямом направлении. Уступать дорогу он не собирался, так как просто не видел автомобиль 2 из-за загроможденного обзор автобуса. Но главная ошибка водителя 1 в другом — в том, что он не предположил наличия автомобиля 2 за автобусом и не предпринял необходимых мер предосторожности.

Водитель автомобиля 2 невиновен с юридической точки зрения, но фактически допустил аналогичную ошибку — несмотря на наличие «мертвой зоны» на перекрестке, он проигнорировал возможность появления автомобиля 1 на своем пути, пусть и в нарушение ПДД.

Очередной раз к аварии привело нарушение четвертого условия активной безопасности.

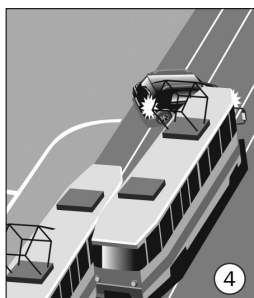
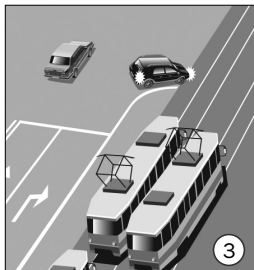
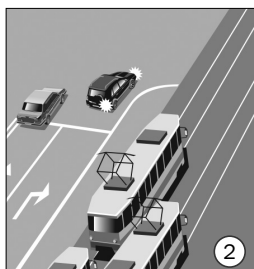
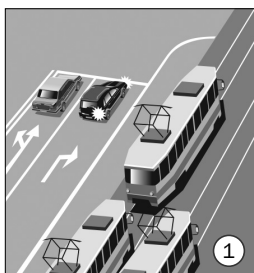


Рис. 35

Рекомендации

Если вы на перекрестке поворачиваете налево одновременно со встречными машинами, то учитывайте, что кто-то может проехать и прямо. Даже если вам известно, что из левого встречного ряда разрешен только поворот или разворот.

Если обзор перекрестка по каким-либо причинам ограничен, снижайте скорость и будьте готовы к остановке при появлении из «мертвой зоны» других участников движения. Даже если у вас преимущественное право проезда этого перекрестка.

Поворот направо через трамвайные пути

Описание ситуации (рис. 35)

Автомобиль поворачивал направо на зеленый сигнал светофора (илл. 1–3). Во время проезда трамвайных путей он столкнулся с трамваем, следовавшим в попутном направлении прямо (илл. 4).

Комментарии

Это столкновение, как вы уже поняли, произошло потому, что водитель автомобиля не учел возможного появления трамвая из «мертвой зоны», созданной трамваем встречного направления. А также из-за того, что водитель, видимо, забыл, что разрешающий сигнал светофора может быть включен одновременно различным транспортным средствам для движения с разных направлений до перекрестка и в разных направлениях после него. Водителю также следовало помнить, что в этом случае участники движения могут

иметь различный приоритет. Двигаясь на зеленый сигнал светофора, вы всегда имеете приоритет перед тем, кто движется на «зеленую стрелку». Или, в данном случае, трамвай имеет приоритет перед легковым автомобилем. Таким образом, этой аварии не произошло бы, если бы водитель был более предусмотрителен, независимо от приоритетов и сигналов светофора на перекрестке.

Водитель трамвая аналогично мог бы предположить возможность подобного маневра со стороны легкового автомобиля. Тем более что через этот перекресток он проезжает не один раз в день.

Снова авария в данном примере произошла из-за несоблюдения четвертого условия активной безопасности — неготовности к экстренной ситуации вследствие неправильного обзора и анализа обстановки.

Рекомендации

При проезде через трамвайные пути помните, что трамвай почти всегда имеет преимущественное право проезда перед вами. А особенно — то, что трамвай очень тяжелый.

Поворачивая через трамвайные пути, уделяйте особое внимание трамваям попутного направления, ведь их-то становится видно в самый последний момент.

И, конечно же, любая «мертвая зона» должна настораживать вас.

Преждевременный поворот управляемых колес

Описание ситуации (рис. 36)

Автомобиль 1 остановился в левом ряду, чтобы повернуть налево и пропустить встречный транспорт (илл. 1). При этом он повернул колеса влево заранее, до начала поворота. Автомобиль 2 двигался в этом же ряду сзади (илл. 2), его водитель поздно заметил стоящий автомобиль 1 и совершил попутное столкновение (илл. 3). От удара сзади автомобиль 1 пришел в движение и выехал в направлении, указываемом повернутыми колесами, — влево, на встречную полосу (илл. 4). Где и столкнулся с автомобилем 3, идущим навстречу (илл. 5).

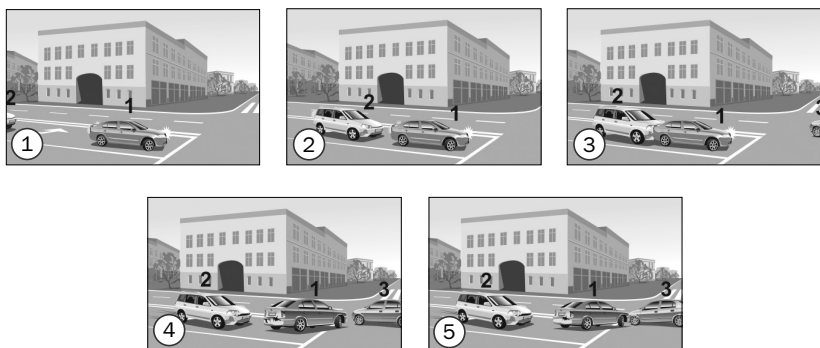


Рис. 36

Комментарии

Очевидно, водитель автомобиля 1 не мог предотвратить наезд на себя сзади. Если только он не предсказывает будущее и мог бы заранее предвидеть развитие событий и уехать с места остановки. Конечно, он мог (и должен был!) во время остановки посматривать в зеркало заднего вида и, увидев приближающийся с большой скоростью автомобиль 2, попытаться уехать вперед и уйти от столкновения. Но не у каждого автомобиля есть такой запас динамики, который позволил бы это сделать. Кроме того, для такого экстренного маневра необходимо иметь свободное пространство спереди и преимущество проезда. В данном случае все это было, но похожая ситуация может случиться и в очереди перед красным сигналом светофора...

Но столкновения со встречной машиной водитель 1 мог бы избежать, если бы в ожидании проезда оставил передние колеса в положении «прямо». Тогда бы он выехал не на встречную полосу, а просто проехал вперед.

Водитель автомобиля 2 допустил ошибку в выборе скорости и дистанции. И скорее всего смотрел не далеко вперед, а на собственный капот, потому поздно заметил автомобиль 1.

Водитель автомобиля 3 тоже мог бы побеспокоиться заранее. Конечно, вряд ли он видел повернутые колеса автомобиля 1 и был в состоянии вообразить такую многоходовую комбинацию предстоящих событий. Но ведь предположить, что водитель 1 ба-

нально не уступит дорогу и начнет движение, он мог! И опять в нашем примере было нарушено четвертое условие активной безопасности.

Рекомендации

Пропуская встречный транспорт перед поворотом налево или разворотом, держите передние колеса в положении «прямо» и поворачивайте их после начала маневра. В случае отсутствия усилителя руля в вашем автомобиле поворачивать руль сразу после старта вам было бы тяжело. Но вы можете воспользоваться эффектом перераспределения веса машины. Во время старта и ускорения машина «приседает» на задних колесах, в результате чего задняя ось дополнительно нагружается, а передняя — разгружается. И в этот момент разгрузки повернуть руль вам будет гораздо проще. Правда, в случае поворота или разворота такая разгрузка была бы кратковременна, поэтому для ее эффективного использования хорошо бы владеть навыками скоростного руления.

Следующая рекомендация коснется педали тормоза. Как же лучше стоять на случай удара сзади — с отпущенной педалью тормоза или с нажатой? С одной стороны, если удар сзади происходит при отпущенном вами тормозе, то машина от удара начинает свободно катиться вперед, из-за чего меньше деформируется место удара. Но при этом есть риск въехать в стоящую впереди машину, если она есть. С другой — если получить удар сзади, а педаль тормоза у вас нажата, то это убережет от наезда на автомобиль спереди, но усилит повреждения вашей машины в месте удара. Поэтому, что делать с педалью тормоза, решать вам, а по моему мнению, идеально стоять с отпущенной педалью тормоза (если дорога горизонтальная, конечно) на случай удара сзади, а если он вдруг произошел, то тут же ее нажать, чтобы не въехать в автомобиль спереди или минимизировать повреждения.

Обгон на нерегулируемом перекрестке

Описание ситуации (рис. 37)

Водитель автомобиля 1 решил повернуть на перекрестке налево и заранее включил левый указатель поворота (илл. 1). Водитель автомобиля 2, следующий сзади с большой скоростью, решил, что сможет обогнать его раньше, чем тот достигнет пере-

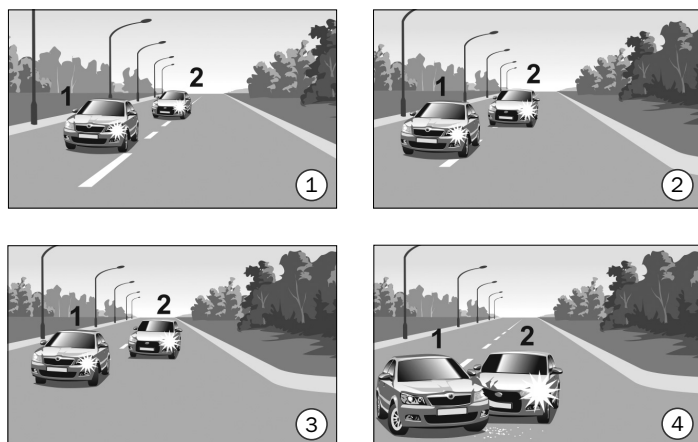


Рис. 37

крестка, и выехал на встречную полосу (илл. 2, 3). Когда он поравнялся с автомобилем 1, его водитель приступил к маневру, в результате чего произошло столкновение (илл. 4).

Комментарии

Давайте вспомним, что сказано в п. 11.1 Правил: «11.1. Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что:

«...следующее позади по той же полосе транспортное средство не начало обгон, а транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево».

Выходит, что оба водителя допустили ошибку при маневре. Если вспомнить, что водитель 1 заявил о намерении повернуть налево первым и заранее включил для этого указатель поворота, то водитель 2 нарушил правило 11.1 — пошел на обгон, несмотря на включенный «поворотник» автомобиля 1. Водитель же автомобиля 1 тоже нарушил это правило — приступил к маневру, несмотря на то что его уже обгоняют.

Ситуация была бы идеальной, если бы водитель 2 воздержался от обгона, увидев мигающий «поворотник» у автомобиля 1, а водитель 1 перед началом своего маневра посмотрел бы назад и налево и приступил бы к маневру, лишь удостоверившись в отсутствии обгоняющих машин.

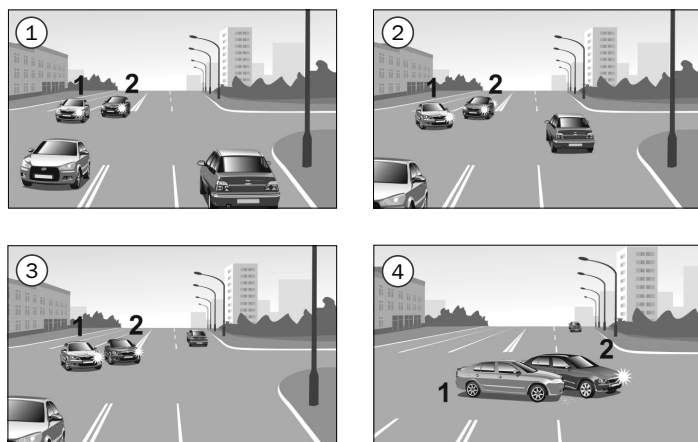
Таким образом, оба водителя неправильно оценили ситуацию, то есть нарушили четвертое условие активной безопасности.

Рекомендации

Перед тем как повернуть налево или развернуться, обязательно посмотрите назад и налево через зеркала заднего вида, а также через окно, повернув голову для контроля «мертвой зоны». И делайте это всегда и независимо от того, разрешают ли Правила вас обгонять в этом месте и в это время. Вдруг вы начнете поворот, а слева от вас уже несется нарушитель?

Если вы собираетесь обогнать другой автомобиль по встречной полосе, обязательно убедитесь, что он не повернет налево в самый неподходящий для вас момент. Учитывайте, что водители далеко не всегда пользуются указателями поворота, и старайтесь определить намерения других участников движения по косвенным признакам. Если водитель автомобиля спереди решит развернуться, то скорее всего он начнет притормаживать и смещаться влево в пределах своего ряда. И вообще, я рекомендовал бы вам воздерживаться от обгона, если водитель обгоняемого автомобиля без видимой для вас причины снижает скорость. Может, он собирается повернуть, а может, перед ним есть какое-то препятствие, не видимое вам. Например собака, которая может оказаться у вас под колесами, если вы все же решитесь на обгон замедляющегося автомобиля.

Следует сказать, что существуют негласные правила общения водителей на загородных трассах с помощью световой сигнализации. Эти правила берут свое начало от водителей-дальнобойщиков крупногабаритных фур. Дело в том, что любая фура своими размерами сильно ограничивает обзор дороги тем, кто движется сзади нее. Зато им «с высоты своего полета» хорошо видно дорогу спереди. Дальнобойщики это понимают и помогают себя обгонять, ведь обгон по встречной полосе — самый опасный маневр. Так, сигналом того, что дорога занята и обгон опасен, служит включение левого «поворотника» и/или смещение автомобиля влево. То есть фактически водитель искусственно создает вам запрет обгона — согласно п. 11.1 Правил запрещено обгонять автомобиль с включенным левым «поворотником». И смещение влево — некоторая помеха, неудобство для обгона. «Разрешением» же обгона считается, наоборот, включение правого «поворотни-

**Рис. 38**

ка», смещение вправо и, возможно, снижение скорости с целью упростить выполнение обгона.

Имейте в виду существование таких условных сигналов и, повторяю, воздерживайтесь от обгона, если у обгоняемого включен левый указатель поворота. Либо он собирается поворачивать, либо сообщает вам, что дорога занята.

Поворот нескольких рядов одновременно

Описание ситуации (рис. 38)

Автомобили 1 и 2 стояли перед нерегулируемым перекрестком равнозначных дорог в среднем и левом рядах в ожидании возможности повернуть налево и пропуская встречный транспорт (илл. 1). Когда дорога освободилась, они одновременно приступили к повороту и двигались бок о бок друг с другом (илл. 2, 3). Однако очень скоро их траектории движения пересеклись, и произошло столкновение (илл. 4).

Комментарии

Поскольку перекресток нерегулируемый, а дороги на нем равнозначны, то приоритет проезда имеет та машина, которая приближается справа (п. 13.11 Правил). Видимо, поэтому води-

тель 1 в момент поворота переключил свое внимание на дорогу справа от себя и тем самым перестал контролировать ситуацию слева, где находился автомобиль 2. А если бы он помнил о том, что для безопасного движения в транспортном потоке необходимо всегда контролировать все окружающее пространство вокруг своей машины, то держал бы в поле зрения и автомобиль 2, что позволило бы избежать ДТП.

Водитель автомобиля 2, судя по всему, тоже не хотел смотреть вокруг себя. Он решил, что если справа от него находится машина 1, то ему незачем беспокоиться о машинах, подъезжающих к перекрестку справа. Ведь, по его мнению, о них должен был побеспокоиться водитель 1 и «прикрыть» водителя 2. И с этими мыслями водитель 2 смело смотрел вперед во время поворота. Возможно, насчет примыкающей справа дороги он расслабился справедливо, а вот снимать со счетов автомобиль 1 ему не стоило. Мог бы вовремя заметить опасность и среагировать на нее. Выходит, оба водителя нарушили четвертое условие активной безопасности — неправильно распределяли внимание и оценивали ситуацию.

Что же касается виновности этих водителей с точки зрения Правил, то здесь вопрос сложный.

С одной стороны, водитель 1 находился справа от водителя 2. Значит, инспектор ГАИ мог бы посчитать виновным водителя 2, который не уступил дорогу машине справа (п. 13.11 Правил). С другой стороны, если дорожные знаки или разметка разрешают поворот из двух рядов, то часто траектория поворота определена разметкой, и водители обязаны двигаться строго по ней. С этой точки зрения, водитель 1 выехал из своего ряда и заехал в левый ряд, где находился водитель 2. Тогда виноват уже водитель 1, так как при перестроении не уступил дорогу водителю 2, который продолжал двигаться в своем ряду (п. 8.4 Правил). И это при наличии разметки поворота, а если разметка отсутствует, то разобраться, кто виноват, будет еще сложнее. Поэтому главное — избежать ДТП, а кто и по какой траектории движется, вопрос уже вторичный.

Рекомендации

При одновременном повороте из нескольких рядов я рекомендовал бы вам особо тщательно контролировать ситуацию вокруг вашей машины. Учитывая, что российские водители часто нарушают рядность в повороте (очень показателен в этом смысле по-

ворот с Большого Каменного моста на Моховую улицу в г. Москве), то сохранение рядности вами не будет гарантировать безопасность движения. Поэтому следите за всеми машинами, находящимися вокруг вас, и изменяйте скорость и траекторию движения в соответствии с ситуацией. Если при этом окружающие водители пренебрегают разметкой и нарушают рядность в много-рядном повороте, то, возможно, для сохранения безопасности вам тоже придется пренебречь разметкой. На мой взгляд, это не критично, ведь разметка — лишь формальность, а главное для нас с вами — безопасность и отсутствие ДТП.

Повторюсь, рекомендую вам всегда контролировать ситуацию вокруг вашей машины. При этом напоминаю вам, что отводить взгляд от направления движения можно, только если вы уверены, что в течение одной секунды ситуация не изменится. И отводить взгляд можно тоже не более чем на 1 секунду.

Перестроение в соседний ряд

Описание ситуации (рис. 39)

Автомобиль 1 двигался с большой скоростью по магистрали (илл. 1). Догнав идущие впереди машины, он решил перестроиться в левый ряд для обгона. Водитель включил левый указатель поворота, посмотрел в зеркало заднего вида и, не увидев там других машин, приступил к маневру (илл. 2). Однако сразу же после начала перестроения рядом с ним оказался автомобиль 2, движущийся с еще большей скоростью, в результате чего произошло столкновение (илл. 3).

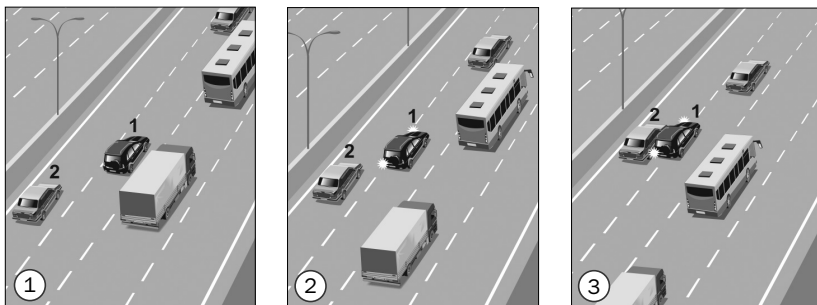


Рис. 39

Комментарии

И снова «мертвая зона» «подложила свинью» водителям. Причиной аварии стало то, что водитель 1 нарушил п. 8.4 ПДД — не уступил дорогу при перестроении автомобилю 2, который двигался в левом ряду без изменения направления движения. Но это формальная причина. А реальная причина — в том, что водитель 1 перед перестроением лишь «для галочки» посмотрел в зеркало и не проконтролировал «мертвую зону» поворотом головы влево. Я уверен, что если бы сделал он это, так избежал бы столкновения и спокойно продолжал бы ехать дальше.

Водитель 2 тоже заслуживает некоторой критики. Конечно, при разборе этого ДТП закон будет на его стороне. Но избежать этого ДТП он мог! Для этого ему нужно было просто быть более наблюдательным и прогнозировать развитие ситуации. То есть соблюсти четвертое условие активной безопасности.

Во-первых, он мог видеть включенный указатель поворота автомобиля 1 и догадаться, что водитель 1 будет перестраиваться. Во-вторых, еще до включения указателя поворота часто можно распознать намерение водителя перестроиться по небольшому смещению автомобиля к краю занимаемого ряда. Более того, этот «сигнал» очень хорошо помогает, если водитель вообще пренебрегает указателем поворота. В-третьих, водитель 2 мог видеть, что водитель 1 догнал другие машины, а это — верный знак предстоящего перестроения и обгона.

То есть у водителя 2 было целых три повода, чтобы предсказать перестроение водителя 1 и во избежание ДТП снизить скорость. Но он ими не воспользовался. Думаю, что он просто этого не видел. Наверное, потому, что был занят другими делами: прикуривал сигарету, настраивал радио или говорил по мобильному телефону. Либо просто неправильно наблюдал за дорогой — смотрел не туда, куда нужно, и недостаточно далеко. Если бы он смотрел вперед по ходу движения на достаточно далекое расстояние — на 12 секунд вперед, то заранее увидел бы водителя 1, смог бы предугадать его действия и избежать аварии. Предположим, что водитель 2 ехал со скоростью 110 км/ч — максимально разрешенной Правилами скорости на магистрали, что равно примерно 30 м/с. При такой скорости за 12 секунд машина проходит путь в 360 м. То есть водителю 2 нужно было смотреть на 360 метров

вперед. Но точно определить такое расстояние на глаз сложно, поэтому проще пользоваться внутренним «секундомером» и отсчитывать время движения машины.

Рекомендации

Помните, что вокруг любой машины всегда есть «мертвые зоны» — области пространства, которые не попадают в зеркала заднего вида. И для того чтобы увидеть, что в них происходит, нужно повернуть голову в сторону. Поэтому я рекомендую вам перед каждым перестроением поворачивать голову в сторону перестроения. Только так вы сделаете свои маневры полностью безопасными.

Во время движения пытайтесь предугадывать действия других участников движения и прогнозировать развитие ситуации. Но чтобы это было возможным, необходимо правильно наблюдать за дорожной обстановкой. Контролируйте ситуацию вокруг вашей машины и смотрите далеко по ходу движения — на 5–6 секунд вперед в плотном городском потоке и на 10–12 секунд на загородной трассе.

3.2.3. Расположение ТС на проезжей части

Движение на малой дистанции

Описание ситуации (рис. 40)

Автомобиль 1 следовал по загородной трассе за автомобилем 2 на малой дистанции (илл. 1). Внезапно водитель 2 выехал на встречную полосу (илл. 2). Оказалось, что он объезжал автомобиль 3, который был неисправен и стоял на дороге с открытым капотом (илл. 3). Но такое препятствие стало неожиданностью для водителя 1, он не успел остановить свою машину на столь малом расстоянии и совершил столкновение (илл. 4).

Комментарии

Главным виновником аварии является водитель 1 — двигался на слишком маленькой дистанции за автомобилем 2. Чем это плохо? Во-первых, чем меньше дистанция до впереди идущего автомобиля, тем хуже обзор дороги. То есть можно сказать, «дальше едешь — дальше видишь». Если бы водитель 1 поддерживал большую дистанцию, то, возможно, мог бы увидеть сломанный авто-

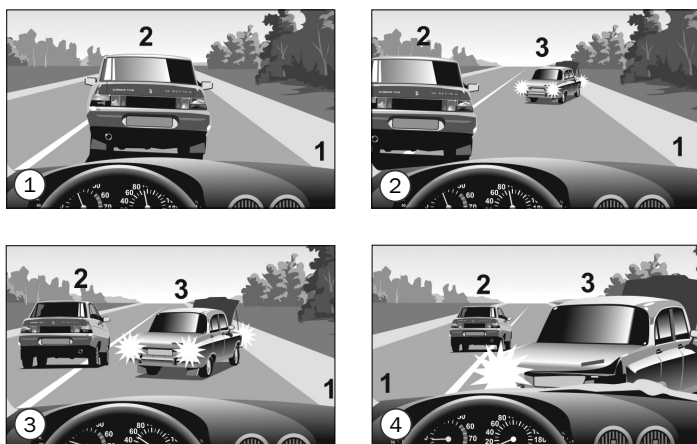


Рис. 40

мобиль (или любое другое препятствие) до того, как водитель 2 выехал на встречную полосу. Поэтому имело место нарушение четвертого условия активной безопасности — водитель оказался не готов к экстренной ситуации, так как имел плохой обзор и неправильно оценил ситуацию.

Во-вторых, чем меньше дистанция, тем меньше времени на оценку ситуации и тем меньше места для торможения. Поэтому при большой дистанции, даже если бы водитель 1 заметил препятствие только после выезда автомобиля 2 на «встречку», то у водителя 1 было бы больше времени на реакцию и больше места для маневра — за счет большой дистанции. То есть он совершил столкновение вследствие нарушения еще и первого условия активной безопасности — отсутствия запаса дорожного пространства.

Про водителя 2 сложно что-то сказать, пожелания к нему простые — предупреждать заранее о своих намерениях и не так близко объезжать препятствие. Или не объезжать его, а тормозить до остановки, тем более что ПДД настаивают именно на этом. Но здесь не все от него зависит, ведь возможность выезда на встречную полосу зависит от того, свободна ли она. Тормозить тоже не всегда уместно, особенно если поздно заметил препятствие или поздно понял, что это именно препятствие. И здесь мы переходим к обсуждению водителя 3.

Водитель автомобиля 3, конечно, «молодец». Ничто так не раздражает, как сломанный автомобиль посреди дороги. И ничто не создает такие «пробки», как автомобиль посреди дороги. Неужели сложно было откатить его на обочину? Лично мне трудно представить ситуацию, когда откатить машину невозможно. Было бы желание. Но даже если по каким-то причинам этого сделать нельзя, то почему бы не предупредить о неисправности водителей сзади и не выставить знак аварийной остановки? Правила дорожного движения требуют обязательно выставлять знак в случае неисправности (п. 7.2), причем на загородной дороге — минимум за 30 метров до автомобиля. А также включать аварийную световую сигнализацию. Если бы водитель 3 сделал все это, то его бы заранее заметили оба водителя и этого происшествия скорее всего не случилось бы.

Рекомендации

Я очень вам рекомендую всегда поддерживать безопасную дистанцию до автомобиля-лидера.

Вам будет лучше видно дорогу, и больше будете иметь времени и места для маневра. В ПДД говорится о том, что значит «безопасная», но не дается конкретных рекомендаций в метрах или других единицах. Профессиональные рекомендации следующие. Дистанцию удобнее всего измерять в секундах, а не в метрах. Потому что в метрах дистанция будет разной для разных скоростей движения, а в секундах — одна и та же для любых скоростей. Кроме того, время в секундах человеку проще сосчитать, чем оценить в движении расстояние в метрах. Итак, безопасной дистанцией можно считать:

- 2–3 секунды на асфальте;
- 3–4 секунды на скользкой зимней дороге.

Теперь, что значит «дистанция 2 секунды»? Это значит, что ваша машина достигает того места, где до этого находился автомобиль-лидер, за две секунды. Проверить это очень просто: машина-лидер проезжает мимо дорожного столба, и в этот момент вы начинаете отсчет «ноль, один, два...» Если проедете мимо этого же столба меньше чем через две секунды, значит, дистанцию нужно увеличить. Если за две и более — все в порядке.

Если же ваш автомобиль имел несчастье сломаться в дороге, то первое, что вы должны сделать, — попробовать откатить ма-

шину на обочину или в правый ряд. Сами, с помощью пассажиров, с помощью других водителей, отогнать на буксире, отъехать «на стартере» и т.д. Способов много, и вы должны их использовать. Так вы обезопасите и себя, и других водителей от столкновения и не будете создавать пробку. И вообще, не будете никого раздражать. Зачем это делать, ведь у людей и без того хватает неприятных переживаний в жизни. В случае если откатить автомобиль невозможно и вы вынуждены оставить его на проезжей части, то обязаны включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (надеюсь, вы возите его с собой). Минимум за 15 метров в городе и за 30 метров за городом.

Движение по трамвайным путям на малой дистанции

Описание ситуации (рис. 41)

Автомобиль 1 двигался по трамвайным путям (илл. 1) и начал снижать скорость, чтобы повернуть налево (илл. 2). В это время за ним двигался на малой дистанции автомобиль 2. Водитель этого автомобиля также приступил к торможению, но не успел остановиться и совершил столкновение (илл. 3).

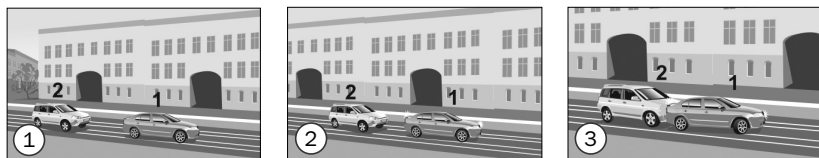


Рис. 41

Комментарии

Это типичный пример того, что водитель 1 сделал все правильно с точки зрения ПДД, но в ДТП все же попал. Включил указатель поворота, перестроился на трамвайные пути, пропустил встречный транспорт. Но он не сделал главного — не посмотрел назад через зеркало и не оценил, успеет ли остановиться автомобиль 2, следующий за ним. Тем самым нарушил четвертое условие активной безопасности. И скорее всего он даже не знал и не хотел знать, что сзади может быть другой водитель и что у не-

го могут быть сложности. Эгоизм, знаете ли. А он на дороге накачивается очень быстро и жестко. Конечно, Правила совершенно не требуют от водителя контролировать ситуацию позади себя и перекладывают всю ответственность за ДТП на того, кто движется сзади. Но разве водителю 1 от этого сейчас легче?

Водитель 2, очевидно, совершил ДТП, потому что двигался на малой дистанции до автомобиля 1. То есть не имел запаса свободного пространства и нарушил первое условие активной безопасности. Как мы вами уже обсуждали, дистанция должна быть 2–3 секунды на асфальте и 3–4 секунды на скользкой зимней дороге. Но в описанной ситуации есть один нюанс. Вы можете спросить: почему водитель 1 смог остановиться там, где ему было нужно, а водитель 2 не смог? Ведь они находились на одной и той же дороге, и их машины были «обуты» скорее всего в летние, то есть соответствующие сезону, шины. Причины здесь две.

Во-первых, водитель 1 заранее спланировал место остановки и начало торможения. А водитель 2 вообще не планировал тормозить и делал это вынужденно, реагируя на торможение водителя 1. Время реакции среднестатистического водителя принято считать равным одной секунде. Это значит, что после обнаружения водителем 2 опасности он продолжал двигаться с прежней скоростью в течение одной секунды и только после этого начал тормозить. Давайте прикинем, какой путь он проехал за это время. Если его скорость до начала торможения была 60 км/ч, или, что то же самое, — 17 м/с, то значит, он проехал целых 17 метров, прежде чем начать тормозить! А из рисунка видно, что дистанция между машинами 1 и 2 была около двух длин легковых автомобилей, то есть около 10 метров. Шансов избежать столкновения было мало, как вы понимаете. А если бы водитель 2 не «пожадничал» с дистанцией и «заложил» бы в нее и путь, который машина проходит за 1 секунду при данной скорости, то столкновения удалось бы избежать. Причем все эти рассуждения справедливы не только для трамвайных путей, но и для любой другой дороги в любое время года.

Во-вторых, есть и причина, присущая только трамвайным путям. Для начала скажу, что тормозной путь автомобиля зависит в основном от скорости движения до начала торможения и от коэффициента сцепления шин с дорогой. Со скоростью все понятно — она полностью зависит от водителя. Коэффициент сцепления зависит от природы вещества, из которого сделаны шины и дорож-

ное покрытие. Так, бетон «держит» машину лучше, чем асфальт, асфальт — лучше, чем мокрый асфальт, мокрый асфальт — лучше, чем снег, а снег — лучше, чем лед. Или, скажем, за ледяную дорогу лучше всего «цепляются» шипованные шины, затем — зимние нешипованные, затем — всесезонные, и хуже всего — летние. За асфальтированную дорогу — наоборот: летние, всесезонные, зимние нешипованные, шипованные. Таким образом, при одной и той же скорости и одних и тех же шинах тормозной путь будет зависеть от дорожного покрытия и будет тем больше, чем более скользкое покрытие. Теперь мы с вами подошли к обсуждению трамвайных путей. Они состоят из двух частей: из металлических рельсов и из покрытия, в которое они «замурованы». Покрытие вокруг рельсов может быть сделано из асфальта, из каменных плит и из резины. И если шины катятся по асфальтированному покрытию рядом с рельсами, то тормозной путь будет обычным и привычным для водителя в летний сезон. Но если во время торможения шины попали на рельсы, то водитель на время попадает в зиму — сцепление шин с металлом такое же низкое, как со льдом. И тормозной путь в этом случае будет в несколько раз длиннее, чем на асфальте. Тормозной путь по каменной плитке, которой иногда обкладывают рельсы, длиннее, чем на асфальте, но ненамного. А вот резиновое покрытие, которое часто встречается вокруг рельсов на перекрестках, может быть очень опасным. Оно само по себе достаточно скользкое, а если еще и мокрое, то для машин превращается буквально в ледяной каток.

Скорее всего водитель 2 совершил столкновение и вследствие второй причины. Видимо, шины его автомобиля находились на рельсах, а шины автомобиля 1 — на асфальтовом покрытии рядом с рельсами. В этом случае автомобиль 1 остановился быстро и на коротком участке пути за счет хорошего сцепления шин с дорогой, а автомобиль 2 — тоже быстро и коротко, но уже за счет багажника автомобиля 1.

Рекомендации

Снова возвращаюсь к вопросу дистанции и рекомендую вам выдерживать ее достаточно большой. Учитывайте при ее выборе скорость движения, качество дорожного покрытия и время года, соответствие шин вашего автомобиля данному покрытию и времени года. Помните, вам нужен запас дистанции не только пото-

му, что машине нужно место для торможения (тормозной путь), но и потому, что машине нужно место для движения в течение времени, пока вы реагируете на ситуацию. Другими словами, при выборе дистанции нужно обязательно «закладывать» запас пути на время реакции, чтобы дистанция была всегда больше, чем ваш автомобиль проходит за секунду.

Кстати, сумма тормозного пути и пути, пройденного машиной за время реакции водителя, принято называть остановочным путем. И если безопасную дистанцию снова выразить в числах, то это:

- 2–3 секунды на асфальте;
- 3–4 секунды на скользкой зимней дороге.

Что же касается автомобиля, следующего за вами, то старайтесь также выдерживать большую дистанцию. Если водитель сзади «сел вам на бампер», я рекомендовал бы вам пропустить его вперед, так как такое сокращение дистанции обычно вызвано его желанием ехать быстрее.

Рекомендую вам также ВСЕГДА перед началом торможения контролировать ситуацию позади машины взглядом в зеркало заднего вида. Если вы понимаете, что водитель сзади не успевает остановиться, принимайте соответствующие меры — переставайте тормозить, увеличивайте скорость, уходите в другой ряд. Если, конечно, это позволяет сделать дорожная обстановка.

Приближение к главной дороге с малой дистанцией до автомобиля-лидера

Описание ситуации (рис. 42)

Автомобили 1 и 2 друг за другом приближаются к Т-образному перекрестку (илл. 1, 2). Водитель 1 остановился у края пересекаемой дороги, чтобы пропустить машину, движущуюся по главной дороге (илл. 3). Водитель 2, сконцентрировав внимание на той же машине на главной дороге, не заметил, как водитель 1 остановился, и совершил столкновение (илл. 4).

Комментарии

Главная причина ДТП — неправильное направление взгляда и внимания водителя автомобиля 2, то есть нарушение четвертого условия активной безопасности. Ведь водитель 1 тоже находился

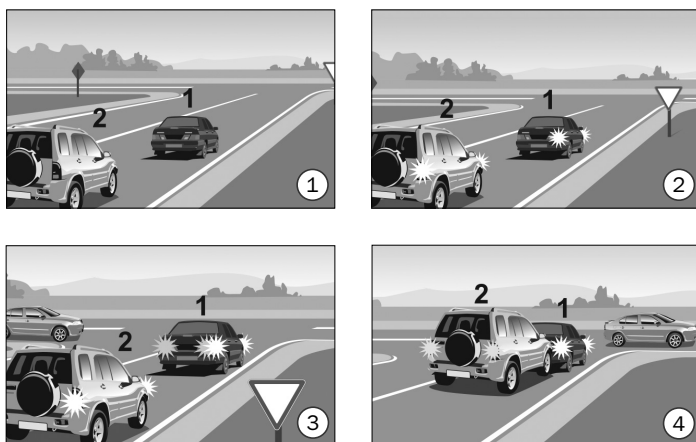


Рис. 42

на второстепенной дороге и был вынужден пропустить машину на главной дороге, прежде чем сам бы выехал на нее. Поэтому наблюдать за главной дорогой водителю 2 вообще не имело смысла — он смог бы на нее выехать только после того, как подъезд к ней освободил бы автомобиль 1. А надо было контролировать как раз второстепенную дорогу впереди себя — торможение и остановку автомобиля 1. Если бы водитель 2 не упускал из виду автомобиль 1, то аварии удалось бы избежать.

Водитель 1 выполнил требования Правил, но попал в ДТП. В данном случае он нарушил неписаное правило безопасного вождения — не контролировал ситуацию сзади своей машины. Другими словами, было нарушено четвертое условие активной безопасности. Если бы он вовремя оценил ситуацию и заблаговременно начал снижать скорость перед перекрестком, вынуждая тем самым плавно притормаживать водителя 2, то оба они проехали бы через перекресток без столкновения.

Рекомендации

Если вы подъезжаете к перекрестку, то контролируйте в первую очередь ситуацию спереди и сзади себя. Не имеет смысла уделять столь пристальное внимание транспорту на пересекаемой дороге, если в данную секунду выезд на нее для вас невозможен.

Движение в «мертвой зоне» другого автомобиля

Описание ситуации (рис. 43)

Автомобиль 1 движется по правому ряду дороги с постоянной скоростью. Несколько позади него по соседнему ряду движется автомобиль 2 с той же скоростью (илл. 1). Через некоторое время водитель автомобиля 1 включает левый указатель поворота (илл. 2), смотрит в зеркало заднего вида и, не увидев там автомобиль 2, переставляется в левый ряд. В результате происходит боковое столкновение с автомобилем 2 (илл. 3).



Рис. 43

Комментарии

И снова в возникновении ДТП «виновата» «мертвая зона» автомобиля 1. Водитель 1, помимо того что нарушил п. 8.4 Правил и не уступил дорогу автомобилю 2, нарушил и главное неписаное правило безопасного вождения — не проконтролировал ситуацию в «мертвой зоне». Что привело к несоблюдению четвертого условия активной безопасности. Если бы он не просто «для галочки» посмотрел в зеркало, а повернул бы голову и посмотрел назад влево через окно, то ДТП бы не случилось.

Однако эту ситуацию в книге я посвятил именно водителю автомобиля 2. С точки зрения ПДД он, конечно, «чист». Но зачем же он с таким завидным постоянством двигался в «мертвой зоне» автомобиля 1? Ведь ему ничего не мешало отстать от автомобиля 1 метров на десять–двадцать и продолжать движение с той же скоростью (рис. 44) — дорога же свободна!

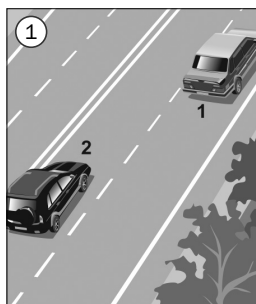


Рис. 44. Движение на безопасном расстоянии в соседнем ряду сзади

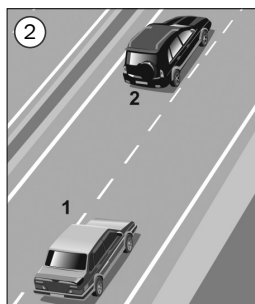


Рис. 45. Движение на безопасном расстоянии в соседнем ряду спереди

Или, наоборот, выехать вперед на то же расстояние (рис. 45).

В данном случае было нарушено первое условие активной безопасности — отсутствовал запас свободного пространства. Если бы он находился хотя бы на десять метров дальше от водителя 1, то он находился бы не в «мертвой зоне», а в его зоне видимости. Водитель 1 видел бы его через зеркала, если бы тот двигался позади, или через передние окна в случае нахождения автомобиля 2 впереди него. В этом случае, даже если бы водитель 1 перед перестроением посмотрел только в зеркало заднего вида и по-прежнему обделил вниманием «мертвую зону» слева от себя, то столкновения не произошло бы.

Рекомендации

Перед каждым перестроением контролируйте «мертвую зону» взглядом в окно. Помните о том, что «мертвые зоны» есть у любого автомобиля и в них может находиться другой автомобиль.

Кроме того, я рекомендую вам выбирать свое местоположение на дороге так, чтобы находиться в зоне видимости других водителей и избегать их «мертвых зон». В зоне видимости — означает на «почтительном» расстоянии спереди или сзади от автомобиля, но не сбоку. Если вы находитесь в соседнем ряду спереди другого автомобиля на достаточно большом расстоянии (хотя бы десять метров) от него, то водитель может видеть вас через лобовое или боковое стекла. Если вы движетесь сзади в соседнем ряду на та-

ком же большом расстоянии, то вас всегда можно увидеть в зеркалах. Если же вы находитесь сбоку или чуть спереди или сзади от автомобиля, то попадаете в его «мертвую зону», так как вас плохо видно и в окна, и в зеркала или не видно вообще.

«Как же тогда опережать другие автомобили? — спросите вы. — Ведь во время обгона так или иначе придется оказаться сбоку — в «мертвой зоне». Очень правильный вопрос. На самом деле написанное выше в большей степени относилось к движению вашего и другого автомобилей с постоянными и равными скоростями. Если же скорости отличаются и вы опережаете другой автомобиль или он опережает вас, то задача для вас и другого водителя — как можно меньше времени находиться в «мертвых зонах» друг друга. А это означает, что разница в скоростях должна быть существенной — хотя бы в 10 км/ч. Я подчеркиваю, минимум в 10 км/ч. И это речь идет об обгонах и опережениях на многополосной дороге, то есть без выезда на встречную полосу. При обгонах по встречной полосе перепад скоростей должен быть как можно больше, но об этом мы с вами поговорим отдельно.

Итак, придерживайтесь следующего принципа безопасного вождения: видно — значит, безопасно, не видно — опасно.

Движение двух автомобилей рядом с постоянными скоростями

Описание ситуации (рис. 46)

Автомобили 1 и 2 двигаются в одном направлении в соседних рядах. Они находятся рядом друг с другом «зеркало в зеркало», их скорости постоянны и одинаковы (*илл. 1*). Через некоторое время на пути автомобиля 1 оказывается препятствие (*илл. 2*), которое он пытается объехать (*илл. 3*), инстинктивно дергая рулем в сторону. Ему удастся объехать препятствие, но не удастся избежать столкновения с автомобилем 2 (*илл. 4*), в сторону которого он повернул руль.

Комментарии

Такая ситуация, впрочем, как и предыдущая, встречается на дорогах сплошь и рядом. Я имею в виду не ДТП, а расположение автомобилей на дороге, которое в наших примерах привело к ДТП.

Во-первых, надо сказать, совершенно непонятно, зачем водители в соседних рядах с таким упорством пристраиваются сбоку друг к другу и продолжают длительное движение в таком «тандеме». Ни я, ни знакомые мне специалисты по безопасному вождению не можем найти какой-либо смысл в этом. По крайней мере, с точки зрения безопасности. Понятно, если такое происходит в пробке, когда все автомобили движутся на минимальном расстоянии друг от друга. Здесь же речь идет о полноценном движении по свободной дороге с «рабочими» скоростями. И снова возникает вопрос: что же мешало этим водителям, как только они оказались рядом, сразу разъехаться на «почтительное» расстояние друг от друга и спокойно продолжать движение по тем же своим полосам? В этом случае водитель 1 имел бы возможность совершенно безнаказанно вращать руль в любую сторону — ведь по бокам от него было бы свободное пространство. Как видите, снова отсутствие свободного пространства (нарушение первого условия активной безопасности) привело к ДТП.

Во-вторых, пример с объездом препятствия — лишь частный случай множества других примеров. Вместо объезда препятствия водитель 1 мог попасть в занос на скользкой дороге, или въехать в глубокую лужу, или просто совершить перестроение в соседний ряд. Во всех случаях результат может быть плачевным.

Рекомендации

Старайтесь двигаться так, чтобы в любой момент по сторонам от вашей машины было свободное пространство. Если в результате маневрирования по многополос-

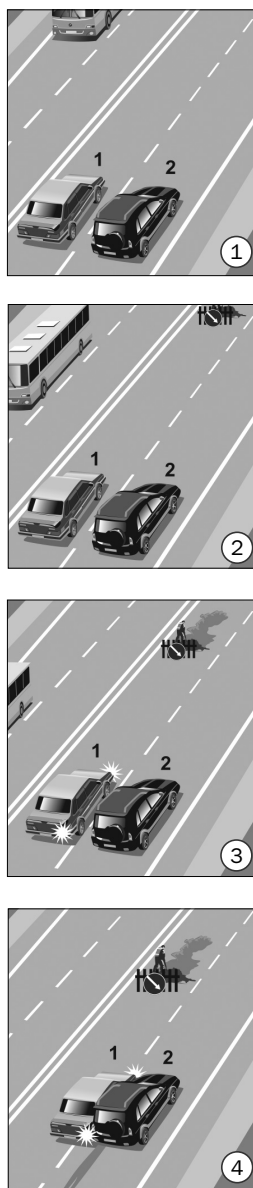


Рис. 46

ной дороге вы оказались рядом с другим автомобилем в соседнем ряду либо если другой автомобиль «пристроился» к вам сбоку, то измените ваше положение относительно него так, чтобы по бокам от вас было свободное пространство. Для этого можно притормозить, ускориться или перестроиться в другой ряд. Помните также, что недостаточно отдалиться на несколько метров — в этом случае один из вас окажется в «мертвой зоне» (см. предыдущий пример). Поэтому я рекомендую вам отъезжать на достаточно большое расстояние — минимум 10 метров вперед или назад, как мы с вами уже обсуждали в предыдущем примере.

Итак, придерживайтесь еще одного принципа безопасного вождения: есть свободное пространство вокруг — значит, безопасно, нет — опасно.

Движение на малой дистанции в соседних рядах

Описание ситуации (рис. 47)

Автомобиль 1 движется с постоянной скоростью по правому ряду загородной дороги с двумя полосами в каждую сторону движения. В левом ряду сзади на небольшой дистанции от него движется автомобиль 2 с той же скоростью (*илл. 1*). Через некоторое время к автомобилю 2 сзади приблизился автомобиль 3, водитель которого двигался с большей скоростью. Поэтому водитель 3 попросил уступить дорогу водителя 2, «моргнув» дальним светом (*илл. 2*). Водитель 2 проигнорировал просьбу водителя 3 и продолжил движение в левом ряду с той же скоростью и на той же дистанции относительно автомобиля 1. Тогда водитель 3 решил на обгон автомобиля 2 (*илл. 3*), хотя такой маневр небезопасен из-за малой дистанции между машинами 1 и 2. В тот момент когда автомобиль 3 перестроился в правый ряд и приблизился к автомобилю 1 (*илл. 4*), водитель 1 решил припарковаться и начал тормозить. В результате водитель 3 совершил наезд на автомобиль 1 (*илл. 5*), так как шансов оттормозиться при такой маленькой дистанции у него не было.

Комментарии

Причиной аварии стали опять-таки малая дистанция и интервал между машинами 2 и 3, то есть нарушение первого условия активной безопасности. Несмотря на то что ПДД никак не регла-

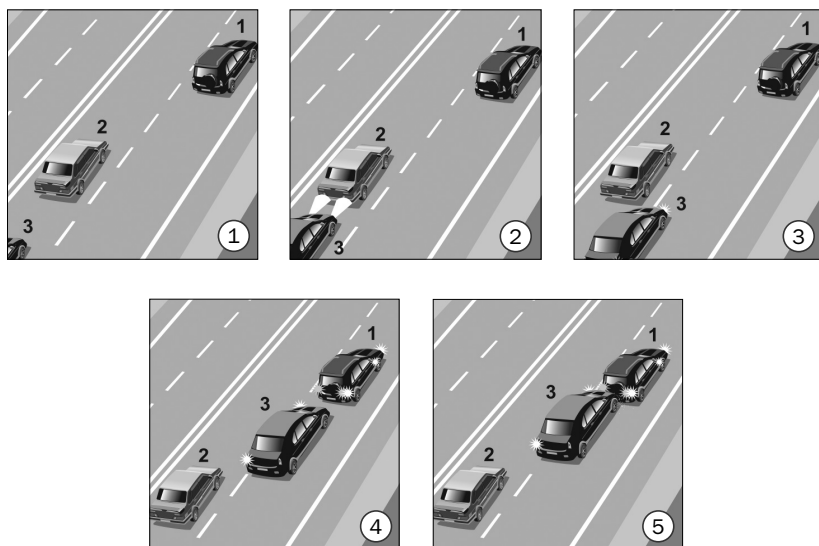


Рис. 47

ментируют дистанцию между машинами, находящимися в соседних полосах движения, реально малая дистанция может создавать неудобства другим участникам движения и, как видите, приводить к ДТП. Давайте рассмотрим действия каждого водителя по порядку.

Водитель 2 в первую очередь нарушил требование п. 9.4 Правил, который запрещает занимать левую полосу движения при свободной правой. Более того, он отказался перестроиться в правый ряд даже после того, как его об этом попросил водитель 3, чем тактично напомнил ему о нарушении им обсуждаемого Правила. Очевидно, если бы водитель 2 перестроился вправо, то водитель 3 имел бы возможность беспрепятственно проехать вперед, и повода для столкновения не возникло бы. А в данном случае водитель 2 вынудил водителя 3 пойти на обгон справа, то есть нарушить п. 11.2 Правил. Но и это не все «грехи» водителя 2. Главная его ошибка, на мой взгляд, в том, что он двигался на малой дистанции относительно автомобиля 1. Ведь если бы он двигался хотя бы на десять метров дальше от автомобиля 1, то водитель 3 имел бы возможность безопасно обогнать его — ведь было бы

больше свободного места для маневра. Пусть и с нарушением (обгон справа), но безопасно. Кстати, в этом примере я бы не стал делать акцент на факте обгона справа. Потому что автомобиль 2 мог оказаться и спереди от автомобиля 1 на такой же малой дистанции, и это привело бы к аналогичному ДТП уже при обгоне слева, разрешенному ПДД. И если пойти дальше и «добить» водителя 2 критикой, то надо сказать, что он видел, что его обгоняют, он понимал, что это вынужденный им же обгон справа, видел, что водитель 3 находится в небезопасных для обгона условиях, созданных им же — водителем 2. И при этом он не предпринял никаких действий, чтобы облегчить водителю 3 выполнение маневра. Ведь ему ничего не стоило лишь убрать ногу с педали газа, тем самым разорвать дистанцию до автомобиля 1 и дать водителю 3 больше пространства. И тогда аварии можно было бы избежать.

Водитель 3 сделал все в рамках ПДД, но все же с точки зрения безопасного вождения две ошибки совершил. Первая ошибка — не проконтролировал ситуацию сзади перед тем, как нажать на педаль тормоза. Короткого взгляда в зеркало заднего вида было бы достаточно, чтобы отказаться от торможения и избежать ДТП. Вторая ошибка, как и у водителя 2, в том, что он двигался на малой дистанции относительно автомобиля 2. А точнее — в том, что он не противился тому, что водитель 2 двигался так близко от него. Ведь водитель 1 мог чуть-чуть прибавить ходу и оторваться от автомобиля 2, а значит — обеспечить свободное пространство для того, кому может понадобится обогнать их. Более того, если бы водитель 1 перед торможением посмотрел в зеркало заднего вида, то он понял бы, что создает трудности водителю 3 для обгона, и мог бы ускориться, чтобы помочь ему. В этом случае столкновения также не было бы.

И, наконец, водитель 3 решился на рискованный шаг, и риск реализовался.

Конечно, в этой ситуации его можно понять: он двигался по свободной дороге с разрешенной скоростью и имел полное право на беспрепятственный проезд. А два других водителя создали ему много сложностей и спровоцировали ДТП. Причем самое обидное, что юридически виновен в ДТП будет только один водитель — водитель 3. Водитель 1 — всего лишь невинный пострадавший, а водитель 2, совершивший наибольшее число нарушений и ошибок в данной ситуации, вообще оказался невре-

димым и непричастным к происшествию, не говоря уже о его невиновности.

Более того, похоже, у водителя 3 особого выбора — обгонять или не обгонять — не было. Ведь если он действительно спешил, то что же еще делать? Ведь в этой ситуации он имел право спешишь — дорога же свободна. Здесь даже неуместно говорить об ошибке с его стороны. Ошибкой можно было бы назвать лишь приближение на недопустимо малое расстояние к автомобилю 1, но ведь это было вынужденное действие. Его к этому вынудили оба водителя — 1 и 2. Поэтому я бы говорил лишь о повышенном риске. Он пошел на риск, знал о возможных последствиях и был обязан быть готовым к ним.

Рекомендации

Возвращаясь к двум предыдущим примерам 3.4 и 3.5, повторюсь и порекомендую вам двигаться на достаточно большом расстоянии до автомобилей, которые находятся спереди или сзади вас в соседних рядах. И более правильным было бы ориентироваться не столько на дистанцию в метрах, сколько на возможность беспрепятственного обгона вашей машины другими участниками движения. Посмотрите на соседний автомобиль спереди и сзади себя и оцените, можно ли между вами безопасно проехать другому автомобилю. Если да — значит, вы заняли идеальное положение в транспортном потоке (рис. 48).

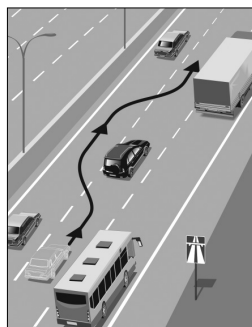


Рис. 48. Идеальное расположение автомобиля в транспортном потоке

3.2.4. Скорость движения

Выезд на перекресток на большой скорости на зеленый сигнал светофора

Описание ситуации (рис. 49)

Автомобиль 1 приближался к регулируемому перекрестку на зеленый сигнал светофора и решил проехать через перекресток, не снижая скорости (илл. 1, 2). После выезда на пере-

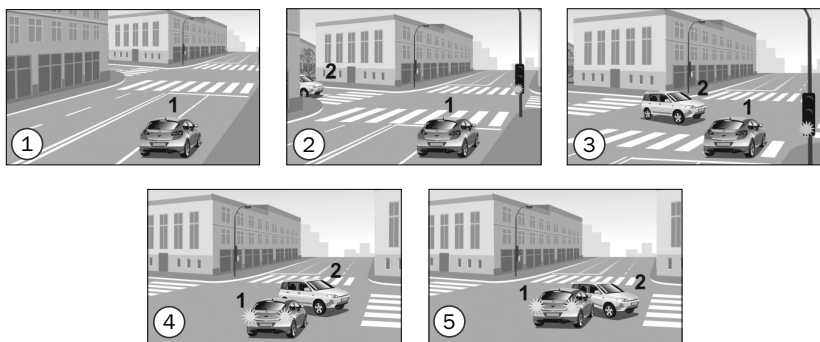


Рис. 49

кресток водитель автомобиля 1 увидел автомобиль 2, который двигался наперекрест ему на красный свет (илл. 3). Поскольку появление на пути автомобиля 2 было неожиданно для водителя 1, он не успел даже нажать на педаль тормоза и совершил столкновение (илл. 4, 5).

Комментарии

Очевидно, в данной ситуации виноват водитель автомобиля 2, который совершил грубое нарушение ПДД и проехал на красный сигнал светофора. Но и водитель 1 тоже не без греха — если бы он думал не только о себе и предположил бы возможность появления нарушителя, то въехал бы на перекресток, снизив скорость, и мог бы избежать столкновения. Тем более что перекресток имеет свои «мертвые зоны», созданные углами зданий. Здесь мы с вами увидели нарушение четвертого принципа активной безопасности — неправильный анализ ситуации.

Рекомендации

Если вы подъезжаете к перекрестку, который просматривается недостаточно далеко, снижайте скорость движения, даже если у вас главная дорога или зеленый сигнал светофора. Будьте готовы к появлению препятствия на своем пути и к экстренной остановке или объезду препятствия. Допускайте возможность появления и нарушителя ПДД на вашем пути. Будьте осторожны и предусмотрительны!

Движение в узком переулке с большой скоростью

Описание ситуации (рис. 50)

По узкому переулку с припаркованными по обеим сторонам машинами двигался автомобиль 1 со скоростью 40 км/ч (илл. 1). Водитель автомобиля 2, припаркованного справа, не заметил автомобиль 1 и открыл дверь, чтобы выйти из машины (илл. 2). Водитель 1 не ожидал такого развития событий, начал тормозить, но не смог избежать столкновения (илл. 3).

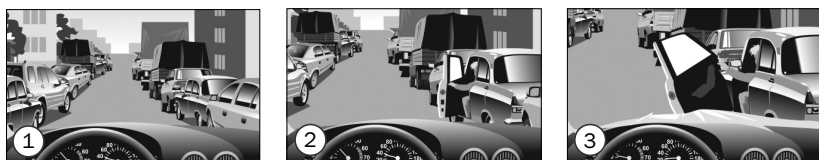


Рис. 50

Комментарии

Если вы обратили внимание на название этого примера и внимательно прочитали описание ситуации, то у вас мог возникнуть такой вопрос: 40 км/ч — разве это большая скорость? Тем более что в городе разрешено движение и со скоростью 60 км/ч. На что я могу ответить так: большая скорость или маленькая зависит не от того, что показывает спидометр, а от того, в какой дорожной ситуации он показывает эту скорость. Если бы водитель 1 двигался со скоростью 40 км/ч по свободной от машин трассе Москва — Внуково (Киевское шоссе), где дорога без светофоров имеет идеальное асфальтовое покрытие по 5 полос движения в каждую сторону, отбойник посередине и просматривается на несколько километров вперед, то это была бы не просто маленькая, а даже очень маленькая скорость. Но в данной ситуации даже 30 км/ч было бы большой скоростью.

Во-первых, потому что дорога узкая. Узкая — значит, у водителя нет возможности для маневра в какую-либо сторону, и единственной возможностью избежать наезда на внезапно появившееся препятствие остается торможение. А для торможения всегда нужно определенное пространство на дороге — тормозной путь — минимальный путь, требуемый для полной остановки автомобиля

с момента нажатия на педаль тормоза. Таким образом, водитель 1 хоть и выбрал скорость в соответствии с ПДД — до 60 км/ч в населенном пункте, но нарушил следующий принцип безопасного движения: **чем уже дорога, тем ниже должна быть скорость движения. При движении по узкой дороге нужно двигаться медленно, поскольку отсутствует возможность для маневра в стороны, и настолько медленно, чтобы была возможность остановить машину и избежать столкновения с внезапно возникшим препятствием.** То есть должно соблюдаться первое условие активной безопасности, которое в данном примере было нарушено.

Во-вторых, даже 30 км/ч — слишком быстро для данной ситуации, потому что ограничена видимость. По обе стороны дороги находятся припаркованные машины, каждая из которых создает «мертвую зону». И в каждой из этих «мертвых зон» может находиться препятствие — кошка, собака, ребенок и т.д., — которое в любой момент может оказаться на пути водителя 1. И если бы водитель предполагал возможность появления открытой двери или другого препятствия на своем пути, то двигался бы не столь быстро и смог бы избежать аварии. С точки зрения обзорности дороги он нарушил главный принцип выбора безопасной скорости движения: **скорость должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости.** А с точки зрения условий активной безопасности, было нарушено четвертое условие — неготовность к экстренной ситуации из-за неправильного анализа.

Рекомендации

Выбирайте скорость движения, в первую очередь исходя из дорожной обстановки, и ограничивайте ее, даже если дорожные знаки позволяют двигаться быстрее. Оценивайте ситуацию с точки зрения того, сможете ли вы избежать столкновения, если на вашем пути вдруг появится препятствие. Есть ли возможность его объехать, уйти в сторону? Хватит ли пространства, чтобы остановить машину? **Итак, скорость должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости.** В рассмотренном примере под расстоянием видимости нужно понимать расстояние от вашей машины до ближайшей по ходу движения «мертвой зоны». Но это правило работает в любых жизненных ситуациях. При движении в туман (дождь, метель) под расстоянием видимости подразумевается расстояние, на котором вы можете

видеть дорогу сквозь туман. При движении ночью это расстояние, на котором освещают дорогу ваши фары.

Но как же можно заранее определить тормозной и тем более остановочный путь машины для такой-то скорости? А вот чтобы научиться это делать, я рекомендую вам пройти курсы повышения водительского мастерства в какой-либо школе контраварийного вождения. На курсах ученикам обычно дают упражнения на отработку экстренного торможения и на оценку тормозного пути при разных скоростях движения. И после таких тренировок со временем вы сможете определять безопасную скорость для конкретной дорожной обстановки достаточно точно.

3.2.5. Обгон и встречный разъезд

Обгон по встречной полосе в закрытом повороте

Описание ситуации (рис. 51)

Водитель легкового автомобиля 1 догнал автобус (илл. 1) и решил обогнать его (илл. 2). Несмотря на то что автобус приблизился к закрытому повороту — повороту, который не просматривается от входа до выхода, и что разметка на данном участке дороги сплошная, водитель автомобиля 1 не стал дожидаться окончания виража и приступил к обгону в повороте (илл. 3). Сразу после начала обгона на дороге появился автомобиль 2, который двигался навстречу автомобилю 1 (илл. 4). В результате произошло лобовое столкновение легковых автомобилей (илл. 5).

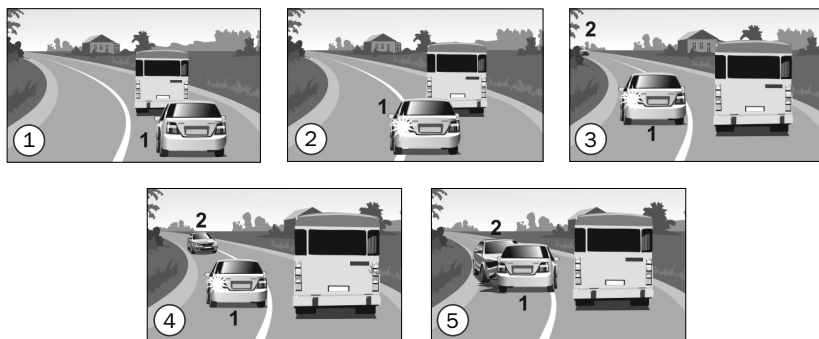


Рис. 51

Комментарии

В этом ДТП в первую очередь виноват водитель автомобиля 1. Он совершил грубейшее нарушение ПДД — выехал на встречную полосу в случае запрета, то есть через сплошную линию разметки. С августа 2007 г. это нарушение карается лишением прав до 6 месяцев (статья 12.15, часть 4 КоАП). Однако это не главная его ошибка с точки зрения безопасного вождения. Давайте представим, что разметка была прерывистая или вообще отсутствовала и что знака, запрещающего обгон, на дороге не было. Вообще надо сказать, что в закрытых поворотах разметка обычно сплошная, но ее может и не быть. Например, если она стерлась за зимний сезон, то выезд на встречную полосу в этом случае уже не считался бы нарушением, хотя был бы настолько же опасен. Итак, главная ошибка водителя автомобиля 1 в том, что он начал маневр и не учел, что из созданной лесными деревьями «мертвой зоны» мог выехать другой автомобиль. То есть нарушил четвертое условие активной безопасности. В прошлых примерах мы с вами обсуждали, что при проезде «мертвой зоны» нужно снижать скорость, чтобы в случае опасности иметь запас пространства и возможность остановить машину (первое условие активной безопасности). Однако в данном случае снизить скорость означало отказать от обгона. Выходит, что сам обгон в этом месте дороги смысла не имел и единственным способом избежать аварии был отказ от обгона.

Водитель автомобиля 2 хоть и не виноват в аварии с юридической точки зрения, но имел все шансы ее избежать. Ведь он, как и водитель 1, подъезжал к закрытому повороту, то есть к своего рода «мертвой зоне». А значит, он мог предположить возникновение на своем пути лихача-нарушителя и приготовиться к экстренным действиям, заранее снизив скорость при прохождении поворота. Помните, в прошлой главе мы с вами обсуждали выбор безопасной скорости в зависимости от дорожной обстановки? Напомню вам, что скорость движения должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости. В данном случае расстояние видимости определялось тем, насколько далеко просматривается дорога в повороте. Кроме того, при появлении встречной машины в своей полосе движения водитель 2 мог съехать вправо, на обочину. И даже если бы этот съезд был тоже

аварийным для водителя 2, то последствия такой аварии были бы куда меньше, чем последствия лобового столкновения.

Водитель автобуса, конечно, тоже по-своему виноват. Он же видел, что его обгоняют и что на «встречке» появилась другая машина. И не нужно быть ясновидящим, чтобы предвидеть столкновение. Что же ему помешало снизить скорость своего движения и принять правее? Если бы он это сделал, то водители легковых автомобилей смогли бы разъехаться и избежать аварии.

Рекомендации

Имейте в виду, что в закрытом повороте обгон, как правило, запрещен и в этом месте должны быть соответствующий дорожный знак (3.20) и/или сплошная линия разметки. Если разметки нет, значит, она стерлась из-за неблагоприятных погодных условий или ее не успели нанести после ремонта дороги. Но в любом случае обгон в закрытом повороте крайне опасен. Поэтому, проезжая закрытый поворот, будьте очень осторожны и предусмотрительны. Допускайте возможность того, что вас будет обгонять нарушитель или что он появится на вашей полосе движения навстречу вам. И, конечно же, сами воздерживайтесь от обгонов в таких местах.

Обгон по встречной полосе в конце подъема

Описание ситуации (рис. 52)

Водитель легкового автомобиля 1 догнал автобус и решил обогнать его в конце подъема дороги (илл. 1–3). Сразу после начала обгона на дороге появился автомобиль 2, который двигался навстречу автомобилю 1 (илл. 4). В результате произошло лобовое столкновение легковых автомобилей (илл. 5).

Комментарии

Этот пример полностью аналогичен предыдущему примеру. И там, и здесь происходил обгон вблизи изгиба дороги, который создает «мертвую зону». С той лишь разницей, что в данном случае дорога изгибается по вертикали и роль «мертвой зоны» играет гребень подъема. А в предыдущем примере дорога изгибается горизонтально, и «мертвую зону» создавали деревья.

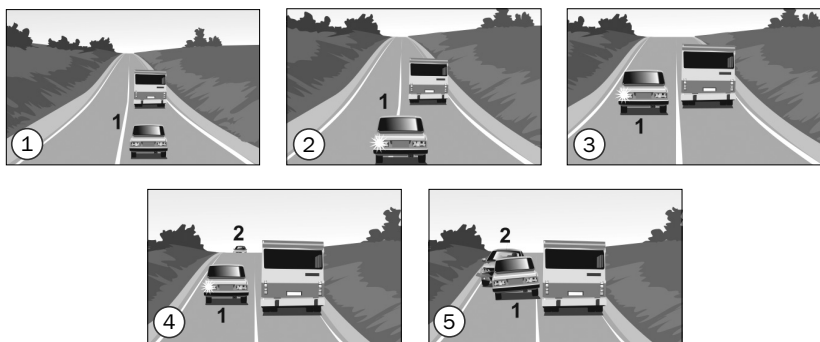


Рис. 52

Поэтому ошибки участников движения в этом примере аналогичны.

Водитель 1 пошел на обгон вблизи «мертвой зоны» также с нарушением п. 11.5 Правил. Если бы он воздержался от обгона, то аварии не произошло бы. Водитель 2 не был готов к появлению нарушителя на своем пути, поэтому не смог избежать столкновения. Водитель автобуса, аналогично, недооценил ситуацию и не помог водителям легковых автомобилей разъехаться, хотя возможность такую имел.

Рекомендации

Воздерживайтесь от обгонов вблизи «мертвых зон». В данном случае — вблизи вершины подъема. А если вы подъезжаете к вершине подъема по своей полосе, то будьте готовы к появлению препятствия на своем пути.

Обгон по встречной полосе в условиях хорошей видимости

Описание ситуации (рис. 53)

Автобус и грузовик двигались навстречу друг другу по двухполосной загородной дороге (илл. 1). Водитель автомобиля 1 начал обгон автобуса, и одновременно с ним водитель автомобиля 2 пошел на обгон грузовика (илл. 2). Оба водителя легковых автомобилей видели друг друга, но отказываться от обгона не стали и еще больше увеличили скорость движения, чтобы успеть закон-

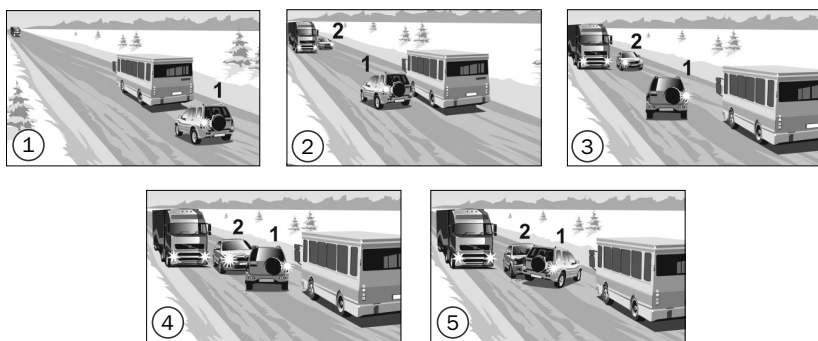


Рис. 53

чить маневр (илл. 3, 4). Однако им обоим не хватило пространства и тяги двигателя для завершения обгона, который закончился лобовым столкновением (илл. 5).

Комментарии

Этот пример наглядно доказывает справедливость основного принципа безопасного вождения, согласно которому **в ДТП виноваты все его участники**.

Очевидно, оба водителя легковых автомобилей недооценили возможности своих машин и дорожную ситуацию, нарушили первое, второе и четвертое условие активной безопасности и были прямо виноваты в ДТП. Они имели возможность отказаться от обгона, снизить скорость и вернуться каждый на свою полосу движения. Тогда они не совершили бы обгон, но и столкновение тоже.

Водители автобуса и грузовика могли бы повести себя как джентльмены и предотвратить аварию. Им было достаточно лишь убрать ногу с педали газа, и легковые машины скорее всего смогли бы разъехаться. И даже если бы сброса газа было недостаточно, можно было бы и притормозить. Уж точно «не развалились бы», а от аварии водителей легковушек точно спасли бы. А если бы еще и приняли правее, то не было бы даже риска столкновения. Однако в поведении водителей автобуса и грузовика меня больше всего удивляет другое. Можно понять, что на джентльменские поступки готов не каждый. Но в данной ситуации им стоило притормозить не только с джентльменской, но и с корыст-

ной точки зрения. Ведь нередко при лобовых столкновениях достается и обгоняемым автомобилям, а каждый из них был обгоняемым. Поэтому удивительно, что водители грузовика и автобуса не подумали не только о других, но и о себе.

Рекомендации

Обгоняйте по встречной полосе только в том случае, когда уверены в безопасности обгона «на 200 процентов». Я бы рекомендовал вам отказываться от обгона при наличии даже тени сомнения.

При этом соблюдайте правила техники обгона. **Обгон по встречной полосе должен быть с максимальным ускорением.** Для этого необходимо начинать маневр на пониженной передаче, при которой стрелка тахометра вашего автомобиля была бы максимально близка к его красной зоне (рис. 54).



Рис. 54. Работа двигателя на высоких оборотах при обгоне

На автомобилях с механической коробкой передач выбор передачи и четкость ее включения зависит от мастерства водителя. А на автомобилях с автоматической коробкой передач нужная передача включается автоматически при нажатии педали газа «в пол» (так называемый режим kickdown). При **разгоне необходимо держать педаль газа нажатой «в пол» и включать повышенную передачу только после достижения стрелкой тахометра красной зоны.** Прекращать ускорение можно только после возвращения обратно на свою полосу движения.

Подумайте также о том, что вам даст такой обгон. Если вы едете на дальние расстояния, то на пути вам могут встречаться тихоходные транспортные средства достаточно часто. При этом российские дороги часто двухполосные и предполагают выезд на встречную полосу для обгона. Как показывают специальные исследования

ния, такие обгоны не дают практически никакого выигрыша во времени, но сильно увеличивают количество экстренных ситуаций на дороге, расход топлива, износ автомобиля и усталость водителя. Известен эксперимент в Германии, в котором два водителя на одинаковых автомобилях BMW 5-й серии одновременно отправились в путешествие на расстояние 1500 км. При этом один из них имел целью двигаться как можно быстрее и совершал для этого много обгонов. Задача второго водителя была в том, чтобы двигаться как можно спокойнее и равномернее, то есть со скоростью потока. Результат эксперимента был удивителен — первый водитель, конечно же, обогнал второго, но всего лишь на 30 минут! Представьте себе — выигрыш в полчаса на дистанции в полторы тысячи километров. Этот результат является не исключением, а правилом: **средняя скорость движения и время в пути зависят в большей степени от загруженности дороги, а не от максимальной скорости, которую пытается развить водитель.** Так стоит ли игра свеч?

Если же вы — обгоняемый водитель, то следите за ситуацией и помогайте обгоняющему совершать обгон. Помните, что обгон по встречной полосе — самый опасный маневр. Помогая обгоняющему, вы можете спасти жизнь и здоровье не только ему, но и себе.

Начало обгона по встречной полосе с малой дистанцией до обгоняемого автомобиля

Описание ситуации (рис. 55)

Автомобиль 1 двигался по двухполосной дороге с небольшой скоростью. Его догнал автомобиль 2, водитель которого решил пойти на обгон по встречной полосе (илл. 1, 2). В ожидании, пока встречные машины освободят полосу для обгона, водитель 2 почти вплотную приблизился к автомобилю 1 (илл. 3). Маленькая дистанция, а следовательно, и маленький угол обзора не позволили ему заранее увидеть стоящий посреди дороги неисправный автомобиль 3. Водитель 1 поддерживал постоянную скорость движения и начал снижать скорость в самый последний момент, прибегнув к экстремному торможению (илл. 4). Поскольку это было неожиданно для водителя 2, а дистанция слишком маленькая, он не успел остановить автомобиль и совершил наезд на автомобиль 1 (илл. 5).

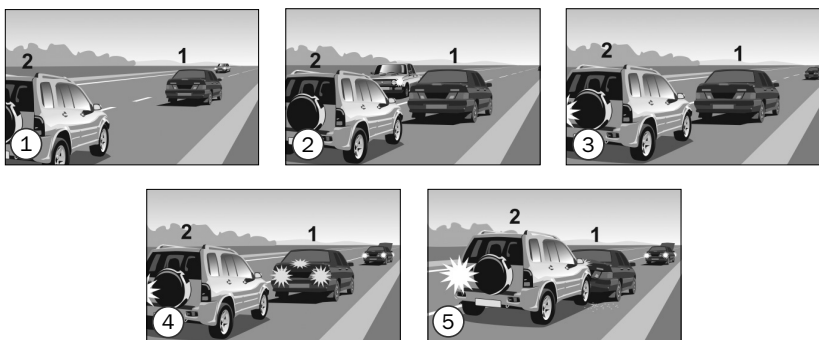


Рис. 55

Комментарии

Как обычно, в этом ДТП виноваты все причастные к нему водители, то есть все трое, хотя машина одного из них не пострадала. Разберем действия каждого водителя по порядку.

Водитель автомобиля 3 совершил сразу две ошибки, которые мы с вами уже обсуждали в одном из примеров выше. Во-первых, он не откатил сломанную машину на обочину. А во-вторых, если по каким-то причинам ему пришлось оставить автомобиль на проезжей части, то он не выставил знак аварийной остановки, который положено располагать как минимум за 30 метров на загородной дороге. Избежал бы он этих ошибок — водители 1 и 2 избежали бы ДТП.

Водитель автомобиля 2 у нас — главный виновник этого происшествия. Он двигался на недопустимо малой дистанции до автомобиля 1. Эту ошибку мы с вами тоже уже неоднократно обсуждали. Во-первых, при движении на малой дистанции сильно ограничен обзор дороги спереди автомобиля-лидера, что делает четвертое условие активной безопасности трудновыполнимым. Во-вторых — недостаточно места для безопасного торможения в случае остановки лидера, из-за чего невозможно выполнить первое условие активной безопасности. Так что если бы водитель 2 не поддавался бы соблазну подъехать так близко к автомобилю 1, то смог бы обогнать его и уехать без столкновения.

Поведение водителя автомобиля 1, как мне кажется, представляет наибольший интерес. Он на первый взгляд единствен-

ный в этом сюжете, кто сделал все в рамках ПДД. Но это только так кажется, и к этому водителю есть много вопросов.

Судя по поведению водителя 2, которому так и хотелось обогнать его, водитель 1 двигался слишком медленно. А тем самым нарушал п. 10.5 Правил, согласно которому запрещается создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью. Вы можете возразить: а куда ж ему надо было нестись, если впереди дорога была перекрыта сломанной машиной? Ну, препятствие на его пути появилось всего один раз, а ехал медленно он, видимо, все время, даже когда дорога была свободна. Это значит, что он себе позволяет такие вещи постоянно, значит, такова его культура вождения. И потом, я не говорю, что ему надо было обязательно ехать быстрее, достаточно было уйти на обочину и пропустить скопившийся сзади транспорт, как того требует п. 11.6 Правил. Но водитель 1 не сделал и этого, то есть нарушил еще один пункт Правил. Он и препятствия-то не увидел заранее, иначе не стал бы так резко тормозить, но об этом мы поговорим дальше. А что бы изменилось, если бы водитель 1 двигался с большей скоростью до появления препятствия в его поле зрения? Тогда бы он скорее всего не вынудил водителя 2 приблизиться к нему так близко. И тем самым дал бы ему возможность увидеть препятствие заранее.

Правда, если водитель 1 и сам вовремя не заметил сломанный автомобиль на дороге даже на маленькой скорости, то на большей скорости он его не увидел бы тем более и мог бы сам совершить наезд. Но в любом случае это не проблема выбора скорости, это проблема взгляда. Видимо, водитель 1 смотрел на свой капот, потому «возникновение» автомобиля 3 было для него сюрпризом. А смотреть нужно было вперед, вдаль, в ту точку дороги, в которой он планировал оказаться хотя бы через несколько секунд. А на пустой загородной дороге рекомендуется смотреть и того дальше — на 10–12 секунд вперед. При скорости 90 км/ч это 250–300 метров. В этом случае водитель 1 еще издалека увидел бы препятствие и имел бы возможность плавно снизить скорость, а значит — избежать наезда на себя сзади.

Идем далее. Раз уж водитель 1 увидел препятствие в последний момент и был вынужден резко тормозить, то что же он не попытался оценить ситуацию сзади себя? Беглого взгляда в зеркало

заднего вида было бы достаточно, чтобы понять последствия своего торможения. «Но не отказываться же ему было от торможения! — скажете вы. — Впереди ведь находилась другая машина!» Вот если бы такая ситуация возникла в плотном транспортном потоке, где слева и справа движутся другие машины, то, конечно, деваться было бы некуда и надо было бы тормозить. А в данном случае и слева, и справа было свободное пространство. Значит, была возможность объехать препятствие. Даже если бы на встречной полосе были бы другие машины, то обочина была свободна! Итак, водитель 1, как и другие два водителя, создал повод для аварийной ситуации и не сделал ничего, чтобы аварии избежать.

Рекомендации

Как мы с вами уже обсуждали, если ваша машина сломалась, постарайтесь сделать все, чтобы убрать ее с проезжей части. Если по каким-то причинам это сделать невозможно, то вы обязаны выставить знак аварийной остановки минимум за 30 метров за городом и за 15 метров в населенном пункте (см. п. 7.2 Правил).

И снова рекомендую вам в любых ситуациях соблюдать безопасную дистанцию до автомобиля-лидера: 2–3 секунды на асфальте и 3–4 секунды на скользкой зимней дороге. Более того, если вы собираетесь обогнать автомобиль по встречной полосе и ожидаете проезда встречных машин, то вам понадобится место для разгона. То есть у вас должна быть достаточно большая дистанция до лидера, чтобы вы имели возможность набрать скорость в своей полосе и выехать на встречную полосу уже с перевесом в скорости. Тогда ваш маневр будет наиболее безопасен.

При движении за рулем старайтесь смотреть в ту точку дороги, в которую вы планируете привести автомобиль через несколько секунд. Конечно, нужно контролировать и пространство перед капотом, но основная зрительная цель — перспектива. Это даст вам возможность не только легко и безопасно вести автомобиль по требуемой траектории, но и заранее замечать опасности на дороге и за ее пределами.

Вы не имеете права создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости слишком медленно (см. п. 10.4 Правил). Старайтесь ехать настолько быстро, насколько

ко это позволяют ПДД и безопасность в конкретной дорожной обстановке. Если же вы сдерживаете более быстрые машины и по каким-то причинам не можете двигаться быстрее, а обгон вашей машины затруднен или невозможен, то вы обязаны принять правее и, если нужно, остановиться, чтобы пропустить скопившийся сзади транспорт (см. п. 11.6 Правил).

Очередной раз я рекомендую вам выработать привычку контролировать ситуацию сзади автомобиля перед торможением. Если ваше торможение может привести к ДТП, необходимо продолжить движение, не снижая скорости. Если в этом случае на вашем пути находится препятствие, постарайтесь его объехать.

Обгон по встречной полосе вслед за другим автомобилем

Описание ситуации (рис. 56)

Водитель автомобиля 1 решил обогнать идущий спереди грузовик вслед за автобусом, который уже пошел на обгон грузовика (илл. 1, 2). После завершения обгона автобус вернулся на свою полосу движения, а водитель автомобиля 1 продолжал двигаться по встречной полосе (илл. 3). И неожиданно для него из-за автобуса показалась машина 2, которая двигалась навстречу с большой скоростью (илл. 4). Водитель автомобиля 2 тоже не ожидал появления автомобиля 1 на своем пути, они оба не смогли предпринять экстренных действий и совершили лобовое столкновение (илл. 5).

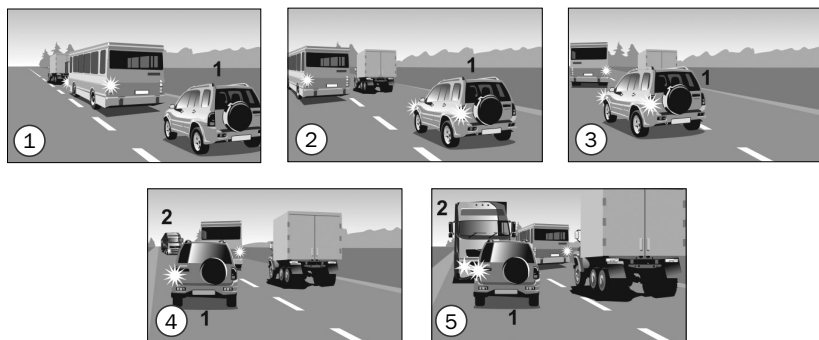


Рис. 56

Комментарии

Основной причиной аварии в этой ситуации, как и во многих предыдущих примерах, стала «мертвая зона». Ее создал автобус, сильно ограничив собой видимость встречной полосы для обоих водителей легковых машин 1 и 2. Поэтому, несмотря на то что водитель 1 нарушил ПДД, а водитель 2 — нет, претензии к ним обоим в рамках нашего примера будут одинаковы.

Водитель 1, выехав на встречную полосу за крупногабаритным транспортным средством, полностью лишил себя возможности увидеть встречную машину 2 заранее. Фактически он обогнал наугад. А друг повезет? Не повезло, к сожалению. Если бы он вспомнил всем известную народную мудрость «не уверен — не обгоняй!» и воздержался бы от обгона, то для аварии не было бы даже повода.

Водитель 2, аналогично, видел на своей полосе автобус, загромождающий ему обзор, и мог предположить, что за автобусом есть кто-то еще. Тогда бы он заранее приготовился к опасной ситуации: снизил бы скорость и принял бы правее. И избежал бы столкновения.

В этом примере очевидно нарушение четвертого условия активной безопасности. Водители имели плохой обзор, недооценили обстановку и не были готовы к экстренной ситуации.

Рекомендации

Повторюсь, что настоятельно рекомендую вам обгонять по встречной полосе только в том случае, когда вы уверены в безопасности обгона «на 200 процентов». Отказывайтесь от обгона при малейшем сомнении в его безопасности.

И очередной раз скажу, что наличие какой-либо «мертвой зоны» всегда должно настораживать вас. Сначала убедитесь, что в непросматриваемой области дороги нет возможных препятствий, и только потом продолжайте движение или начинайте маневр. Если же у вас нет полной уверенности в безопасности движения, то предпринимайте все возможные меры предосторожности вплоть до полной остановки.

Обгон автомобиля, движущегося с ускорением

Описание ситуации (рис. 57)

Автомобиль 1 начал движение на зеленый сигнал светофора вслед за автомобилем 2 по правому ряду дороги (по 2 полосы движения в каждую сторону). Водитель 2 разогнался достаточно вяло, поэтому водитель 1 решил обогнать его, перестроился в левый ряд и начал интенсивное ускорение. Однако обгон у него не удался, потому что водитель 2 вдруг тоже добавил газу, не замечая, что его уже обгоняют. Водитель 1 все-таки решил довести до конца начатый обгон и сконцентрировал свое внимание на автомобиле 2, который продолжал ускоряться. В результате водитель 1 не заметил, как приблизился к идущему впереди в левом ряду автомобилю 3, и совершил наезд на него.

Комментарии

Конечно, водитель 1 сам во всем виноват. Пошел на обгон, понимая, что обгон не удастся, но смириться с этим не захотел. Более того, так увлекся обгоном, что перестал контролировать окружающую обстановку. Конечно, обидно, что его на все это спровоцировал водитель 2, который сам нарушил ПДД, но ответить за все придется водителю 1. Нарушение п. 9.10 Правил о соблюдении дистанции.

Теперь скажем пару слов о водителе 2. Если судить «по понятиям», то в происшествии виноват он, потому что он его спровоци-

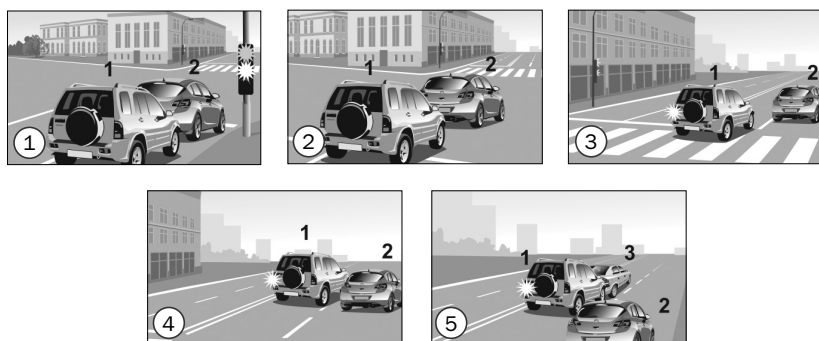


Рис. 57

ровал. Он нарушил п. 11.3 Правил, который запрещает препятствовать обгону увеличением скорости или другими действиями.

Более того, он плохо разбирается в психологии людей и не знает, что если человек поставил себе цель и приступил к ее достижению, то будет стремиться ее достичь, даже если цель стала «сама» отдаляться. Что у человека появляется азарт, который перетягивает на себя все внимание и заставляет сконцентрироваться на достижении цели. Но есть и другой психологический нюанс — самолюбие. Обращусь к одному из жизненных примеров — спору двух людей. Бывает, самолюбие служит единственным препятствием для принятия точки зрения собеседника. Если в начале разговора один из собеседников твердо сказал «нет», то потом ему уже очень сложно будет сказать «да», даже если он внутренне и изменит точку зрения. Но признаться в этом собеседнику сложно — не позволит самолюбие. В нашем же с вами дорожном примере ситуация аналогичная. Водитель 1 оценил ситуацию, решил пойти на обгон, перестроился, добавил газу. То есть совершил какие-то действия ради достижения конкретной цели. И вдруг водитель 2, сам того не замечая, создал трудности для достижения цели водителя 1 и фактически вынудил его отказаться от обгона. Но отказаться от поставленной цели — значит смириться с тем, что он что-то не смог сделать. Все равно что сказать «да», если только что говорил «нет». Самолюбие водителя 1 не позволило ему отказаться от обгона. И, поверьте, это характерно для большинства людей, для большинства водителей. Я не говорю, что это «плохо» или «хорошо», а лишь констатирую факт.

Именно поэтому водитель 1 стремился во что бы то ни стало завершить обгон и не заметил водителя 3. И не стоит осуждать за это водителя 1, ведь это свойство психики. Кроме того, водителю 1 было сложно понять, что автомобиль 2 двигался с ускорением, поскольку сам ускорялся. Так что, видимо, неспроста в Правилах существует п. 11.3. И перед тем как закончить критиковать водителя 2, скажу, что он наверняка даже не знал, что его кто-то обгоняет и что вообще рядом кто-то находится. Потому что не хотел этого знать, а значит — думал только о себе, любимом. Это очередной раз подтверждает то, что эгоизм на дороге недопустим и обязательно приводит к неприятностям. Так что водителю 2 достаточно было лишь поинтересоваться окружающей обстановкой и дать водителю 1 спокойно себя обогнать.

Оба водителя нарушили четвертое условие активной безопасности — неправильно распределяли внимание и оценивали ситуацию.

Рекомендации

Всегда контролируйте ситуацию вокруг вашего автомобиля. И в первую очередь вы должны смотреть в направлении своего движения. Отводить взгляд от направления движения можно только в том случае, если вы уверены, что в ближайшую секунду ситуация не изменится. Причем взгляд можно отводить от направления движения не более чем на одну секунду, потому что уже через этот короткий промежуток времени на дороге все может быть по-другому.

Помните, что если вас обгоняют, то вы обязаны дать себя обогнать (см. п. 11.3 Правил). И вообще, старайтесь придерживаться того принципа, что из двух водителей находящихся рядом машин интенсивно ускоряться имеет право только один. Тот, кто начал интенсивное ускорение первым, может его продолжить и оторваться от второго автомобиля. Водитель второго автомобиля должен дать ему возможность себя обогнать или опередить. Иначе оба водителя будут одинаково ускоряться и будут двигаться рядом друг с другом продолжительное время. А это, как мы с вами уже выяснили в разделе 3, опасно и тем более опасно в режиме ускорения. Фактически этот принцип следует из пп. 11.1 и 11.3 ПДД. Обгоняющий не имеет права начать обгон, если обгоняемый начал его первым. Но обгоняемый не имеет права на обгон, если первый приступил к обгону обгоняющий.

Интересуйтесь ситуацией вокруг себя, даже если вы не совершаете маневров и, на ваш взгляд, «спокойно едете в своем ряду». Ведь сами того не ведая, вы можете мешать другим водителям и даже нарушать ПДД.

Помните, что все водители — люди с присущими им особенностями. У всех есть самолюбие, и никому не нравится, когда по нему «бьют». Настолько не нравится, что люди готовы пойти на риск и попасть в ДТП, только бы не признавать, что им что-то не удалось осуществить. Помните об этом, щадите самолюбие окружающих водителей. Давайте им возможность завершить начатое. Не мешайте им. И скажу больше — помогайте им в осуществлении их замыслов.

Обгон на многорядной дороге

Описание ситуации (рис. 58)

Автомобиль 1 двигался по правому ряду четырехполосной дороги (илл. 1), догнал идущий впереди автомобиль 2 (илл. 2) и приступил к его обгону (илл. 3). Водитель 1 намеревался вернуться в правый ряд после обгона и приступил к перестроению сразу после того, как автомобиль 2 исчез из его поля зрения (илл. 4). Однако на самом деле передний бампер автомобиля 2 в момент перестроения обратно вправо находился на уровне середины кузова автомобиля 1, поэтому произошло боковое столкновение (илл. 5).

Комментарии

Водитель 1 совершил типичную ошибку, которую допускают многие начинающие водители. Они наивно думают, что если они опередили автомобиль и его уже не видно боковым зрением, то обгон состоялся и можно перестраиваться в ряд перед обгоняемой машиной. Что ж, это сказывается мышление пешехода — сзади нас с вами пусто, и если глаза миновали какое-то препятствие, то можно не глядя сделать шаг в сторону препятствия и не задеть его. Но у водителя всегда есть «хвост» — кузов машины. И прежде чем перестраиваться, нужно отъехать от препятствия на длину этого «хвоста» плюс некоторую безопасную дистанцию. Определить безопасный момент перестроения очень просто — нужно увидеть обгоняемый автомобиль в зеркало заднего вида.

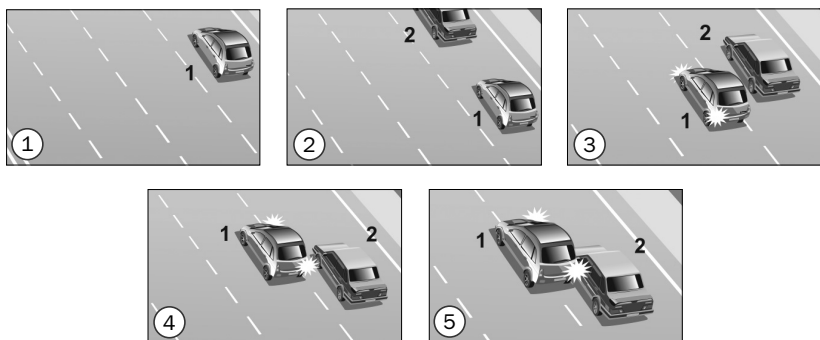


Рис. 58

Если он показался в нем, то вы отъехали от него на достаточное расстояние и уже точно не заденете этот автомобиль при перестроении. И водителю 1 достаточно было перед перестроением отъехать подальше, увидеть автомобиль 2 в своем зеркале и безопасно перестроиться.

Водитель 2 явно не ожидал такого поворота событий. И его даже сложно критиковать в данной ситуации, потому что вроде бы он никаких ошибок не совершал. В то же время, если вы вспомните обсуждение аварий в разделе 3, то там была ситуация, когда машины столкнулись, находясь рядом друг с другом в соседних рядах. А также была ситуация, когда машины находились в соседних рядах одна чуть впереди другой. Данный пример — фактически объединение тех двух ситуаций и отражает нарушение первого условия активной безопасности. Здесь столкновение произошло в момент, когда машины были рядом друг с другом. И этот пример очередной раз демонстрирует нам с вами то, что нахождение машин рядом — опасно. И пока они не разъедутся друг от друга на безопасное расстояние, обоим водителям нужно держать ухо востро. Если бы водитель 2 был бдителен, пока его обгонял водитель 1, то мог бы быть готов и к такому развитию событий, а значит — мог бы избежать аварии.

Рекомендации

Если вы обгоняете другую машину на многополосной дороге, то начинайте перестроение в ряд, где движется обгоняемая машина, после того, как увидите ее переднюю часть (обе фары) в зеркало заднего вида (салонное или правое).

Если обгоняют вас, будьте внимательны, следите за поведением обгоняющей машины и будьте готовы к экстренным действиям. Помните, что автомобили не должны двигаться рядом, поскольку это опасно. Если обгон затянулся, притормозите и «отпустите» обгоняющий автомобиль вперед.

Обгон на многорядной дороге при наличии других автомобилей в соседних рядах

Описание ситуации (рис. 59)

Автомобиль 1 двигался в правом ряду магистрали с постоянной скоростью. Позади него на безопасной дистанции в среднем ряду двигался автомобиль 2 с той же скоростью (илл. 1). Через некоторое время автомобиль 3 обогнал по левому ряду машину 2 (илл. 2) и начал перестраиваться в средний ряд (илл. 3) перед ней. В момент окончания перестроения автомобиль 3 оказался рядом с автомобилем 1 (илл. 4). И одновременно с этим водитель 1 решил перестроиться в средний ряд и совершил столкновение с автомобилем 3 (илл. 5).

Комментарии

Это еще один пример опасности, которую таят друг для друга машины, находящиеся рядом. Даже если они находятся рядом короткий промежуток времени.

Очевидно, главный виновник аварии — водитель 1, который перед перестроением не проконтролировал ситуацию в «мертвой зоне», то есть сзади и сбоку от своей машины. Нарушение четвертого условия активной безопасности.

Но спровоцировал ДТП водитель 3. Он перестраивался на совершенно свободной дороге. Кто ж его заставлял это делать прямо в бок машине 1? Что же ему помешало проехать чуть дальше

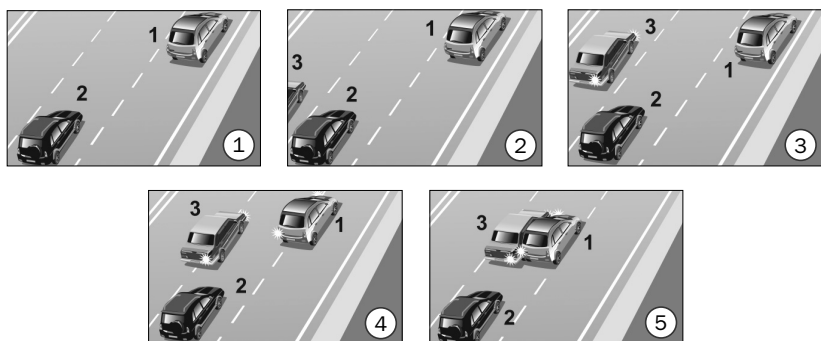


Рис. 59

вперед и перестроиться на безопасном расстоянии от нее? Если бы он так поступил, то есть выполнил бы первое условие активной безопасности, то для аварии не было бы повода.

Рекомендации

Избегайте нахождения вашего автомобиля на маленьком расстоянии от других машин. Избегайте маневров рядом с другими машинами. Если дорога свободна, то выбирайте для движения ее свободные от других машин участки. Сохраняйте «защитное пространство» вокруг вашего автомобиля. Помните, что движущиеся рядом машины опасны друг для друга.

И, конечно же, перед каждым перестроением контролируйте «мертвую зону» взглядом через плечо.

Обгон автомобиля двумя автомобилями слева и справа на многорядной дороге

Описание ситуации (рис. 60)

Грузовой автомобиль 1 двигался по правому ряду магистрали с постоянной скоростью. Его обгонял автомобиль 2 по левому ряду (илл. 1–2), водитель которого намеревался после обгона перестроиться в правый ряд. Однако водитель автомобиля 3 двигался с еще большей скоростью и решил обогнать машину 1 справа, по обочине (илл. 3), после чего также планировал занять правый ряд. В результате водители 2 и 3 начали перестроение в правый ряд

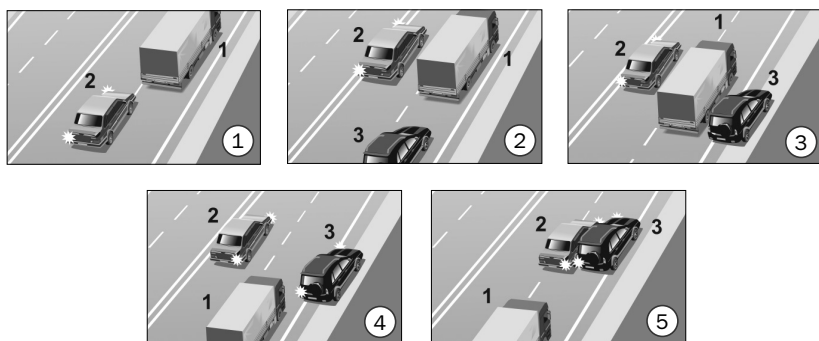


Рис. 60

одновременно (илл. 4), поздно заметили друг друга и совершили боковое столкновение (илл. 5).

Комментарии

Пожалуй, это одна из немногих ситуаций, когда причастный, хоть и косвенно, к ДТП водитель — водитель автомобиля 1 — ничего не мог сделать для его предотвращения.

Водитель 3, в отличие от водителя 2, нарушил п. 11.2 Правил — пошел на обгон автомобиля 1 с правой стороны. Но причиной аварии стало совсем не это, а то, что ни один из них не проконтролировал «мертвую зону» перед перестроением — нарушение четвертого условия активной безопасности. Водитель 2, конечно, не ожидал появления другой машины со стороны обочины и не стал утруждать себя лишним поворотом головы вправо, а зря.

Водитель 3 вообще «хорош» — перестраивался с обочины в правый ряд магистрали и, даже несмотря на это, не допустил появления на своем пути другого автомобиля. «Конечно, откуда ему было взяться, ведь на дороге есть только я!» — видимо, думал водитель автомобиля 3. И тоже зря.

Рекомендации

Перед любым перестроением не ограничивайтесь взглядом в зеркало, а поворачивайте голову в сторону для контроля «мертвой зоны». Даже если теоретически автомобиль не должен оказаться в каком-то месте, практически он может там быть, хоть и в нарушение Правил. И данный пример хорошо иллюстрирует это.

3.2.6. Проезд перекрестков

Нерегулируемые перекрестки

Выезд на перекресток при ограниченном обзоре

Описание ситуации (рис. 61)

К перекрестку по главной дороге подъезжают автобус (по правому ряду) и легковой автомобиль 1 (по левому ряду) (илл. 1). Одновременно с ними к перекрестку подъехал автомобиль 2 по второстепенной дороге (илл. 2), водитель которого планировал проехать прямо. Увидев, что автобус поворачивает направо, водитель 2

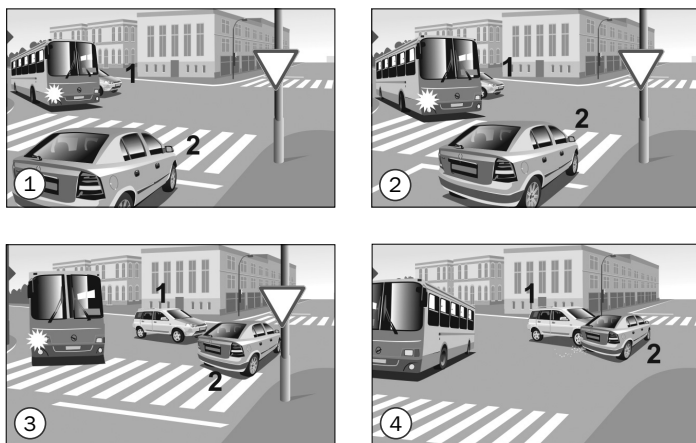


Рис. 61

решил, что дорога свободна, и въехал на перекресток, не снижая скорости. Однако неожиданно для него из-за автобуса появился автомобиль 1 (илл. 3), с которым произошло столкновение (илл. 4).

Комментарии

И снова виной всему «мертвая зона», созданная крупногабаритным транспортным средством, в данном случае — автобусом. Точнее, не сама «мертвая зона», а водители автомобилей 1 и 2, каждый из которых пренебрег ее существованием.

Водитель автомобиля 2 мог предположить, что большой автобус закрывает собой машину, движущуюся к перекрестку и водитель которой также имеет ограниченный обзор перекрестка. Более того, так как водитель 2 находился на второстепенной дороге, то он просто обязан был принять меры предосторожности.

Водитель автомобиля 1 аналогично мог предположить, что за автобусом движется другой автомобиль, водитель которого может нарушить правила и въехать на перекресток, не уступив дорогу.

Если хотя бы один из двух водителей оказался более предусмотрительным и дальновидным, то было бы соблюдено четвертое условие активной безопасности, и аварии удалось бы избежать.

Рекомендации

Независимо от того, на главной или второстепенной дороге вы находитесь, всегда снижайте скорость при въезде на перекресток с ограниченной обзорностью. Ограничивать обзор может стоящее или движущееся крупногабаритное транспортное средство, зеленые насаждения, здания и т.д.

Въезд на перекресток при наличии автомобиля с включенным указателем поворота

Описание ситуации (рис. 62)

Автомобиль 1 подъехал к перекрестку по второстепенной дороге. Слева от него к перекрестку по главной дороге подъехал автомобиль 2 с включенным правым указателем поворота (илл. 1). Решив, что автомобиль 2 будет поворачивать направо, водитель 1 выехал на перекресток (илл. 2), не снижая скорости — ведь этим он не создаст помех автомобилю 2. Однако автомобиль 2 с включенным указателем поворота продолжал движение прямо (илл. 3), в результате чего произошло столкновение (илл. 4).

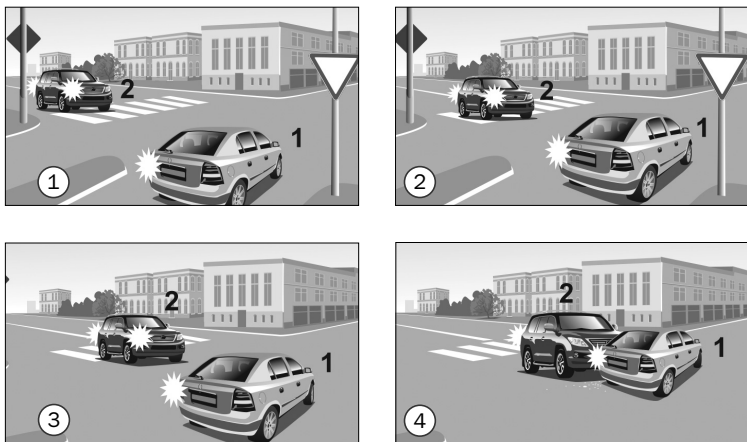


Рис. 62

Комментарии

Водитель 1, конечно, поторопился с выводами. Его ошибка в том, что он оценил ситуацию только по формальным признакам — по включенному указателю поворота. То есть нарушил четвертое условие активной безопасности. Но в жизни, к сожалению, такие формальности далеко не всегда совпадают с реальностью. Часто можно видеть, как автомобиль с включенным указателем поворота проезжает мимо поворота прямо. И еще чаще — как автомобиль поворачивает или паркуется без мигающих «поворотников». Поэтому водителю 1 стоило дождаться хотя бы начала маневра автомобиля 2 и только после этого въезжать на перекресток. Тем более что он находился на второстепенной дороге и должен был быть особенно осторожным.

Водитель 2 нарушил п. 8.2 Правил и ввел в заблуждение водителя 1. Любой водитель должен контролировать работу указателей поворота своей машины. Если бы водитель 2 осознавал, что направление его движения не соответствует тому, что показывает «поворотник», то аварии не произошло бы.

Рекомендации

В аналогичных ситуациях я рекомендую вам ориентироваться не столько по указателю поворота другой машины, сколько по реальному направлению движения. Если перед перекрестком у автомобиля на главной дороге работает «поворотник», дождитесь начала маневра этого автомобиля и только после этого продолжайте движение.

Пожалуйста, относитесь к использованию указателей поворота ответственно. Неправильное использование «поворотников» не только усложняет жизнь окружающим участникам движения, но и может восприниматься ими как неуважение, а также и приводить к ДТП.

Проезд перекрестка с изменяющимся направлением главной дороги

Описание ситуации (рис. 63)

Автомобиль 1 подъехал к перекрестку по главной дороге и планировал повернуть налево (илл. 1, 2). К этому же перекре-

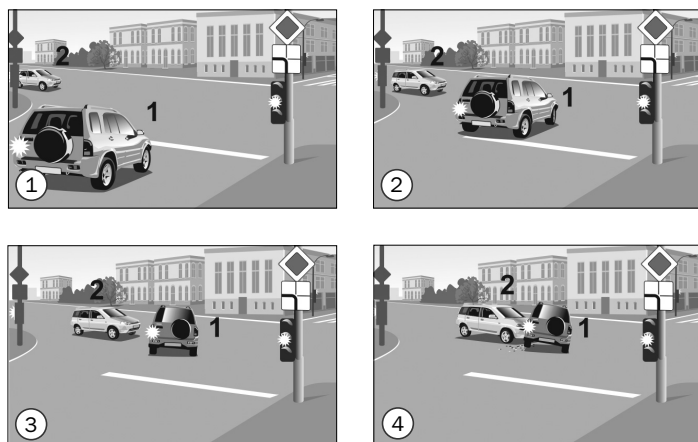


Рис. 63

стку по главной дороге слева приближался автомобиль 2, водитель которого намеревался продолжить движение прямо (илл. 3). Поскольку оба водителя находились на главной дороге, то въехали на перекресток без снижения скорости и столкнулись (илл. 4).

Комментарии

Вообще на таких перекрестках бывает сложно на ходу разобраться в очередности проезда, и грамотные водители всегда снижают скорость, независимо от того, на главной или второстепенной дороге они находятся.

В данном примере формально виноват водитель 2, потому что нарушил п. 13.10 Правил. Так как оба водителя находились на главной дороге, то должны были руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. И водитель 2 должен был уступить дорогу водителю 1, который приближался к нему справа.

Реально же виноваты оба водителя. Они, как часто бывает, думали только о себе. Каждый из них решил, что может спокойно продолжить движение, если находится на главной дороге. Но, как мы с вами уже знаем, эгоизм на дороге обязательно приводит к неприятностям. Думать только о себе и не думать о том, что будет в следующую секунду, очень опасно. И если хотя бы один из них

спрогнозировал возможное развитие событий, то они смогли бы благополучно разъехаться. Снова было нарушено четвертое условие активной безопасности.

Рекомендации

Если перед перекрестком вам трудно оценить ситуацию и определить преимущество проезда, снижайте скорость вплоть до полной остановки. Лучше потерять несколько секунд, лишний раз подумать, но уехать невредимым.

И, конечно же, я рекомендую вам уступать дорогу любому водителю, который пренебрег вашим приоритетом проезда. Пусть он неправильно оценил ситуацию и нарушил Правила, но зато вы сможете избежать ДТП.

Проезд перекрестка с круговым движением

Описание ситуации (рис. 64)

Автомобиль 1 подъезжал к перекрестку с круговым движением, перед которым стоял знак «Уступи дорогу» (илл. 1). По кругу двигался автомобиль 2 (илл. 2). Водитель 1, привыкший к тому, что обычно уступает тот, кто на кругу (принцип помехи справа), въехал на перекресток, не снижая скорости (илл. 3), и совершил столкновение (илл. 4).

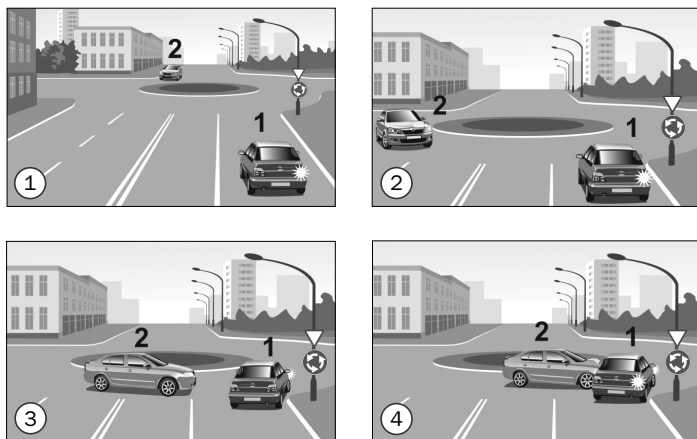


Рис. 64

Комментарии

Во многих европейских странах преимущество имеет тот, кто движется по кругу. И там нет исключений из этого правила. Поэтому любой водитель, въезжая на круг, не задумывается над своим приоритетом и не испытывает сложностей — он всегда знает, что должен уступить дорогу тем, кто на кругу. В нашей стране ситуация может меняться от круга к кругу даже в пределах одного квартала. Это, конечно, осложняет жизнь нашим водителям и может ввести их в заблуждение. Видимо, это и явилось причиной ДТП в данном сюжете.

Ошибкой обоих водителей было то, что они не следили друг за другом и не реагировали на ситуацию. То есть уже который раз в наших примерах нарушили четвертое условие активной безопасности. Если хотя бы один из них видел, что второй «идет на пролом», то снизил бы скорость, уступил бы дорогу и избежал аварии.

Рекомендации

Въезжайте на перекресток, только полностью разобравшись в ситуации. А это вам поможет сделать заблаговременное снижение скорости, за счет которого вы получите дополнительное время на оценку ситуации и принятие решения.

Если вы так и не смогли разобраться в том, главная у вас дорога или второстепенная, ведите себя так, как будто вы находитесь на второстепенной дороге (см. также п. 13.13 Правил). Осторожность за рулем всегда считалась положительным водительским качеством.

Выезд на автомагистраль

Описание ситуации (рис. 65)

Автомобиль 1 двигался в правом ряду автомагистрали (илл. 1). В это время автомобиль 2 двигался по развязке и планировал выехать на магистраль (илл. 2). Выехав на полосу разгона, он начал интенсивное ускорение, рассчитывая въехать на магистраль без остановки и в то же время не создавая помех автомобилю 1. Водитель 1 не ожидал этого от водителя 2 и продолжал двигаться в том же ряду с прежней скоростью. Однако у водителя 2 заканчива-

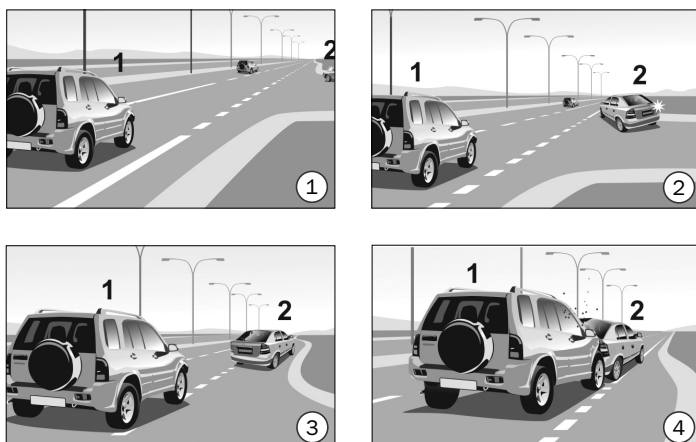


Рис. 65

лась полоса разгона, которая далее переходила в рыхлую обочину (илл. 3). Он ожидал, что водитель 1 войдет в его положение и даст ему возможность въехать на магистраль первым. Его ожидания не оправдались, и в результате произошло столкновение (илл. 4).

Комментарии

В некоторых странах водитель на магистрали должен уступить дорогу тому, кто на нее въезжает с развязки. На мой взгляд, это вполне логично. Ведь если вы едете по магистрали, то находитесь в более выгодной ситуации: вам нужно лишь сменить ряд, не меняя скорости. Или убрать ногу с педали газа. А въезжающий на магистраль находится в сложной ситуации: у него есть лишь несколько десятков метров полосы разгона, чтобы разогнаться до скорости потока на магистрали (обычно это не менее 100 км/ч). Причем так, чтобы достичь этой скорости именно в конце полосы: не достичь — опасно для въезда на магистраль, а достичь раньше может не получиться — далеко не у всех машин хватит для этого тяги двигателя. И чтобы при этом в ближайшем ряду магистрали образовалось «окно», куда можно было бы перестроиться.

Что ж, в России другие Правила дорожного движения, а с европейской логикой водитель 1 был не знаком. Или знаком, но не захотел воспользоваться. И попал в ДТП. Хотя ему было достаточно минимальных усилий — перестроения в левый ряд с той же скоростью или сброса газа в своем ряду. Тогда он и водителю 2 бы помог, и аварии бы не совершил.

Ход мыслей водителя 2, конечно, тоже можно понять: «Нупусти меня, что тебе стоит? Ты же видишь, в какой я сложной ситуации...» Но не все водители способны думать за нас и уж тем более читать мысли. Поэтому ему не стоило доводить ситуацию до «накала», когда ему уже ничего не оставалось, как понадеяться, что его мысли прочитают.

Идеальный въезд на магистраль — выезд в ее правый ряд с развязки или полосы разгона уже со скоростью потока, которая обычно составляет около 110 км/ч. Для того чтобы успеть набрать такую скорость, нужно использовать для ускорения всю длину полосы разгона и — самое главное — весь потенциал двигателя вашей машины. Как и в случае с обгоном по встречной полосе, для интенсивного ускорения необходимо включать повышенную передачу после достижения стрелкой тахометра красной зоны. И педаль газа нажимать до пола на каждой передаче. Вам может показаться, что это насилие над машиной, над мотором. Но если такого «насилия» избежать, то можно попасть в неприятную ситуацию, как водитель 2. Скорее всего он не стал выжимать из машины всю тягу, потому не успел к концу полосы разгона набрать нужную скорость и потому был вынужден влезть под колеса водителю 1.

Однако такой способ достаточно сложный и имеет высокую цену ошибки. Вполне возможно, что водитель 2 использовал всю тягу мотора, но ее в данной ситуации все равно могло оказаться недостаточно. Кроме того, при интенсивном разгоне у водителя мало времени на оценку ситуации. Поэтому вторым способом въезда является въезд на малой скорости в ожидании «окна», которое можно было бы безопасно занять. Другими словами, нужно просто дожидаться, пока дорога не станет свободной от машин. Но такое «раздолье» бывает редко, и в случае интенсивного движения нужно использовать первый способ — интенсивный разгон.

Рекомендации

Если вы движетесь по правому ряду магистрали и видите съезжающий с развязки автомобиль, я рекомендую вам заранее переставляться в левые полосы. И водителю облегчите въезд, и вам спокойнее и безопаснее.

При въезде на магистраль вначале двигайтесь с умеренной скоростью, чтобы трезво оценить ситуацию. Если вы приняли решение встроиться в поток перед каким-либо автомобилем, то ускоряйтесь максимально интенсивно — используйте, по возможности, всю длину полосы разгона и всю тягу двигателя. Нажимайте педаль газа до пола, а стрелку тахометра «гоняйте» до красной зоны на каждой передаче. Не жалейте двигатель. Во-первых, он как раз рассчитан на такие нагрузки, а во-вторых, сэкономите на двигателе — можете проиграть на кузове автомобиля.

Если при попытке разгона у вас возникло хоть малейшее сомнение в успешности маневра, откажитесь от него. Желательно, чтобы при этом у вас был запас пространства на полосе разгона для торможения.

Регулируемые перекрестки

Поворот направо «под стрелку»

Описание ситуации (рис. 66)

Автомобиль 1 находился в правом ряду в ожидании зеленого сигнала светофора в дополнительной секции, чтобы повернуть направо (илл. 1). Как только стрелка загорелась, водитель приступил к маневру (илл. 2) и совершил столкновение с автомобилем 2, который двигался по пересекаемой дороге на зеленый свет (илл. 3).

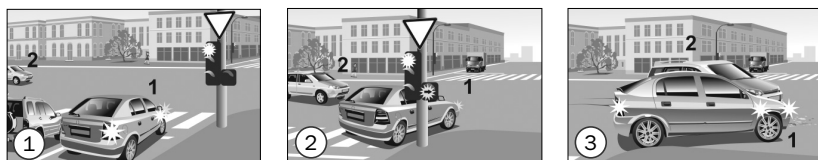


Рис. 66

Комментарии

Очевидно, главным виновником этого ДТП был водитель 1, который нарушил п. 13.5 Правил. Поскольку зеленая стрелка загорелась одновременно с красным сигналом в основной секции светофора, то водитель должен был уступить дорогу машинам, движущимся с других направлений, в том числе и автомобилю 2. Однако он, видимо, решил, что если у него «зеленый», то ехать может только он. И поэтому даже не стал обращать особого внимания на то, что другая машина могла двигаться в перпендикулярном направлении на разрешающий сигнал светофора в основной секции. И снова мы с вами видим, как эгоизм за рулем привел к нарушению и нежелательным последствиям.

Водитель автомобиля 2 не ожидал такого неосторожного маневра со стороны водителя 1 и выехал на перекресток, не снижая скорости. Разумеется, ему следовало уступить дорогу нарушителю, и аварии не случилось бы. В этом примере оба водителя нарушили четвертое условие активной безопасности.

Рекомендации

Очередной раз рекомендую вам всегда контролировать пространство со всех сторон от вашего автомобиля. Особенно при совершении маневров. И тем более если вы поворачиваете под стрелку, которая включена одновременно с красным сигналом в основной секции светофора.

Старайтесь прогнозировать ситуацию и всегда будьте готовы к появлению нарушителя на своем пути. Поэтому снижайте скорость при въезде на перекресток, несмотря на то что светофор разрешает вам движение.

И, конечно же, если другой водитель или пешеход явно пренебрег вашим приоритетом проезда, у вас остается только одна возможность избежать ДТП — уступить дорогу. Помните об одном нюансе: если Правила обязывают вас уступить дорогу, но вы ее не уступаете, то совершаете нарушение. А если Правила дают вам преимущество проезда, но вы им не пользуетесь и сами уступаете дорогу, то вы ничего не нарушаете.

Остановка на мигающий зеленый сигнал светофора

Описание ситуации (рис. 67)

Автомобиль 1 подъезжал к перекрестку в одном ряду за автомобилем 2 на зеленый сигнал светофора (илл. 1). Когда автомобиль 2 подъехал к перекрестку, зеленый сигнал начал мигать, предупреждая о скорой смене сигнала на красный. Водитель 1 в этот момент был уже близко к перекрестку и увеличил скорость, чтобы успеть проехать перекресток, пока не загорелся запрещающий сигнал светофора (илл. 2). Однако водитель автомобиля 2 внезапно решил остановиться и проехать перекресток на следующий зеленый свет, в связи с чем резко затормозил. Водитель 1 не ожидал такого маневра со стороны водителя 2, не успел среагировать и совершил столкновение (илл. 3).



Рис. 67

Комментарии

Возможно, на дороге вам часто встречаются водители, которые останавливаются на мигающий зеленый свет. Не побоюсь предположить, что они вызывают у вас негодование. Я вас очень хорошо понимаю. И, бывает, тоже с досадой останавливаюсь сзади такого водителя, когда, с моей точки зрения, проезд был бы безопасен. Не говоря уже о том, что его разрешал мигающий зеленый свет (см. п. 6.2 Правил). А вот здесь «прозвучал» ключ к разрешению конфликта между мной и водителем спереди: проезд был безопасен с моей точки зрения, но не с его. И, возможно, вы помните мои рекомендации насчет обгона по встречной полосе или въезда на магистраль? Я писал примерно следующее: если у вас есть хотя бы тень сомнения в безопасности маневра, откажитесь от него. Аналогично и здесь. Вообще я рекомендую проезжать на мигающий зеленый свет, причем не просто проезжать, а

при этом добавлять газу. Во-первых, чтобы проехать самому, а во-вторых — чтобы дать возможность проехать тому, кто движется сзади вас. Но это только в том случае, если вы на сто процентов уверены в безопасности проезда и контролируете ситуацию. И если перекресток хорошо просматривается во всех направлениях и вы не видите ни одного потенциально опасного участника движения. Но если ситуация заронила в вас зерно сомнения, то, как говорят моряки, «обе машины стоп!». Если перекресток с плохой обзорностью, или если вы заметили, как какой-то автомобиль с перпендикулярного направления начал движение до того, как вы въехали на перекресток, или что-то еще... Лучше остановиться. Ведь зеленый свет разрешает движение, но не запрещает остановку. Поэтому я призываю вас относиться с пониманием к водителю, который перед вами останавливается на мигающий зеленый. Возможно, вы считаете проезд безопасным, а он — нет. Может, в машине спереди человек сидит за рулем второй день в жизни и боится вообще всего. Вы этого не знаете наверняка, но ведь вам не стоит больших усилий предположить это? И отнестись к человеку с пониманием. Кроме того, я и вам рекомендую останавливаться в случае сомнений в безопасности проезда.

Что, собственно, и сделал водитель автомобиля 2 в этом примере. В то же время он совершил ошибку — хоть и усомнился в безопасности проезда, но не убедился в безопасности остановки! Тем самым нарушил четвертое условие активной безопасности и фактически спровоцировал ДТП. При этом, как ни досадно, виноватым признали бы водителя 1, который не соблюдал дистанцию и нарушил этим п. 9.10 Правил и первое условие активной безопасности. О нем мы с вами поговорим чуть позже, а сейчас надо отметить, что беглый взгляд водителя 2 в зеркало заднего вида заставил бы его изменить решение и проехать через перекресток. И аварии удалось бы избежать. «Как же так? — возразите вы. — Ведь спереди тоже может быть опасность! Не без причины же водитель 2 решил остановиться?!» Совершенно правильно, с одной стороны. Только спереди опасность потенциальная — *вдруг* кто-то выскочит... Может, выскочит, а может, и нет. Но сзади опасность реальная — в виде машины, которая точно въедет в багажник, если сейчас затормозить. И в этом случае водителю 2 нужно было отказаться от остановки и проехать через перекресток.

Что ж, а водитель 1, когда принял решение нажать на газ, фактически «подкинул монетку». «Остановится или проедет?» Он ведь не был уверен в том, что водитель 2 проедет через перекресток. А значит, в его решении был риск ДТП, который реализовался. Поэтому ему стоило думать не только о том, как он «проскочит на зеленый», но и о том, как он будет останавливаться, если проезд вдруг окажется закрыт.

Рекомендации

Если вы подъезжаете к перекрестку на мигающий зеленый свет, то имеете право проезда. Однако можете и остановиться. Принимайте решение, исходя из нескольких факторов. Если есть желание «проскочить», то опасность может быть спереди. Оценивайте обстановку на перекрестке и перед ним. Будьте готовы к тому, что автомобиль-лидер остановится. Если вы сомневаетесь в безопасности проезда и приняли решение остановиться, убедитесь в том, что водитель сзади вас принял такое же решение. Велика вероятность того, что он захочет проехать и будет удивлен и недоволен вашей остановкой. Но главная опасность в том, что он может не успеть оттормозиться и наедет на вашу машину. В этом случае я рекомендую вам отказаться от остановки и проехать через перекресток. Возможно, даже с ускорением. Лучше проехать вперед с вероятностью ДТП, чем остановиться с гарантией ДТП.

Выезд на перекресток в момент включения зеленого сигнала светофора

Описание ситуации (рис. 68)

Автомобиль 1 подъезжал по правому ряду к перекрестку, перед которым горел красный свет (*илл. 1*). В левом ряду у светофора стоял внедорожник, водитель которого ожидал включения зеленого сигнала (*илл. 2*). В следующий момент красный свет сменился на зеленый, и водитель 1 решил выехать на перекресток, не снижая скорости, и даже прибавил ходу (*илл. 3*). Но неожиданно на его пути оказался автомобиль 2, который заканчивал проезд через перекресток в перпендикулярном направлении и с которым произошло столкновение (*илл. 4*).

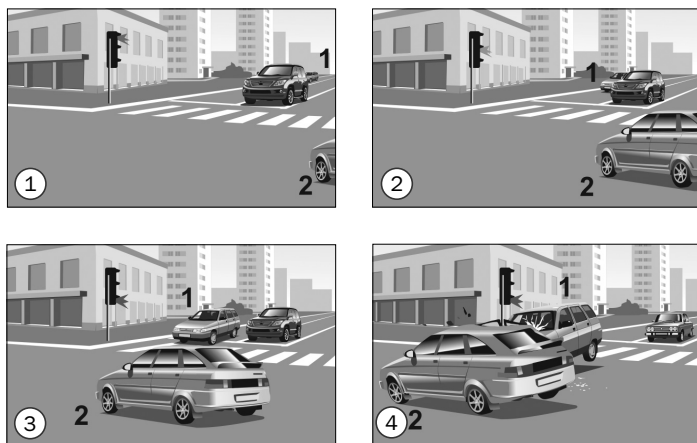


Рис. 68

Комментарии

Уже в который раз в наших с вами сюжетах причиной аварии становится «мертвая зона», так как приводит к нарушению четвертого условия активной безопасности. В данном случае ее создал внедорожник, загорюдив собой обзор перекрестка водителю 1. Из-за этого водитель 1 не заметил автомобиль 2 и не уступил ему дорогу, как того требовал п. 13.8 Правил. Но главная ошибка водителя 1 в том, что он не допустил возможности появления на своем пути автомобиля 2. За что и поплатился.

Внедорожник также загорюдив обзор и водителю 2, который не заметил подъезжающий автомобиль 1. И даже не предположил, что кто-то может выехать из «мертвой зоны». А если бы предположил, то смог бы избежать неприятных последствий.

Рекомендации

Если вы подъезжаете к перекрестку, на котором только что загорелся зеленый свет, то вы можете проехать вперед, лишь убедившись в отсутствии машин, заканчивающих движение с других направлений. Поэтому снижайте скорость перед перекрестком и не увеличивайте ее, пока не убедитесь в безопасности проезда. Эти рекомендации еще более важны в случае, если обзорность перекрестка ограничена.

Если вы заканчиваете проезд перекрестка на мигающий зеленый свет, то будьте готовы к появлению на пути автомобиля, водитель которого начал движение на только что загоревшийся для него зеленый сигнал.

В обоих случаях будьте готовы к экстренной остановке.

3.2.7. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

Проезд мимо стоящего автобуса

Описание ситуации (рис. 69)

Легковой автомобиль проезжал мимо автобуса, стоящего у остановки (илл. 1). Он не увидел пешеходов, собирающихся переходить дорогу, и продолжил движение мимо автобуса без снижения скорости (илл. 2). В момент, когда автомобиль поравнялся с кабиной автобуса, из-за него на дорогу внезапно для него вышел пешеход (илл. 3). Скорость движения машины была достаточно велика, и водитель не смог остановиться и избежать наезда на пешехода (илл. 4).

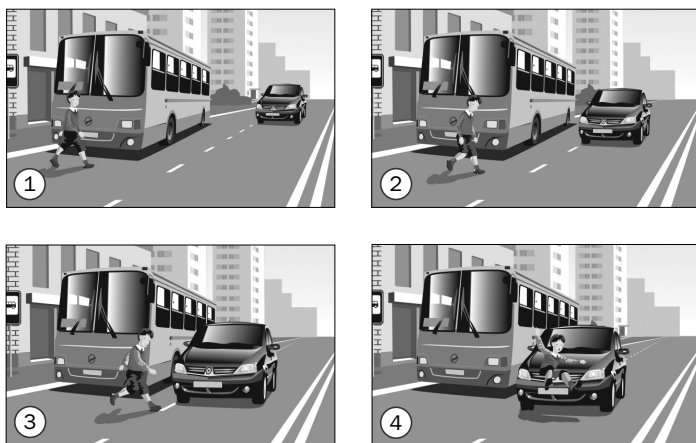


Рис. 69

Комментарии

Пешехода мы с вами обсуждать не будем, скажу только, что он явно нарушил правило, которому всех нас учили в детстве: «Автобус и троллейбус нужно обходить только сзади, а трамвай — спереди».

Видимо, водитель легковой машины, проезжая мимо стоящего на остановке автобуса, понадеялся на то, что все пешеходы строго соблюдают это правило. И решил, что спереди появление пешеходов невозможно. Что ж, возможно, и во всех предыдущих рассмотренных примерах мы с вами видели, что нарушители правил могут появиться на дороге в любом месте и в любое время. А допущение такой возможности водителем — один из основных принципов безопасного вождения.

Если бы в данном примере водитель выполнил четвертое условие активной безопасности и допустил возможность выхода пешехода спереди автобуса, то заранее снизил бы скорость и увеличил боковой интервал, что позволило бы ему благополучно миновать автобусную остановку.

Рекомендации

Проезжая мимо стоящего крупногабаритного транспортного средства, необязательно пассажирского и необязательно на автобусной остановке, помните, что это транспортное средство создает «мертвую зону», в которой всегда может находиться потенциально опасное препятствие.

Оценить степень опасности вам поможет взгляд в дорожный просвет дальней от вас части автобуса (троллейбуса, грузовика). Если вы увидели там чьи-то ноги (рис. 69), то будьте готовы к появлению пешехода на дороге.

В любом случае заранее снижайте скорость и, по возможности, увеличивайте боковой интервал до автобуса так, чтобы вы имели возможность безопасно остановиться или объехать пешехода.

Объезд пешехода, переходящего дорогу

Описание ситуации (рис. 70)

Легковой автомобиль двигался по правому ряду дороги (илл. 1). На некотором расстоянии от него на дорогу вышел пешеход, на-

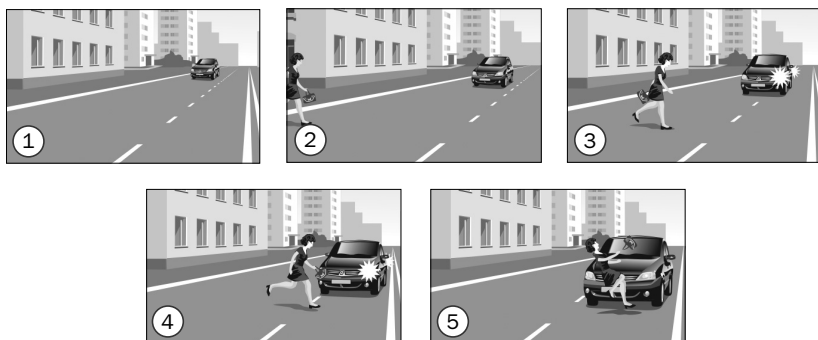


Рис. 70

мереваясь перейти на другую ее сторону (илл. 2). Водитель, решив, что успеет объехать пешехода до того, как тот перейдет дорогу, перестроился в левую полосу и продолжил движение без снижения скорости (илл. 3). Однако пешеход тоже решил, что успеет перебежать дорогу до того, как подойдет машина, и прибавил ходу (илл. 4). В результате водитель сбил пешехода (илл. 5).

Комментарии

Опять же не будем обсуждать действия пешехода. Логичны эти действия или нет, законны они или нет — мы с вами как водители должны принимать пешеходов такими, какие они есть.

В данном случае водитель нарушил сразу три неписанных правила безопасного вождения, связанных с пешеходами.

Правило первое: пешеход всегда прав. Даже когда нарушает ПДД, переходя дорогу, все равно для водителя он прав. Потому что он «слабый» по отношению к водителю. Водитель защищен «железным панцирем» своей машины, а пешеход не защищен ничем. И жизнь и здоровье пешехода находятся полностью во власти водителя. Это значит, что водитель не имеет права «списывать» хотя бы часть ответственности на пешехода. Он может передавать часть ответственности на другого водителя, из-за чего часто происходят ДТП. «Я еду на зеленый свет, и меня никто больше не волнует, пусть все стоят на красный» — так многие думают и сталкиваются с теми, кто все ж таки решается проехать на красный свет. Но это не так страшно, ведь чаще всего страдают машины, а люди остаются целы и невредимы. Но в случае с пеше-

ходом такая философия не работает, потому что при любом, даже самом незначительном ДТП страдает человек — пешеход. Кстати, очень показательное поведение водителей во многих развитых странах, например, в Японии: как только нога пешехода ступает на проезжую часть дороги **в любом** ее месте, **весь** транспортный поток **немедленно** останавливается.

Так что, еще раз, ПЕШЕХОД ВСЕГДА ПРАВ. Потому что он абсолютно незащищен перед машиной. Значит, его нужно пропустить, особенно если есть опасность наезда на него.

Правило второе: пешехода нужно объезжать сзади, со спины. Ведь естественное движение человека пешком — вперед, куда глядят глаза. Значит, вероятность пересечь ему дорогу гораздо выше перед ним, чем за ним. Объехать пешехода со спины фактически означает уступить ему дорогу. Но это можно делать и не останавливая машину. Если пешеход видит вас и понимает, что вы его пропускаете, то чувствует себя в безопасности, а значит — риска наезда практически нет. В данном примере если бы водитель сначала ехал в левом ряду и, увидев пешехода, перестроился правее, то это означало бы, что он дает пешеходу перейти дорогу и пытается его объехать со спины. Жизнь показывает, что пешеходы правильно понимают такие действия водителей и, что называется, «не делают глупостей». Если же вы пытаетесь объехать человека спереди, то он может растеряться и повести себя неадекватно, что наиболее опасно. Он не будет точно знать, что ему делать, и может остановиться или побежать вперед, как было в обсуждаемом примере. А может и побежать назад. В такой ситуации человек непредсказуем не только для водителя, но и для самого себя и может, сам того не желая, загнать себя под колеса.

Правило третье: пешехода нужно объезжать на таком расстоянии, на котором он не сможет до вас допрыгнуть. Очевидно, что полностью исключить риск наезда на пешехода можно лишь в том случае, когда расстояние до него слишком велико и он физически «при всем желании» не смог бы оказаться на вашем пути. Кстати, бывают случаи, когда пешеходы специально бросаются под колеса. Причины таких поступков бывают разными, и мы не будем их обсуждать, но надо понимать, что такое случается. И в этих случаях третье правило актуально как никогда.

Итак, водитель в рассматриваемом примере слишком легкомысленно отнесся к появлению пешехода в неподобающем месте

на дороге. Если бы он был более дальновидным, учел бы три правила и принял соответствующие меры безопасности, то сохранил бы здоровье пешеходу.

Рекомендации

Помните три правила проезда мимо пешеходов:

1. Пешеход всегда прав.
2. Пешехода нужно объезжать со спины.
3. Пешехода нужно объезжать на таком расстоянии, на котором он не сможет до вас допрыгнуть.

Проезжая мимо пешеходов, принимайте соответствующие меры безопасности.

Перестроение в соседний ряд перед пешеходным переходом

Описание ситуации (рис. 71)

Автомобиль 1 двигался в левом ряду, увидел переходящего дорогу по «зебре» пешехода и остановился, чтобы пропустить его (илл. 1). Сзади автомобиля 1 по той же полосе двигался автомобиль 2. Заметив торможение автомобиля 1, водитель 2 решил обогнать его (илл. 2–3). Пешехода он заметил, когда тот уже оказался на его пути, и не смог избежать наезда (илл. 4).

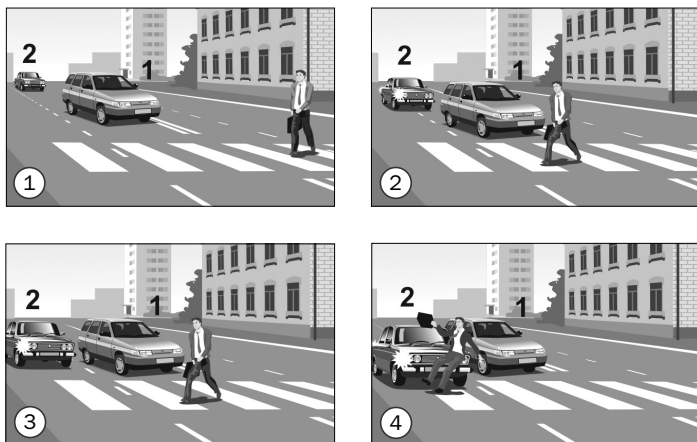


Рис. 71

Комментарии

Пункт 14.2 Правил описывает как раз подобные ситуации и требовал от водителя 2 убедиться в отсутствии пешеходов на «зебре», прежде чем продолжить движение. Чего он как раз не сделал. Даже если водитель 2 не помнил этот пункт правил, не заметил знаков «Пешеходный переход» и самого пешехода, то что же ему мешало поинтересоваться причиной остановки автомобиля 1? Все-таки странно, что автомобиль останавливается ни с того ни с сего, посреди дороги и без использования указателей поворота. На парковку не похоже, значит, должна быть другая причина.

Далее, остановившийся автомобиль 1 создал своим кузовом «мертвую зону», которая не дала возможности пешеходу и водителю 2 увидеть друг друга. Не было выполнено четвертое условие активной безопасности. И что же водителю 2 помешало убедиться в отсутствии «помех» в «мертвой зоне»? Если бы он это сделал, то избежал бы аварии.

Рекомендации

Помните, что пешеход имеет приоритет на нерегулируемом переходе (см. п. 14.1 Правил). Поэтому всегда снижайте скорость, подъезжая к «зебре», ведь на ней в любой момент может появиться человек. Особенно если видимость «зебры» ограничена наличием какой-либо «мертвой зоны». Наличие нерегулируемого пешеходного перехода вы всегда можете определить издали по знакам 5.19.1 и 5.19.2 (рис. 72).

Кроме того, помните, что наезд на пешехода на «зебре» — уголовное дело для водителя.



Рис. 72. Знаки 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход»

Проезд мимо остановки общественного транспорта

Описание ситуации (рис. 73)

Водитель легковой машины подъезжал к автобусной остановке, где пассажиры заходили в автобус (илл. 1). Он заранее снизил скорость и сконцентрировал свое внимание на передней части автобуса, откуда мог внезапно появиться пешеход (илл. 2). Поэтому водитель не увидел бегущего к автобусу с противоположной стороны дороги пешехода (илл. 3) и совершил наезд (илл. 4).

Комментарии

При взгляде на этот сюжет мне вспоминаются сразу несколько предыдущих рассмотренных примеров и рекомендаций.

Водитель легковой машины, конечно, старался быть внимательным и следовать рекомендациям из предыдущих примеров. Подъезжая к стоящему на остановке автобусу, следует ожидать появления пешехода из-за его передней части, смотреть в дорожный просвет, снижать скорость. При этом водитель допустил три ошибки.

Первая ошибка общего характера и состоит в том, что водитель сконцентрировал внимание и взгляд в одном направлении — в направлении передней части автобуса. И совсем забыл о других направлениях. То есть уже нарушил четвертое условие активной

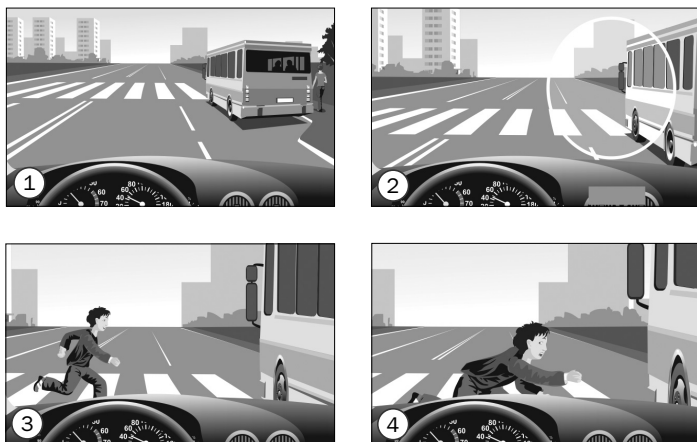


Рис. 73

безопасности. Если вы помните, на страницах этой книги уже неоднократно встречалась рекомендация всегда контролировать все пространство вокруг машины, все 360 градусов. А также была рекомендация отводить взгляд от направления движения не более чем на 1 секунду. Если бы водитель последовал этим советам, то благополучно проехал бы остановку.

Вторая ошибка водителя. Он совсем забыл о том, что пешеходы могут идти (или бежать) не только от автобуса, чего он как раз ожидал, а также и к автобусу. Поэтому ему следовало смотреть и на противоположную сторону дороги, тем более при наличии «зебры». В этом случае он был бы готов к появлению людей с обеих сторон, заметил бы пешехода заранее и избежал бы наезда.

Третья ошибка в том, что он, возможно, понадеялся на благоразумность пешеходов. Водитель, вероятно, решил, что если он едет медленно, то любой пешеход его вовремя заметит и остановится. Однако зря он так думал.

Если вы вспомните разобранный нами пример «Обгон автомобиля, движущегося с ускорением» из этой книги, то сразу поймете, что я имею в виду. В том примере водитель пошел на обгон машины, которая двигалась с ускорением, и в порыве желания во что бы то ни стало завершить начатый маневр не заметил оказавшийся на его пути другой автомобиль и столкнулся с ним. Одной из причин происшествия я назвал как раз азарт достижения цели. Когда человек поставил себе цель, а цель вот-вот уйдет и времени на ее достижение остается все меньше, то все остальное обычно выпадает из его поля зрения и внимания. Что на дороге может привести к неприятным последствиям.

Как вы понимаете, это актуально и для пешехода из нашего с вами примера. Предполагаю, что вы, до того как начали ездить за рулем, пользовались общественным транспортом. А возможно, и сейчас иногда пользуетесь. Наверное, у вас бывали случаи, когда нужно было успеть на уходящий автобус (трамвай, поезд)? Вспомните, какие у вас были мысли и ощущения? Лично я бывал в таких ситуациях и могу подтвердить, что в те решающие секунды, кроме автобуса, все остальное просто не интересует. Причем дело не в автобусе как таковом. Автобус уйдет, а через пять минут уже может прийти другой. И «головой» люди это понимают. Дело в том, что человек поставил цель, которую нужно выполнить. Запущен внутренний механизм, и он мешает в этот момент голове трезво мыслить.

И если бы водитель из обсуждаемого сюжета учел эту человеческую особенность, то понимал бы, что опаздывающий на автобус пешеход может не заметить машину и попасть под ее колеса. В этом случае водитель был бы более осторожен и предусмотрителен и не совершил бы ДТП.

Рекомендации

Проезжая места остановок общественного транспорта, будьте особенно осторожны и внимательны. Всегда снижайте скорость так, чтобы в любой момент вы могли безопасно остановить машину. Смотрите по сторонам и будьте готовы к появлению пешеходов на вашем пути.

Наезд на пешехода при повороте

Описание ситуации (рис. 74)

Водитель легкового автомобиля двигался по главной дороге и намеревался повернуть направо (илл. 1). Когда он подъехал к перекрестку на зеленый сигнал светофора, дорогу, на которую он хотел повернуть, переходили пешеходы (илл. 2). Так как пешеходный светофор в этом месте не установлен, водитель решил, что преимущество на его стороне, и продолжил движение, не сни-

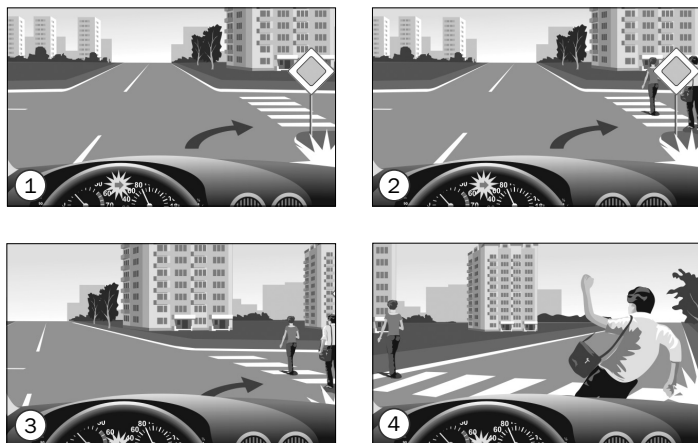


Рис. 74

жая скорости (илл. 3). Пешеход, который оказался на пути машины, не ожидал такого действия со стороны водителя и не смог уйти от столкновения (илл. 4).

Комментарии

Давайте сначала посмотрим на ситуацию формально и обратимся к ПДД. Пункт 13.1 Правил гласит: «При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке». То есть водитель явно нарушил этот пункт правил.

Идем далее. Многие водители почему-то думают, что на регулируемых перекрестках пешеход имеет преимущество, только переходя дорогу на зеленый сигнал пешеходного светофора. Видимо, такое мнение складывается потому, что зеленый свет пешеходного светофора всегда горит одновременно с красным светом обычного транспортного светофора. То есть когда у пешеходов — зеленый, то у водителей в пересекаемом их путь направлении — красный, и они пропускают пешеходов. Но когда пешеходного светофора нет, а есть только транспортный, то водитель может войти в заблуждение: «Если у меня зеленый, значит, я могу ехать. А раз у пешехода вообще нет светофора, то я должен проехать первым, и вообще, пешеход не имеет права тут ходить». Однако п. 4.4 Правил говорит об обратном: «В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии — транспортного светофора». То есть пешеходы и водители в этом случае руководствуются показаниями одного и того же светофора. А дальше — смотрите начало комментария и пункт Правил 13.1 — водитель должен уступить дорогу пешеходам.

Теперь я бы хотел посмотреть «в корень» правила 13.1. Вы когда-нибудь задумывались, почему водитель при повороте должен уступить дорогу тем, кто продолжает идти прямо? Или почему водитель, отъезжая от обочины, должен пропустить тех, кто движется по дороге (см. п. 8.1 Правил)? На самом деле это так не просто «потому что написано». Это — здравый смысл. Когда водитель начинает движение от обочины, у него как бы меньше прав на до-

рогу, чем у тех, кто по ней движется. Ведь **он только хочет поехать, а они — уже едут**. Значит, у них больше прав на дорогу. Аналогично и с поворотом. Те, кто движется по прямой, имеют больше прав на дорогу, чем те, кто поворачивает. Разумеется, на равнозначных дорогах или при разрешающем сигнале светофора. Я бы еще так сказал: одни едут прямо и никого не трогают, а кто-то поворачивает и пересекает им путь, то есть мешает. Хочешь повернуть — будь добр, пропусти тех, кто едет прямо. Надеюсь, идея понятна вам? Отлично! Значит, **если вы пересекаете путь пешеходам, которым разрешено движение, то вы должны уступить им дорогу**.

Следующий шаг. Есть еще одно странное заблуждение среди водителей. Они считают участниками движения только водителей. Поэтому, разумеется, при повороте они пропускают машины, идущие прямо, но почему-то игнорируют пешеходов, также идущих прямо. Давайте снова обратимся к ПДД. В пункте 1.2 даются определения используемых в ПДД понятий и терминов, и вот что там говорится об участниках движения: «Участник дорожного движения» — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства». Итак, изначально на дороге все равны — и водители, и пешеходы. Поэтому **во всех ситуациях, в которых вы как водитель должны были бы уступить дорогу другому водителю, вы должны уступить дорогу и пешеходу**.

Рекомендации

Выше я посмотрел на ситуацию с разных сторон и пришел к выводу, что в данном примере водитель должен был уступить дорогу пешеходу. Не говоря уже о правиле №1: «Пешеход всегда прав». Поэтому и вам я рекомендую в аналогичных ситуациях помнить о преимуществе пешеходов и уступать им дорогу. Даже не с точки зрения безопасности, а с точки зрения человеческой культуры. Пропустить не только потому, что пешехода нельзя сбивать, но и потому, что пешеход должен пройти первым. Аналогично тому, когда мужчина и женщина встречаются в дверях подъезда, культурный мужчина позволяет пройти ей первой. Здесь о какой-то опасности «наезда» речь вообще не идет, это вопрос лишь этики.

Проезд мимо остановившегося трамвая

Описание ситуации (рис. 75)

Водитель легкового автомобиля подъезжал к трамваю, стоящему с открытыми дверями на остановке посередине проезжей части (илл. 1). К трамваю никто не шел, и из трамвая никто не выходил, поэтому водитель продолжил движение, не снижая скорости (илл. 2). Неожиданно из трамвая вышел пассажир и побежал через дорогу к тротуару (илл. 3). Легковая машина оказалась на пути этого человека, и водитель совершил на него наезд (илл. 4).

Комментарии

Бытует мнение, что по правилам водитель обязан в такой ситуации остановиться и имеет право продолжить движение только после того, как у трамвая закроются двери. Однако ПДД не обязывают водителей останавливаться, а требуют лишь уступить дорогу пешеходам, идущим к трамваю (а также любому другому маршрутному ТС) или от него (см. п. 14.6 Правил). Напомню вам, что значит уступить дорогу: «Уступить дорогу (не создавать помех)» — требование, означающее, что участник дорожного дви-

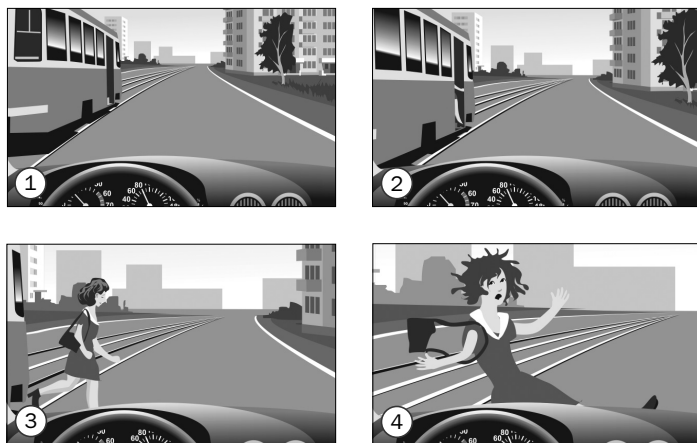


Рис. 75

жения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость» (см. п. 1.2 Правил). То есть необязательно останавливаться, главное — пропустить пешеходов.

В данном примере водитель, как вы понимаете, тоже не обязан был останавливаться, но снизить скорость ему следовало. Он рано расслабился, решив, что уже на его пути пешеходов не возникнет. А если бы был начеку и снизил скорость, то смог бы вовремя среагировать и избежать происшествия.

Рекомендации

Если вы приближаетесь к стоящему посредине дороги маршрутному транспортному средству, снижайте скорость до минимальной, на которой вы сможете вовремя и безопасно остановить машину в случае внезапного появления пешехода. Если пешеходы уже переходят дорогу, разумеется, вы будете вынуждены остановиться. Если пешеходов нет, вы также можете остановиться. Только будьте в этом случае аккуратны — останавливайтесь плавно, с учетом идущих сзади вас автомобилей.

3.2.8. Движение в темное время суток

Столкновение с неисправной машиной, стоящей посередине дороги без опознавательных знаков

Описание ситуации (рис. 76)

Автомобиль 1 двигался в темное время суток по загородной неосвещенной дороге со скоростью 90 км/ч. Поскольку навстречу ему постоянно двигались другие автомобили, то он использовал только ближний свет фар (илл. 1). В какой-то момент водитель заметил на своем пути неисправный автомобиль 2, стоящий посреди дороги без опознавательных знаков (илл. 2, 3). Водитель 1 применил экстренное торможение (илл. 4), но избежать столкновения не смог из-за слишком малого расстояния до препятствия (илл. 5).

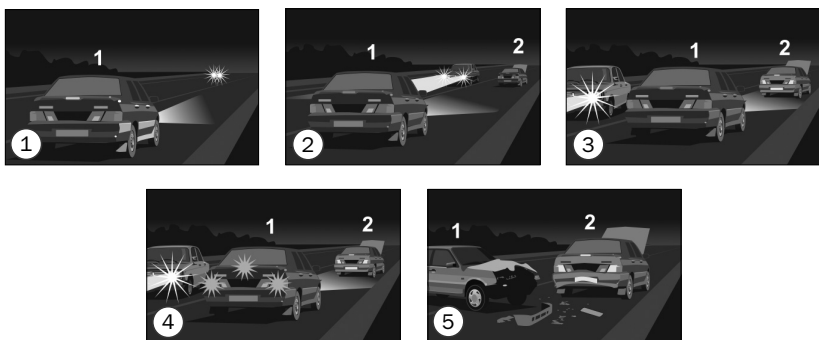


Рис. 76

Комментарии

Про водителя автомобиля 2 из этого сюжета, наверное, уже и говорить не стоит. Машину с дороги не убрал, габаритные огни и аварийную световую сигнализацию не включил, знак аварийной остановки не выставил. В общем, нарушил все писанные и неписанные правила и спровоцировал ДТП. Подробно аналогичные ошибки мы с вами уже обсуждали в примерах выше.

А вот водитель 1, хоть и сделал все в рамках ПДД — двигался с соблюдением скорости на загородной дороге (см. п. 10.3 Правил) и принял меры к снижению скорости при обнаружении препятствия (см. п. 10.1 Правил), но нарушил главное неписаное правило безопасности, которое мы также с вами обсуждали: **скорость должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости** (см. раздел 3.2.4. Скорость движения). Конечно, это правило на самом деле прописано в том же п. 10.1 ПДД, но там, к сожалению, не дается конкретных рекомендаций и значений скоростей и расстояний.

В чем же суть ошибки? Итак, водитель 1 двигался со скоростью 90 км/ч. Много это или мало? Судите сами — это 25 метров в секунду. Это длина школьного бассейна или высота 9-этажного дома. Достаточно много. А если учесть, что водитель 1 ехал ночью по неосвещенной дороге, то это очень много. Ведь он двигался с ближним светом, который, как принято считать, освещает дорогу не более чем на 50 метров. В реальности можно считать 30 м. Тем более что навстречу водителю 1 постоянно едут другие машины, которые

так или иначе светят ему в глаза и ухудшают восприятие обстановки. Не говоря уже о том, что за пределами пучка света фар не видно вообще ничего, в то время как днем видно все как на дороге, так и за ее пределами. Можно издалека заметить бегущего к дороге пешехода и заранее подготовиться к экстренным действиям. Так, на чем мы остановились? Приняли, что в ближнем свете дорога хорошо видна на расстоянии 30 метров. Отлично, идем дальше. Если вы помните, то остановочный путь машины складывается из пути, пройденного за время реакции водителя на опасность, и из тормозного пути. Время реакции среднестатистического водителя принято считать равным, как мы уже обсуждали, одной секунде. То есть водитель 1 прежде, чем начал тормозить, проехал 25 метров. Как вы понимаете, при видимости в 30 метров он не имел никаких шансов избежать столкновения. А тормозной путь на сухом асфальте летом будет не менее 40 метров в лучшем случае. Итого, для безопасной остановки ночью водителю требуется как минимум 65 метров свободной дороги. То есть скорость 90 км/ч при видимости в 30 метров фактически превышена более чем в два раза. И, как видите, даже если мы примем видимость дороги в ближнем свете фар равной 50 метров, все равно этого недостаточно. Все равно 90 км/ч — слишком быстро для такой видимости. Как вы понимаете, речь идет о наличии свободного пространства и о соблюдении первого условия активной безопасности.

С какой же скоростью нужно было двигаться водителю 1, чтобы вовремя заметить препятствие, среагировать и остановить автомобиль? Со скоростью до 50 км/ч, если видимость считать 30 метров, и со скоростью до 70 км/ч, если видимость дороги 50 метров.

Рекомендации

При движении в темное время суток по неосвещенным дорогам старайтесь выбирать меньшую скорость, чем если бы вы двигались по этой же дороге днем. Если вы вынуждены пользоваться только ближним светом, то не превышайте скорости в 70 км/ч.

Если на вашем пути нет встречных машин, то вы можете включить дальний свет фар, который освещает дорогу на расстоянии 100–150 метров. В этом случае можно достаточно уверенно придерживаться скорости и 90, и даже 110 км/ч. Правда, здесь есть одно неудобство. Как только навстречу появляется другая машина, вам, чтобы не ослепить встречного водителя, нужно переключо-

чить дальний свет на ближний. А это означает уменьшение зоны видимости до 30–50 метров, что влечет за собой необходимость снижения скорости. И, конечно, при постоянных переключениях света с дальнего на ближний и обратно было бы очень утомительно и небезопасно также изменять и скорость движения. Поэтому я рекомендую вам все-таки в темноте придерживаться какой-то одной скорости, не очень высокой и безопасной для движения, в первую очередь с ближним светом.

Помните, что освещенность дороги фарами сильно зависит от их чистоты. Не говоря уже о видимости дороги вообще через грязные стекла и зеркала. Грязь на фарах, особенно на ксеноновых, сводит на нет все их «способности». Поэтому перед ночной загородной поездкой убедитесь в их чистоте. Зимой фары загрязняются гораздо быстрее, чем летом, и возможно, что для поддержания видимости дороги вам придется неоднократно останавливаться и протирать фары. На этот случай всегда имейте в машине комплект влажных салфеток, предназначенных для протирания стекол и фар. Их вы можете приобрести практически в любом магазине автозапчастей и аксессуаров.

Ослепление при встречном разъезде

Описание ситуации (рис. 77)

Автомобиль 1 двигался ночью по неосвещенной загородной дороге (илл. 1). Навстречу ему двигался автомобиль 2 с включенным дальним светом (илл. 2). Несмотря на просьбу водителя 1, водитель 2 не переключил свет на ближний и продолжал движение с дальним светом (илл. 3). В результате водитель 1 был ослеплен, потерял ориентацию, частично выехал на встречную полосу и столкнулся с автомобилем 2 (илл. 4).

Комментарии

Начнем обсуждение с нарушителя Правил — водителя автомобиля 2. Согласно пункту 19.2 ПДД, он должен был переключить дальний свет на ближний как минимум за 150 метров до встречного автомобиля. И на любом расстоянии, если водитель 1 попросил его об этом, «моргнув» дальним светом. Но он этого не сделал, чем и спровоцировал ДТП.

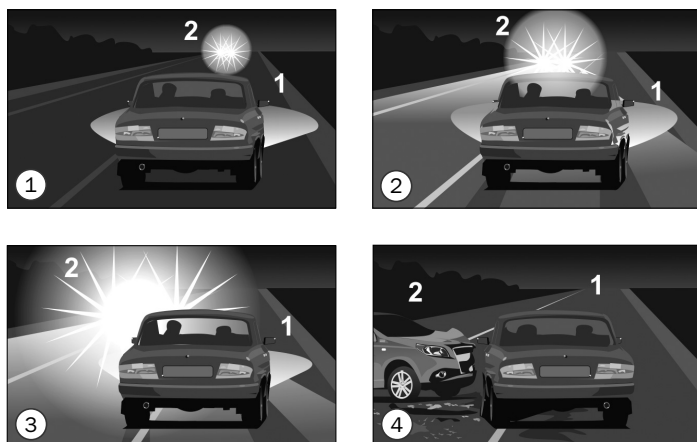


Рис. 77

А водитель 1 избежал бы ослепления и аварии, если бы смотрел не на фары встречной машины, а на правую обочину.

Рекомендации

Всегда переключайте дальний свет фар на ближний, если переди вас движется другой автомобиль. Причем не важно, движется он навстречу вам или в том же направлении, что и вы. Ведь ослепление возможно как через лобовое стекло, так и через черкала заднего вида. Придерживайтесь также следующих рекомендаций.

1. Если встречный автомобиль тоже движется с дальним светом, то вам логично выключить дальний свет в тот момент, когда вы бы хотели, чтобы его выключил водитель встречной машины. Если встречный водитель сделал это первым, то вам следует незамедлительно последовать его примеру. Если встречный водитель движется с ближним светом и попросил вас, «моргнув» дальним светом, переключить свет на ближний раньше, чем вы собирались это сделать, сразу же переключайте.

Переключать ближний свет обратно на дальний вы можете после того, как разъедетесь со встречной машиной.

2. Любой свет обладает особой способностью к ослеплению, когда светит вверх. Это актуально при встречных разъездах на

подъемах и спусках. Что касается разъезда на вершине подъема, то вы всегда можете заранее предугадать появление встречной машины с дальним светом из-за вершины. За несколько секунд до этого сначала появляется «зарез» от света фар. В этом случае заранее переключайте дальний свет на ближний и переводите взгляд к обочине.

3. Если вы движетесь за другим автомобилем с постоянной скоростью, выключайте дальний свет. Тем более что вы можете видеть дорогу далеко впереди себя с помощью фар этого автомобиля. Если вы приближаетесь к автомобилю сзади и собираетесь обогнать его, то выключайте дальний свет примерно за 150 метров до него.

Переключать ближний свет обратно на дальний вы можете сразу после обгона.

При встречном разъезде отводите взгляд на обочину дороги и возвращайте его на середину дороги сразу после разъезда. Особенно важно следовать этой рекомендации на поворотах.

Помните, что ослепить могут не только фары дальнего, но и ближнего света. Особенно если они плохо отрегулированы. Кстати, поинтересуйтесь на вашем автосервисе, насколько правильно они светят у вас. Ведь вы, сами того не осознавая, можете слепить окружающих водителей при ежедневных поездках с ближним светом.

Кроме того, если встречный водитель продолжает двигаться навстречу вам с дальним светом, вы можете на время разъезда закрывать один глаз. Тогда он будет у вас «в запасе» на случай ослепления другого глаза.

Встречный разъезд с автомобилем с неработающей фарой

Описание ситуации (рис. 78)

Автомобиль 1 двигался ночью по неосвещенной загородной дороге, ориентируясь по осевой линии разметки (илл. 1). Навстречу ему двигалось транспортное средство с одной горящей фарой (илл. 2). Водитель 1 решил, что это мотоцикл, и сохранил свое положение на дороге прежним. Однако навстречу ему двигался автомобиль 2, у которого не горела левая фара (илл. 3). Водитель 1 заметил это, но достаточно поздно, и столкновение все-таки произошло (илл. 4).

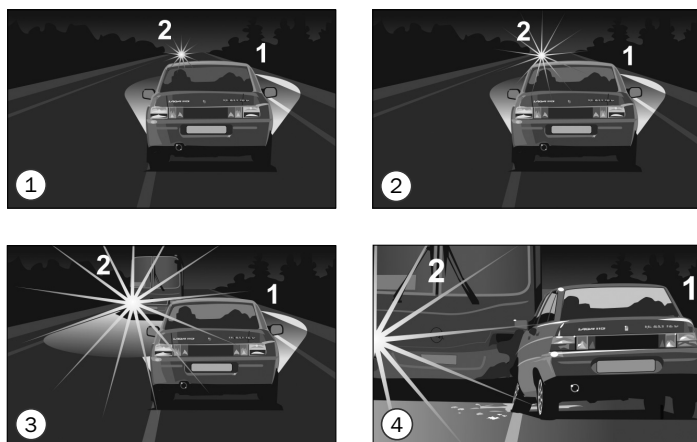


Рис. 78

Комментарии

Очередной раз в примере из этой книги водитель понадеялся на лучший вариант развития событий. И зря. Нет, конечно, я не говорю, что все мы должны стать параноиками и пессимистами. Оптимизм и вера в светлое будущее — неотъемлемая часть нашей жизни, но допускать возможность развития событий, худшего, чем нам хочется, все же стоит. Как сказал в фильме «Ультиматум Борна» директор ЦРУ: «Мое железное правило: надеюсь на лучшее, планирую худшее». И, как показывает жизнь, это правило актуально не только в разведке, но и на дороге. Может, тогда стоит предположить, что четвертое условие активной безопасности актуально также и в разведке? Это, конечно, ничего не изменит, а вот если бы водитель автомобиля 1 предположил, что навстречу движется автомобиль, и как худший вариант — именно с левой неработающей фарой, то вовремя сместился бы правее и безопасно разъехался бы с этой машиной.

И, конечно, желание водителя 1 двигаться ближе к центру дороги можно понять — ведь вероятность встретить препятствие на ее середине куда меньше, чем с краю и тем более на обочине. Но и надолго «зависать» на осевой линии разметки тоже опасно, ведь на середине дороги может оказаться пешеход, кото-

рый переходил дорогу и остановился, чтобы пропустить машины. Или можно наткнуться на отбойник в его начале или на основание путепровода.

Рекомендации

Если вы движетесь ночью близко к центру дороги, будьте особенно внимательны и готовы к объезду неосвещенного препятствия. При появлении встречного транспортного средства заранее смещайтесь вправо. И, разумеется, при виде одной фары предполагайте худший вариант — грузовик с неработающей левой фарой.

Что же касается неработающей фары у вас, то, как ни банально звучит, меняйте лампочки своевременно. На случай если вам предстоит поездка по ночной «двухколейке» с одной работающей фарой, то при появлении встречной машины «моргните» несколько раз дальним светом (если он у вас все-таки работает) — так вы дадите понять встречному водителю, что едете на машине, а не на мотоцикле, и заодно обозначите свои габариты. Можно также длительное время двигаться за другим автомобилем, который будет прикрывать собой встречные машины от вас.

Въезд в тоннель

Описание ситуации (рис. 79)

Автомобиль двигался с большой скоростью днем по городской скоростной дороге (илл. 1). На его пути оказался тоннель (илл. 2), в который водитель въехал без снижения скорости. Из-за резкой смены освещенности водитель на мгновение потерял зрительный контроль над дорожной обстановкой. Когда же его глаза адаптировались к полумраку тоннеля, водитель обнаружил, что быстро приближается к автомобильной пробке (илл. 3). Экстренно затормозив, он так и не смог избежать столкновения с машиной, стоящей в хвосте пробки (илл. 4).

Комментарии

В те далекие времена, когда Природа создавала человека, Она, видимо, «не учла», что через какое-то время человек создаст автомобиль и будет передвигаться на нем с неестественно большой для пешехода скоростью. И, как следствие, наделила человека

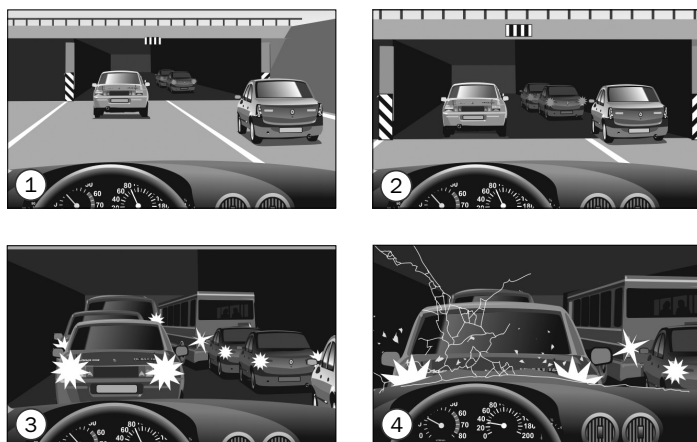


Рис. 79

глазами, способными к световой адаптации. Но к адаптации за длительное время, достаточное лишь для безопасного передвижения с естественной для человека скоростью — пешком и бегом. И, конечно же, этого отведенного Природой времени не хватает для быстрой реакции глаза на изменение освещенности при движении с большими автомобильными скоростями.

Кроме того, глаз человека адаптируется к темноте в несколько раз дольше, чем к яркому свету. Что особенно актуально именно при въезде в тоннель днем.

Если бы водитель из нашего примера помнил об этих физиологических особенностях, то при подъезде к тоннелю заранее снизил бы скорость. И тем самым получил бы дополнительное время для привыкания к освещенности тоннеля и более короткий тормозной (и остановочный — тоже) путь. Тогда бы он вовремя заметил пробку и смог бы безопасно затормозить, тем более что для остановки с меньшей скорости требуется меньше дорожного пространства.

Рекомендации

Помните, что вашим глазам нужно некоторое время, чтобы адаптироваться к темноте после яркого света. Поэтому при подъезде к тоннелю всегда снижайте скорость движения и будьте готовы к появлению препятствия на вашем пути.

3.2.9. Буксировка

Перестроение между буксирующей и буксируемой машинами

Описание ситуации (рис. 80)

Автомобили 1 и 2 следовали друг за другом в левом ряду, и сзади по правому ряду их догнал автомобиль 3 (илл. 1). Водитель 3 увидел на некотором расстоянии перед собой припаркованный грузовик и перестроился в левый ряд между машинами 1 и 2 (илл. 2–3). Водитель 3 понял, что машина 1 буксировала машину 2 на тросе, но понял поздно — уже после столкновения с обеими машинами (илл. 4).

Комментарии

Давайте начнем анализировать этот сюжет с нарушений ПДД. Водитель 2 нарушил п. 7.1 Правил — не включил аварийную световую сигнализацию, будучи буксируемым. Тем самым не дал вовремя понять водителю 3, подъезжающему сзади, что он неисправен и движется на буксире. Далее, водитель 3 перестроился между машинами в полной уверенности, что они спокойно следуют друг за другом совершенно независимо друг от друга. Если бы он сразу понял, что это буксировка, то, конечно, не стал бы влезать. Но он это сделал, так как не заметил трос из-за того, что тот не был должным образом обозначен. А при буксировке трос обязательно должен быть обозначен флажками или щитками в соответствии с п. 20.3 Правил и с п. 9 Основных положений по допуску ТС к эксплуатации. Кроме того, в силу п. 20.3 при буксировке на тросе дистанция между машинами должна быть не более 6 метров. При такой дистанции перестроение между машинами достаточно сложно и опасно, ведь средняя длина легкового автомобиля — более 4 метров. Вероятно, водитель 3 решился на перестроение потому, что дистанция между машинами 1 и 2 была слишком велика, что еще раз говорит о нарушении ими п. 20.3 Правил. В общем, водители 1 и 2 безответственно подошли к буксировке, чем спровоцировали ДТП.

Что же касается водителя 3, то понять его можно. В такой ситуации ему, наверное, сложно было догадаться, что автомобиль 2

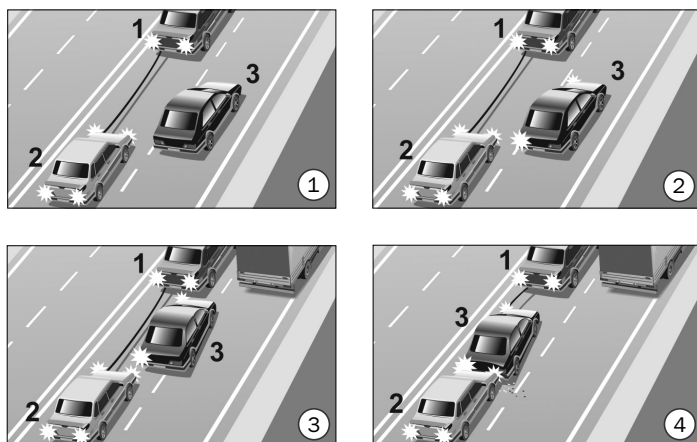


Рис. 80

идет на буксире. Ведь поводов так думать практически не было. Но и внимательным водителя 3 не назовешь. Хотя машины 1 и 2 никак не обозначили себя при буксировке, но они ведь долгое время шли строго друг за другом, с одной и той же скоростью и с постоянной дистанцией. Это ведь могло навести на правильные мысли. Если бы водитель 3 заранее предусмотрел вариант буксировки, то обратил бы внимание на трос и не совершил бы такое нелепое ДТП.

Рекомендации

Если вам придется участвовать в буксировке, то на этот случай помните о существовании следующих правил:

- на буксируемом автомобиле должна быть включена аварийная световая сигнализация (п. 7.1 ПДД);
- на буксирующем автомобиле должен быть включен ближний свет фар (п. 19.5 ПДД);
- дистанция между машинами, то есть длина троса, должна быть от 4 до 6 метров (п. 20.3 ПДД);
- трос должен быть обозначен (п. 20.3 ПДД) как минимум двумя предупреждающими флажками или щитками (п. 9 Основных положений по допуску ТС к эксплуатации).

При повседневных перестроениях в городе, когда машины обычно движутся на малой дистанции друг за другом, помните о рассмотренном сюжете и принимайте соответствующие меры безопасности. Если у вас есть подозрение, что автомобиль, перед которым вы хотите перестроиться, идет на буксире, то внимательно изучите пространство перед ним — возможно, вы увидите там буксировочный трос.

Глава 4

СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ КАК ПРИЧИНА ДТП

Что ж, дорогие читатели, мы с вами разобрали типовые аварийные ситуации и увидели, какие водительские ошибки приводят к ДТП. Надеюсь, теперь вы точно со мной согласны в том, что практически все разобранные аварии можно было предотвратить, причем это мог сделать каждый из участников происшествия. А значит, каждый из участников ДТП является его прямым или косвенным виновником. Отсюда, в свою очередь, следует, что для безаварийной езды недостаточно формального соблюдения ПДД, важно наблюдать за дорожной обстановкой, прогнозировать ее развитие и учитывать возможные риски. И, разумеется, что при езде по дорогам общего пользования наблюдение и прогноз и сохранение защитного пространства вокруг машины более важны, чем грамотная техника вождения, умение быстро проходить повороты и управлять автомобилем в заносе. Но и это не главное. После обсуждения возможных очевидных причин ДТП и разбора примеров настало время открыть вам главный секрет.

Все водительские ошибки, которые мы обсудили выше, могут совершаться не только из-за низкой квалификации водителя, но и из-за его неадекватного состояния. Причем независимо от уровня квалификации. Даже если машину ведет мастер руля и педалей, который никогда не совершает ошибок в повседневных поездках, то ситуация может в корне измениться, если он в данный момент находится в агрессивном состоянии. Тогда вероятность совершения ошибок, как и вероятность ДТП, сильно возрастает, и в этом случае уже не помогут ни навыки вождения, ни внимательность, ни расчетливость. Поэтому я считаю наиболее важным обсудить с вами те моменты, которые могут привести к неадекватному состоянию человека и, как следствие, к ДТП, если такой человек оказался за рулем.

Неадекватное состояние человека за рулем мы с вами рассмотрим с двух сторон: с психологической и физической.

4.1. ЭМОЦИОНАЛЬНАЯ НЕУРАВНОВЕШЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЯ

Среди психологических причин неадекватного поведения водителя, приводящего к ДТП, я бы выделил четыре основные причины:

- агрессивное состояние водителя;
- самоуверенность;
- спешка, суета;
- внешние отвлекающие факторы.

И, по нашей с вами сложившейся традиции, сейчас рассмотрим их все более подробно.

4.1.1. Агрессивное состояние

Это самая важная тема для обсуждения. Ведь она наиболее актуальна сегодня и в то же время наиболее опасна. Ведь агрессивное состояние (рис. 81) — одно из самых опасных состояний человека за рулем, которое резко увеличивает его шансы стать участником ДТП.



Рис. 81. Агрессивный водитель

Что же такое агрессивное вождение и чем оно опасно? Полиция штата Нью-Йорк определяет агрессивного водителя как того, кто обращается с автомобилем в эгоистичной, наглой и развязной манере, безотносительно к правам или безопасности других пользователей улиц и автострад. Или можно сказать, что это вождение под влиянием негативных эмоций, при котором водитель навязывает собственный предел риска другим участникам движения.

А опасность агрессивного состояния за рулем, как мы уже с вами обсуждали, состоит в том, что водитель перестает быть адекватным, трезво оценивать дорожную обстановку и свои возможности и в результате переходит к более рискованной манере езды. То есть агрессивно настроенный человек ведет машину быстрее, чем допускает текущая обстановка, выдерживает дистанцию гораздо меньшую, чем требуется, совершает много неоправданных и рискованных маневров. Еще бывают случаи, когда человек ведет себя так осознанно и даже мстит другим водителям — на подрезание отвечает подрезанием и т.д. И за такое поведение на дороге жизнь «наказывает» водителя с помощью ДТП, причем наказание наступает достаточно скоро, и, к сожалению, обычно оно достаточно сурово. По данным Американского журнала психиатрии, в 20 % случаев аварий со смертельным исходом водители были вовлечены в агрессивные взаимодействия в 6-часовой период до попадания в аварию. Так что, дорогие читатели, у нас с вами появилась новая вводная. Сначала мы договорились, что нужно избегать технических ошибок вождения, затем — что следует избегать тактических ошибок, а теперь появился третий «кит» — необходимо избегать и «эмоциональных ошибок».

Как я уже писал, агрессия одинаково влияет как на низкоквалифицированных водителей, так и на мастеров вождения. Даже если человек мастерски владеет машиной, то отлично знает, что, как и когда нужно делать с органами управления, чтобы вести машину безопасно. Не только знает, но и умеет. Он также знает, с какой скоростью и на какой дистанции до других автомобилей нужно двигаться в той или иной ситуации, на том или ином дорожном покрытии, чтобы движение было безопасным. И не только знает, но и реализует свои знания на практике. Но стоит человеку разозлиться, расстроиться, в общем — стать на какое-то время эмоционально неустойчивым, как все его безопасные «маны» могут исчезнуть, а сам водитель — превратиться в беспринципного и рискованного ездока. И вполне реально, что мастер руля и педалей вопреки своему мастерству, своим знаниям и принципам может попасть в аварию. А что самое интересное, многие низкоквалифицированные водители, не имея многих профессиональных знаний и навыков, могут ездить без аварий благодаря своему спокойствию и осторожности. То есть **эмоциональное равновесие за рулем — необходимое условие для грамотного**



Рис. 82. Эмоциональное равновесие за рулем

применения имеющихся у вас водительских знаний и навыков. Эмоциональное равновесие за рулем — неотъемлемая составляющая безопасного вождения (рис. 82).

Из написанного выше многие водители, возможно, сделают для себя следующий вывод: «Если я спокоен, как танк, и меня никто и ничто в дороге расстроить не может, то для меня тема агрессии не актуальна и у меня все в порядке». Ну, во-первых, сложно представить такого уж «непробиваемого» водителя. Даже самые спокойные и добродушные в жизни люди могут быть ранымы за рулем. Как сказал Даниель — главный герой фильма «Такси»: «Нет более азартного игрока, чем водитель». И дело даже не в этом. Ведь агрессия, эмоциональное расстройство могут возникать не только во время поездки, но и до поездки и по причинам, не имеющим отношения к вождению, бытовая ссора, неприятности на работе и т.д. — все это может иметь такое же негативное и опасное влияние на безопасность вождения, как и агрессия, возникшая за рулем, во время поездки. Но и это не самое страшное. Даже если вы можете, несмотря ни на что, сохранять спокойствие за рулем, то я, конечно, снимаю перед вами шляпу. Но должен сказать, что быть спокойным самому — это только половина дела.

Часто причиной водительской агрессии становится поведение других участников движения. Вызывать негодование могут многие поступки, о которых я расскажу далее.

И часто в случаях такого «оскорбления» автомобилисты исходят из логики «почему ему можно, а мне нельзя?!» и начинают вести себя столь же агрессивно, влияя, в свою очередь, на других водителей. Таким образом, подобные действия вызывают цепную

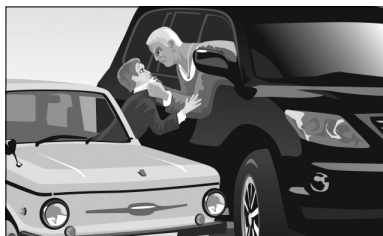


Рис. 83. Не злите других водителей

реакцию среди раздраженных участников движения и могут спровоцировать целую серию ДТП. Поэтому **важно не только самому находиться в состоянии спокойствия, но и вести себя на дороге так, чтобы не вызывать агрессии у других участников движения** (рис. 83).

То есть мы с вами приходим к вопросу водительской этики, но немного с другой стороны. Обычно этика воспринимается людьми как некий «бонус», который немного украшает автомобильную жизнь и делает атмосферу на дороге доброжелательной. Но теперь мы с вами понимаем, что **этика — не просто «бонус», а мощный инструмент для поддержания безопасности не только вашего движения, но и движения окружающих вас участников движения.**

Итак, стоит признать, что **агрессивное состояние водителя за рулем — одно из самых опасных явлений на дороге и, можно сказать, является прямым путем к ДТП.**

И предлагаю пока сделать такой промежуточный вывод: **для того чтобы сохранять бесконфликтную и безопасную атмосферу на дороге:**

- сохраняйте эмоциональное равновесие за рулем, будьте спокойны;
- не злите своими действиями других участников движения.

Как быть спокойным самому?

Давайте сначала поговорим о себе, любимых, и обсудим причины возникновения агрессии, способы ее недопущения и борьбы с ней. Как мы с вами только что обсуждали, причины агрессивного поведения на дороге можно разделить на две основные категории.

1. Водитель сел за руль в агрессивном состоянии, возникшем до поездки и, возможно, по причинам, не имеющим отношения к дорожному движению. Причиной может быть любая бытовая неприятная ситуация дома, на работе и т.п.

2. Водитель эмоционально отреагировал на внешние обстоятельства, возникшие во время поездки. Это может быть поведение других водителей, сотрудников ГАИ, наличие пробок и т.д. Об этих причинах мы с вами еще поговорим далее.

Что касается первого вопроса — возникновения агрессии до начала поездки, то самое простое и действенное, что можно порекомендовать, это **отложить поездку до наступления спокойствия**. Я понимаю, что у всех нас есть важные и неотложные дела и что какие-то там эмоции не могут быть причиной для отказа от поездки. Справедливо, казалось бы. С другой стороны, нужно помнить, что при езде в агрессивном состоянии вероятность стать участником ДТП достаточно велика. И вполне может случиться, что, отказавшись отложить поездку добровольно, водителю придется это сделать вынужденно — «под давлением» ДТП, в которое он попал. Только если при добровольном отказе был шанс немного подождать, успокоиться и сесть за руль позже, то в случае ДТП, вероятно, успокоиться уже не получится. По крайней мере, в течение дня. Так что как быть в случае не очень хорошего настроения — решать вам. Моя рекомендация — либо отложить поездку совсем, либо сначала успокоиться, потом ехать.

Один из приемов самоуспокоения я привожу в Приложении 1 к книге, а сейчас расскажу вам о второй причине агрессии за рулем — реакции водителя на внешние обстоятельства во время поездки. Это может быть просто неблагоприятная дорожная обстановка или заведомо тревожный настрой водителя.

Кроме того, агрессию может вызвать поведение других участников движения, что бывает наиболее часто. В 1988 году английские исследователи выявили десять самых распространенных жалоб водителей:

1. Подрезание и внезапное торможение;
2. Внезапное перестроение или лавирование на дороге;
3. Поворот без использования указателей поворота;
4. Езда по полосе встречного движения;
5. Слишком медленное выполнение поворотов или трогание с места;

6. Крик, брань или жестикуляция в адрес других водителей;
7. «Дергание» и нетерпеливость;
8. Езда «на хвосте» и несоблюдение дистанции;
9. Несоблюдение приоритетов при пересечении равнозначных перекрестков;
- 10 Езда на красный свет или ускорение на желтый.

Как видите, все раздражающие обстоятельства действительно приходят к нам из внешнего мира, и мы практически не можем на них повлиять, не можем их устранить. И как тут не вспомнить известное выражение: **«Не можешь изменить ситуацию — измени свое отношение к ней»!** В самом деле, хотим мы этого или не хотим, но мы живем в такой стране, с такими Правилами, с такими дорогами, с такой организацией дорожного движения и с такими водителями. Мы с вами можем злиться, раздражаться, попадать в аварии, а можем относиться ко всему спокойно и ездить безопасно, но обстоятельства «наплевать» на наше отношение к ним. Они есть. И это нужно принять как данность. Вам же не придет в голову злиться, скажем, на земное притяжение. И сетовать на то, что приходится ходить по полу, когда хочется ходить по потолку... Сила тяжести направлена по направлению к Земле, вниз. Так было, так есть, и так будет. И силе тяжести «все равно», что мы о ней думаем. Так же и здесь — есть обстоятельства, как говорят юристы, «непреодолимой силы», которые нам неподвластны. Остается сделать выбор — раздражаться или оставаться спокойными. Я предлагаю вам второй вариант. И нервы целее, и машина тоже. И настроение в целом лучше.

Попробую сказать то же самое другими словами. Раздражение появляется в результате наших обманутых ожиданий. Наши ожидания в большей части определяются нашим опытом в этом мире. Водитель убежден, что если он уступает дорогу пешеходу, то пешеход должен быть вежливым по отношению к нему. И, уступая дорогу, водитель ожидает, что пешеход поблагодарит его и скажет «спасибо». Если же пешеход не благодарит водителя или, что еще хуже, проворчит что-нибудь вроде «понаехали тут!», то, вероятно, такие действия пешехода вызовут раздражение у водителя. Потому что пешеход не сделал того, что он, по мнению водителя, должен был сделать. Он не оправдал ожиданий водителя. Отсюда напрашивается вывод, аналогичный предыдущему: **чтобы не обмануться в ожиданиях, не ждите от людей многого.**

Если вы будете воспринимать вежливость как должное, то любое ее отсутствие или проявление невежливости будет раздражать вас. Если же изменить «систему координат», начать воспринимать как должное невежливость, а вежливость — как бонус, то ваше настроение за рулем станет более позитивным. Невежливость станет для вас безразличной, а вежливость каждый раз будет поднимать вам настроение.

Более того, если все же и говорить о том, чтобы обстоятельства стали другими, а водители — более культурными, то снова вспоминается философское изречение: **«Хочешь изменить мир — начни с себя»**. Очевидно, мы с вами не можем заставить измениться других людей. Но вы можете заставить измениться себя. Зачем? Это даст шанс того, что вы научите других водителей быть культурными на своем собственном примере. Хотя бы шанс. Которого не будет точно, если вы не начнете меняться сами и будете продолжать злиться на окружающих водителей.

«Вот болтун! — можете вы подумать про меня. — Легко рассуждать, сидя в кресле! А ты сам-то попробовал???» Попробовал, дорогие читатели, сам через это прошел, прохожу до сих пор и именно поэтому смею рекомендовать этот подход вам. Попробую подсказать, как облегчить себе задачу.

Давайте еще раз вернемся к списку «Топ 10 раздражающих поступков». Похоже, основная проблема в том, что водители воспринимают такие поступки на свой счет, оскорбляются и в ответ становятся агрессивными. Однако здравый смысл подсказывает, что большинство из приведенных ситуаций происходят ненарочно. В этих поступках, как правило, нет намерений вам навредить или вас оскорбить. Вопреки нашему восприятию все эти «хамские» поступки вызваны обычной невнимательностью и низким водительским мастерством водителей. За исключением брани в чей-то адрес или намеренно совершенного хамского поступка, например, «подрезания» в отместку. Это мнение многих специалистов по безопасному вождению и психологов. А лично я могу сказать, что часто наблюдаю за людьми, которые себя ведут неадекватно, якобы по-хамски. И в большинстве случаев они просто не смотрят по сторонам и не видят машину, которой они должны уступить дорогу. Что как раз является признаком низкого водительского мастерства. Либо люди чем-то отвлечены, например, разговором по мобильному телефону. В этих случаях ожидать от

человека адекватности просто нельзя, но и попыток намеренного вреда или оскорбления с их стороны тоже нет.

Конечно, с точки зрения психологии такая невнимательность и неадекватность человека говорит о его подсознательном безразличии и неуважении к окружающим людям. Ведь иначе он бы просто не допустил таких поступков — смотрел бы по сторонам внимательно, а по телефону не говорил бы во время движения. Но тут уж ничего не поделаешь, подсознательные установки не осознаются человеком и «закреплены» внутри очень надежно, их «не вырубить топором». Поэтому нам с вами остается лишь принять неадекватных людей на дороге такими, какие они есть, и, повторюсь, изменить к ним свое отношение.

Таким образом, **первым шагом на пути к спокойствию является осознание того, что все «подрезания» и иже с ними не направлены на вас лично, не имеют целью вас оскорбить, а являются следствием обычной невнимательности или спешки человека.**

Второй шаг заключается в попытке найти логическое, а не эмоциональное объяснение чьего-либо хамского поступка. Предположим, вы видите медленно движущийся автомобиль на своем пути, который препятствует вашему проезду. Раздражает? Да. Я бы даже сказал «бесит». Причем лично меня такие вещи раздражают больше всего. Так вот, почему водитель ведет машину так медленно? Вы можете объяснить это несколькими способами. Можно подумать что-то типа «ну что за тормоз?! Сам не едет и другим не дает!». Или «не умеешь водить, нечего за руль садиться, дай другим проехать». Конечно, в таких словах скорее всего есть доля истины. Наверняка это либо водитель-новичок, либо любой водитель, который говорит по сотовому телефону, держа трубку рукой рядом с ухом. Но такой подход, во-первых, не изменит ситуацию, а во-вторых — лишь разозлит вас и повысит риск попасть в ДТП. А еще вы можете объяснить это для себя тем, что автомобиль стар или неисправен, или, возможно, в нем находится ребенок, или кто-то болен и т.д. И я уверен, всегда можно найти объективную причину тому или иному поступку другого водителя, который может вас раздражать. Просто попробуйте поставить себя на его место, понять, какая причина могла бы вынудить так поступить вас, и представить, что этот водитель так поступил именно по этой причине.

Помните, что спешка за рулем — стресс, который тоже очень опасен для водителя. И если человек куда-то опаздывает, то изменить отношение к ситуации сложно. Легко ли смириться с тем, что опаздываешь на самолет, который уходит в нужное место земного шара один раз в неделю? Поэтому, **чтобы избежать спешки и стресса, выезжайте к месту назначения заблаговременно.**

Более того, спешка не только опасна, но и бесполезна. Еще никому не удавалось в суете выиграть значительное время. Имейте в виду, **главная ваша цель как водителя — перемещение из пункта А в пункт Б, а главное условие достижения цели — безопасность.** И ни в коем случае нет условия достижения цели за минимальное время. Поверьте, экономия трех минут на фоне часа езды не стоит той высокой вероятности ДТП, которая возникает из-за спешки и неадекватных действий водителя. **Мастерство водителя заключается в безопасности движения, а не в скорости.**

Если же вы попали в пробку, то изводить себя мыслями об опоздании просто не имеет смысла — быстрее все равно не поедете. Поэтому я рекомендовал бы вам включить успокаивающую музыку и расслабиться.

Итак, мы с вами обсудили исходные установки, с которыми я рекомендую вам регулярно садиться за руль, чтобы не допустить своего раздражения, агрессии. Приведу их еще раз:

- Помните, вы не в состоянии контролировать дорожное движение, только свою реакцию на него. Если вы не можете изменить ситуацию — измените свое отношение к ней. Чтобы не обмануться в ожиданиях, не ждите от людей многого и не воспринимайте желательные для вас поступки окружающих как должное.
- Повлиять на окружающий мир, изменить его можно только одним способом — изменением собственного поведения на дороге в лучшую сторону.
- Чтобы избежать спешки и стресса от ощущения опоздания, выезжайте к месту назначения заблаговременно.
- Главная ваша цель как водителя — перемещение из пункта А в пункт Б, а главное условие достижения цели — безопасность, а не минимальное время достижения пункта назначения. Мастерство водителя заключается в безопасности, а не в скорости.

- Если вы попали в пробку — слушайте успокаивающую музыку.
- Помните, что большинство хамских, на ваш взгляд, поступков не направлены на вас лично, не имеют целью вас оскорбить, а являются следствием обычной невнимательности или спешки человека.

Если кто-то совершил такой поступок по отношению к вам, постарайтесь найти логическое, а не эмоциональное объяснение этому. Постарайтесь оправдать человека.

А как же быть, если агрессия все же возникла?

Если вы во время поездки вспылили, то первое, что я рекомендовал бы вам сделать, это остановить машину. Далее необходимо успокоиться. Собственно, рекомендации те же, что и в случае возникновения агрессии до поездки: отложить поездку, сначала успокоиться, потом ехать.

И вот теперь мы с вами подошли к вопросу «Что же делать, чтобы успокоиться, когда возникла агрессия?». Предлагаю вам упражнение, выполнение которого поможет достаточно быстро избавиться от стресса и негативных эмоций. Это упражнение я взял из книги психологов А.Г. Каменюкина и Д.В. Ковпака «Антистресс-тренинг» (2-е изд. Издательство «Питер», 2008) и привожу их в Приложении 1 в конце книги. Для более глубокого освоения навыков борьбы со стрессом я рекомендую вам прочитать эту книгу.

Кстати, считаю нужным обсудить с вами старый народный способ самоуспокоения, или «выпуска пара», — выругаться в адрес того, кто вам досадил. Этот способ одновременно и хорош, и плох. Хорош он тем, что реально помогает «выпустить пар». Вместе с тем, ругая и крича на человека, вы оскорбляете его и провоцируете на агрессию. То есть вы можете выругаться, отвести душу, но стать при этом зачинщиком «бунта на дороге». Вам хорошо, а водители вокруг стали раздраженными, опасными и с испорченным настроением на весь день. Ну, и, кроме того, настоящий джентльмен или леди никогда не покажет своих отрицательных эмоций, и публичная брань из ваших уст охарактеризует вас не с лучшей стороны.

Тем не менее ни психологи, ни я не против «матюганий» как способа самоуспокоения. Просто этот метод нужно слегка подкорректировать, чтобы сохранить его положительные черты и избавиться от отрицательных. Чтобы сохранить целебные свой-

ства, но не обойти стороной и этическую сторону вопроса. Все очень просто — нужно высказать свои эмоции громко, искренне и от души, но так, чтобы адресат этих высказываний не знал о них, то есть не видел и не слышал ваш выплеск эмоций. Чаще всего окна в машинах закрыты, за исключением жарких летних дней, поэтому услышать вас будет сложно. Но столь же часто можно «увидеть» брань — по выражению лица и губам человека, если он не скрывает от вас своего негодования. Естественно, даже от этого настроение не улучшится. Поэтому достаточно отвернуться и напирать ругань «в никуда». Можно перед началом «бури» отъехать, а лучше всего — припарковаться. Итак, **если кто-то на дороге вас раздосадовал, называйте его любыми словами и так громко, как вам нравится, но так, чтобы вас не видели и не слышали окружающие люди.** Кстати, и пассажирам это слышать тоже, мягко скажем, необязательно.

И после того, как вы почувствовали восстановление эмоционального равновесия, можно отправляться в путь.

Кстати, то же самое я рекомендую вам делать не только в случае возникновения агрессии, но и, например, в случае испуга. Бывают ситуации, когда «чуть не совершил ДТП». В такие моменты обычно наступает стрессовое состояние, испуг, и человек также перестает быть адекватным на какое-то время. То есть **при любом проявлении стресса необходимо остановить машину, сделать перерыв в вождении, прийти в себя и только после этого продолжать поездку.**

Как не раздражать других участников движения?

Чувствую, наш с вами разговор сейчас пойдет о водительской этике. Как мы уже обсуждали, этика является не просто «украшением» дорожного движения, а реальным инструментом поддержания безопасности. Ведь, поступив по отношению к кому-то неэтично, вы «будите зверя» в этом человеке и тем самым провоцируете его на агрессивную и опасную езду. А он, в свою очередь, «передает эстафету» другим водителям и вызывает «волну» агрессии.

Подчеркну, что вам необязательно быть агрессивным самому, **чтобы вызвать раздражение другого водителя. Достаточно быть невнимательным и безразличным к другим водителям, вести себя так, как будто вы на дороге единственный водитель и никого вокруг вас нет.**

Во-первых, это раздражает само по себе. По водителю, по поведению его машины всегда понятно, замечает ли он окружающих водителей и хочет ли он их замечать. И когда водитель никого вокруг не замечает, это неприятно. Потому что «я вас не замечая» воспринимается как «мне на вас наплевать». Обычное неуважение. Самый распространенный пример — езда без использования указателей поворота. Это раздражает, даже если и не вводит в заблуждение. Ведь если водитель хочет перед вами перестроиться, это понятно и без указателей поворота. Для чего же тогда пользоваться «поворотниками», если и без них все понятно? А для того, чтобы проявить внимание и уважение к другим участникам движения. Психологически включение указателя поворота означает «пожалуйста», то есть знак вежливости. Если водитель хочет перед вами перестроиться, включает указатель поворота и ждет вашей реакции, то это подсознательно воспринимается как «разрешите, пожалуйста, мне перед вами перестроиться». Грех не уступить такому водителю. И **если вы будете своими действиями демонстрировать людям, что вы их видите, что вам не «наплевать на них с высокой колокольни» и что вы заботитесь об их безопасности, то никогда не вызовете у них раздражения.**

Во-вторых, невнимательность и безразличие может привести к созданию помех другим участникам движения. Давайте вернемся на несколько страниц назад к списку десяти распространенных жалоб водителей — добрая половина этих поступков может произойти по невнимательности, что мы с вами уже обсуждали. А если не из-за невнимательности, то из-за безразличия, наплевательского отношения. А ничто так не раздражает, как помеха, нарушение планов. **Если вы своими действиями или, наоборот, бездействием нарушаете планы других участников движения, создаете им помехи, то наверняка вызываете у них агрессию.**

Приведу один из примеров создания помех.

Медленное движение при сложности обгона, опережения. Скажем, движение трактора по двухполосной дороге со сплошной разметкой. Обогнать трактор нельзя. Слева — сплошная разметка, справа — обочина, то есть обгон запрещен с обеих сторон. Уверен, все едущие сзади трактора водители испытывают негодование. Но ситуация не изменится, если вместо трактора будет медленно ползти быстрый легковой автомобиль. Он тоже будет

всех раздражать. Как он должен поступить в этом случае? Как минимум посмотреть в зеркало заднего вида и понять, что он мешает другим водителям. Это уже большое дело. Далее есть два варианта, и, я уверен, вы знаете, что это за варианты: либо ускориться и поехать с той скоростью, с которой хотят ехать водители сзади (да, да, семеро одного не ждут, а вы как думали?), либо принять правее, а если нужно — остановиться, и пропустить автомобили вперед, после чего продолжить движение в своем темпе. Кстати, второй вариант есть не что иное, как пункт 11.6 Правил дорожного движения. Вот тогда не только агрессии не будет, но и водители мысленно, а может, и реально скажут «спасибо».

Кстати, вместо встречной полосы и обочины в этом примере ограничивать движение могут другие автомобили. Скажем, если на дороге с двумя полосами движения в одну сторону автомобили в соседних рядах движутся с одинаковыми скоростями рядом друг с другом, то это тоже препятствует их обгону другими машинами. С теми же последствиями. И теми же рекомендациями — сделать так, чтобы водители сзади могли поехать быстрее.

Таким образом, если вы, двигаясь в своем режиме, создаете помеху какому-либо участнику движения, вам следует понять, может ли он самостоятельно, без вашей помощи продолжить движение в нужном ему режиме. Если он этого сделать не может, измените режим движения так, чтобы устранить помеху.

Далее, **раздражение водителя может вызвать нерациональный порядок проезда.** Поясню, что я имею в виду: допустим, вы подъехали к дому по узкой улочке и планируете парковаться, а водитель за вами намерен проехать прямо. Вы начинаете парковаться, улица узкая, с одной попытки не получается, вы паркуетесь в два-три приема, а водитель сзади все ждет, ждет, ждет... И вот вы припарковались, и водитель наконец поехал прямо. Это был нерациональный порядок проезда. Почему? Потому что он вас прождал минуту, чтобы потом проехать за секунду. Вот если бы наоборот — вы сначала приняли бы правее и пропустили бы его, а потом стали бы парковаться, это было бы рационально. Потому что вы бы прождали секунду, чтобы потом парковаться минуту и никому не мешать. Если, конечно, ширина улицы позволяет разъехаться двум водителям.

Кстати, однажды аналогичная ситуация произошла лично со мной на заправке. У колонки находился я, а за мной в очереди

стоял другой водитель. Я залил в бак бензин, и мне нужно было пройти до кассы забрать сдачу. Причем я заправлялся по дисконтной карте, а это достаточно длительная процедура по сравнению с обычной оплатой, и я понимал, что заставлю долго ждать водителя сзади. Поэтому сначала я отъехал чуть вперед и дал ему возможность занять место у бензоколонки. И после этого уже отправился к кассе забирать сдачу. Как выяснилось, этот водитель впечатлился моим поступком. Проходя мимо, он протянул мне руку для пожатия и сказал: «Спасибо вам за то, что цените время других людей!» Как вы понимаете, это был пример рационального порядка проезда.

Поэтому при разъезде с другим водителем оценивайте время проезда каждого из вас. Если ему для проезда нужно меньше времени, чем вам, пропустите его вперед.

В частности, пропускайте вперед машины, которые заведомо мощнее вашей. Не потому что они дороже и солиднее, а потому что им нужно гораздо меньше времени, чтобы уехать. Скажем, при выборе очередности выезда на дорогу «десятки» и Porsche 911 первым рациональнее проехать Porsche. Еще раз: не потому что он дороже, а потому что быстрее. Ведь он разгоняется до «сотни» примерно за 4 секунды, а «десятка» — за 12 секунд. В три раза медленнее, чувствуете разницу?

Таким образом, чтобы не вызывать агрессию у других участников движения, будьте внимательными к ним и относитесь к ним как к вашим союзникам.

Смотрите вперед, по сторонам и в зеркала заднего вида, обращайтесь внимание на других участников движения, наблюдайте за их намерениями и не мешайте им их осуществлять. А еще лучше — помогайте им их осуществлять.

Обозначайте свои намерения, делайте свои планы понятными другим участникам движения.

И наконец, приведу примеры мышления и действий водителя, которые могут привести к агрессии окружающих или, наоборот, создать благоприятную атмосферу на дороге.

Агрессивный способ мышления

Этому бы идиоту хоть капельку моих мозгов!

Я не думаю, что другим тоже нравятся эти правила.

Эй ты, придурок, смотри, куда едешь!

Доброжелательный и рациональный способ мышления

Мне нужно тут быть осторожным. Я не хочу никого подрезать.

Похоже, что этому человеку не терпится перестроиться. Лучше я его пропущу.

Давай! Проезжай первым!

На этом предлагаю остановиться, сделать выводы и двигаться к следующей теме. Вот, собственно, выводы:

1. Эмоциональное равновесие за рулем — необходимое условие для грамотного применения имеющихся у вас водительских знаний и навыков. Эмоциональное равновесие за рулем — неотъемлемая составляющая безопасного вождения.

2. Агрессивное состояние водителя за рулем — одно из самых опасных явлений на дороге и, можно сказать, является прямым путем к ДТП.

3. Важно не только самому находиться в состоянии спокойствия, но и вести себя на дороге так, чтобы не вызывать агрессию у других участников движения.

4. Водительская этика — не просто «бонус», а мощный инструмент для поддержания безопасности не только вашего движения, но и движения окружающих вас участников движения.

5. Помните, вы не в состоянии контролировать дорожное движение, только свою реакцию на него. Если вы не можете изменить ситуацию — измените свое отношение к ней. Чтобы не обмануться в ожиданиях, не ждите от людей многого и не воспринимайте желательные для вас поступки окружающих как должное.

6. Повлиять на окружающий мир, изменить его можно только одним способом — изменением собственного поведения на дороге в лучшую сторону.

7. Чтобы избежать спешки и стресса от ощущения опоздания, выезжайте к месту назначения заблаговременно.

8. Главная ваша цель как водителя — перемещение из пункта А в пункт Б, а главное условие достижения цели — безопасность, а не минимальное время достижения пункта назначения. Мастерство водителя заключается в безопасности, а не в скорости.

9. Если вы попали в пробку — слушайте успокаивающую музыку.

10. Помните, что большинство хамских, на ваш взгляд, поступков не направлены на вас лично, не имеют целью вас оскорбить, а

являются следствием обычной невнимательности или спешки человека.

11. Если кто-то совершил такой поступок по отношению к вам, постарайтесь найти логическое, а не эмоциональное объяснение этому. Постарайтесь оправдать человека.

12. Нельзя садиться за руль в состоянии раздражения. В случае возникновения у вас стрессового состояния (агрессии, расстройства, испуга и т.д.) до того, как вы сели за руль, отложите поездку до наступления спокойствия.

13. Если вы испытали стресс во время поездки (внезапная опасная дорожная ситуация, неприятный телефонный звонок или разговор с сотрудником ГАИ), остановите машину и попытайтесь успокоиться. Используйте для этого упражнения, предложенные в Приложении № 1 к книге.

Еще один проверенный способ успокоения: называйте обидчика любыми словами и так громко, как вам нравится, но чтобы вас не видели и не слышали окружающие люди.

После того как вы почувствовали восстановление эмоционального равновесия, можно продолжать поездку.

14. Чтобы вызвать раздражение другого водителя, достаточно быть невнимательным и безразличным к другим водителям, вести себя так, как будто вы на дороге единственный водитель и никого вокруг вас нет.

15. Если вы своими действиями демонстрируете людям, что вы их видите, что вам не наплевать на них и что вы заботитесь об их безопасности, то никогда не вызовете у них раздражения.

Если вы своими действиями или, наоборот, бездействием нарушаете планы других участников движения, создаете им помехи, то наверняка вызываете у них агрессию.

16. Если вы, двигаясь в своем режиме, создаете помеху какому-либо участнику движения, вам следует понять, может ли он самостоятельно, без вашей помощи продолжить движение в нужном ему режиме. Если он этого сделать не может, измените режим движения так, чтобы устранить помеху.

17. Раздражение водителя может вызвать нерациональный порядок проезда. При разъезде с другим водителем оценивайте время проезда каждого из вас. Если ему для проезда нужно меньше времени, чем вам, пропустите его вперед.

18. Таким образом, чтобы не вызывать агрессию у других участников движения, будьте внимательными к ним и относитесь к ним как к своим союзникам.

19. Смотрите вперед, по сторонам и в зеркала заднего вида, обращайтесь внимание на других участников движения, наблюдайте за их намерениями и не мешайте им их осуществлять. А еще лучше — помогайте им их осуществлять.

20. Обозначайте свои намерения, делайте свои планы понятными другим участникам движения.

Мужчины и женщины за рулем

Американским журналом *Woman Motorist* (1999) был проведен опрос мужчин и женщин о том, какие агрессивные действия они проявляют и как часто. В таблице 2 приведены результаты этого опроса. Из таблицы видно, что женщины за рулем систематически ведут себя менее агрессивно, чем мужчины. А значит, женщины — потенциально более безопасные водители, чем мужчины.

Таблица 2. Проявление агрессии за рулем у мужчин и женщин

Агрессивные действия	Мужчины	Женщины
Ругательства	59%	57%
Превышение скорости	46%	32%
Кричат на других водителей	34%	31%
Сигналят для выражения агрессии	39%	36%
Разгоняются, чтобы отомстить	12%	8%
Показывают оскорбительные жесты	28%	20%
«Висят на хвосте»	14%	9%
Включают дальний свет	25%	13%
Резко тормозят	35%	29%
Подрезают	19%	10%
Перегораживают машиной проезд	21%	13%
Устраивают «гонки»	15%	4%

Однако популярные опросы показывают также, что все большее число женщин приобретает агрессивное водительское поведение и попадает в список с более высокой частотой несмертельных аварий, чем мужчины.

В таблице 3 приведено сравнение водительских качеств, характерных для мужчин и женщин.

Таблица 3. Сравнение положительных и отрицательных водительских качеств мужчин и женщин

Мужчины		Женщины	
Плюсы	Минусы	Плюсы	Минусы
Хорошая ориентация в пространстве	Желание самоутвердиться	Более ответственное отношение к вождению	Плохая ориентация в пространстве
Быстрая реакция	Переоценка возможностей	Развитость периферийного зрения	Повышенная эмоциональность
Эмоциональная сдержанность			

Из таблицы также можно сделать вывод, что мужчины оказываются более стойкими в критической ситуации, чем женщины, но женщины за счет большей ответственности и осторожности менее склонны к попаданию в критические ситуации.

Так что можно долго спорить, лучше ли женщина водит машину, чем мужчина. Но то, что женщина водит не менее безопасно, — это точно.

4.1.2. Самоуверенность

Самоуверенность, то есть излишняя уверенность в собственном водительском мастерстве, — одна из самых распространенных помех безопасности движения. Это чувство испытывают, кстати, подвыпившие водители, и оно же представляет собой наибольшую опасность. Если говорить о трезвых водителях, то самоуверенностью страдают многие начинающие водители, которые только-только начали чувствовать автомобиль. Это, как правило, временное явление, но самое опасное в жизни автомобилиста. Обычно это самый аварийный период, он начинается примерно через 40 тыс. км пробега (или 1–2 года стажа) и заканчивается где-то на 100 тыс. км пробега (или 3–5 лет стажа).

Объясняется такое изменение самооценки водителей просто. Когда начинающий водитель делает первые «шаги», то не уверен в своих действиях, плохо чувствует машину и управляет ею, поэтому ведет себя на дороге излишне аккуратно. По мере приобретения первых навыков вождения вероятность ДТП снижается. Но через некоторое время (1–2 года езды) водитель начинает чувствовать, что автомобиль подчиняется ему, что вызывает удовольствие от вождения. Вот здесь чувство уверенности часто перерастает в самоуверенность, и самооценка водителя становится намного выше его реального мастерства. Это приводит к более рискованной манере вождения и к частому возникновению ДТП. Еще через некоторое время, когда появляется определенный опыт и мудрость, приобретенные в результате некоторого количества ДТП, водитель начинает более трезво оценивать свое мастерство, манера езды становится более спокойной и безопасной.

Так что, если вы — начинающий водитель, эта информация поможет вам избежать предстоящего периода самоуверенности или, по крайней мере, сделать его как можно менее опасным.

Еще одним проявлением самоуверенности является излишняя уверенность водителя в больших возможностях автомобиля, в подушках безопасности и в автостраховке.

Большие возможности автомобиля, по мнению водителя, спасут его от ДТП и позволят выйти «сухим» из любой ситуации. Часто такое мнение складывается о внедорожниках — «еду, как в танке», «полный привод идет, как по рельсам», о любых полноприводных машинах и вообще о современных иномарках, начиненных электронными системами активной безопасности. Об этом мы с вами уже говорили, когда обсуждали безопасность автомобилей различных типов. Напомню вам, что внедорожник хорош только для внедорожной езды, а на асфальтированном повороте такой автомобиль завалится на бок первым. Про машины с полным приводом много говорить не буду, скажу лишь, что они создают ложное впечатление безопасности. Да, они отлично стартуют на скользкой и рыхлой дороге, делают это гораздо лучше одноприводников. Но тормозят-то они так же, как машины с передним или задним приводом. Зимой главное не разогнаться, а затормозить! Про тормозную динамику автомобиля мы с вами уже говорили: она зависит от качества шин, а тип привода тут совершенно ни при чем. Ну и уверенно себя ведет полнопривод-

ный автомобиль только на прямой, а в скользком повороте он непредсказуем и для безопасного управления требует высокого (самого высокого среди всех типов привода) водительского мастерства. Что касается электронных систем, то они практически не повышают возможностей машины, они лишь не дают водителю допустить грубых ошибок. Все равно движение любой машины подчинено законам физики, и их нельзя ни отменить, ни обмануть. Поэтому ощущение больших возможностей машины, как правило, мнимое. Оно лишь вселяет чувство вседозволенности и резко повышает вероятность ДТП.

То же самое можно сказать и про подушки безопасности. Ведь даже ведущие мировые автопроизводители гарантируют жизнь при столкновениях со скоростями всего лишь до 64 км/ч, то есть при лобовом столкновении двух машин, движущихся со скоростью до 32 км/ч каждая. Маловато, не кажется ли вам? А если каждая из машин поедет со скоростью 50 км/ч, что тогда? А если 100 км/ч? Снова хочу донести до вас мысль, что современные и старые машины не отличаются друг от друга принципиально. В новых машинах лишь доводится до ума то, что было не на высшем уровне в старых. Поэтому я **рекомендую вам не обольщаться кажущейся безопасностью современного автомобиля и по-прежнему воспринимать его как источник повышенной опасности. Такой настрой вынудит вас быть собранным водителем и повысит вашу безопасность.**

Про страховку, думаю, говорить не имеет смысла. Страховка не спасет от ДТП и лишь помогает восстановить машину после него, но, увы, не всегда... Мы уже договорились, что на первом месте — активная безопасность, то есть недопущение ДТП.

4.1.3. Спешка, суета

Как показывает жизнь, водитель может перестать быть адекватным из-за того, что опаздывает. В результате он пытается обогнать транспортный поток, суетится, мечется из ряда в ряд, нервничает, в общем — ведет себя более рискованно, жертвуя безопасностью во имя сомнительного выигрыша во времени в несколько секунд или в лучшем случае минут.

Кстати, при разборе аварии после обгона по встречной полосе я вам уже рассказывал об эксперименте, проведенном в Герма-

нии. Двое водителей на одинаковых автомобилях BMW 5-й серии отправились по маршруту длиной 1,5 тыс. км. Задачей одного водителя было двигаться со скоростью потока и не спешить, а второй водитель должен был ехать с максимально возможной скоростью, но в рамках ПДД. В результате второй водитель, естественно, приехал раньше, но всего лишь на полчаса! На участке в полторы тысячи километров выигрыш во времени при максимуме усилий второго водителя составил всего полчаса. При этом у него было множество аварийных ситуаций и экстренных торможений в отличие от первого водителя, который избежал всего этого.

Так что имейте в виду, что **спешка практически не дает выигрыша во времени. Время в пути, к сожалению, определяется не скоростью вашего движения, а скоростью потока, дорожными условиями и режимом работы светофоров.**

В то же время, если человек опаздывает, спешка возникает как бы сама собой, и ее довольно сложно осадить волевым усилием. Поэтому самое простое, что можно сделать, **чтобы избежать спешки и неадекватных действий за рулем, — это заблаговременно выезжать к пункту назначения.** Если вы оценили время пути в один час, выезжайте на десять минут раньше, и тогда спокойствие за рулем вам гарантировано. Если, конечно, вас не выведет из себя поведение окружающих водителей, что мы уже обсуждали выше.

4.1.4. Внешние отвлекающие факторы

Телефон

Все водители знают, что разговор по телефону за рулем сильно снижает безопасность движения, но почему-то мало кто из них воздерживается от таких разговоров.

Исследования показывают, что во время разговора по телефону с помощью устройств «hands-free» (то есть в лучшем случае) активность коры головного мозга снижается примерно на 30 %, что ведет к замедлению реакции водителя. Другими словами, управление автомобилем для водителя становится чуть ли не второстепенной задачей. А это понятно и без исследований: авто с говорящим по телефону водителем можно узнать в толпе машин по одной только манере езды.

Если же говорить о вождении одной рукой, в то время как вторая прижимает телефон к уху, то это еще опаснее: вероятность совершить ДТП возрастает в этом случае в 4–5 раз.

Вывод: старайтесь избегать разговоров по телефону во время движения. А если звонят вам, то либо пропускайте входящие звонки, чтобы перезвонить позже, либо останавливайте машину у обочины для разговора, который вы не хотите откладывать.

Музыка

Возможно, вы удивитесь, но все больше ученых приходит к выводу о вреде музыки за рулем с точки зрения безопасности езды. Проще сказать, в каких случаях она полезна: в долгих междугородных поездках по шоссе спокойная негромкая музыка привлекает внимание водителя и помогает в борьбе с сонливостью. И в пробке музыка может спасти от скуки и уныния. Во всех остальных случаях музыка отвлекает, скрывает от водителя окружающие звуки, которые могли бы способствовать безопасной езде, и может даже вызывать агрессию водителя. Особенно опасна тяжелая музыка (например, Rammstein), так как она особо энергична, экспрессивна и агрессивна и фактически вынуждает водителя ехать в ритме и в стиле музыки. Отсюда становится понятно, что какие-нибудь Rammstein или Nirvana — самые неудачные «спутники» в поездке, и их лучше слушать где угодно, только не за рулем. Не говоря уже о таких «зубрах», как Metallica и Sepultura. Причем кратковременное включение такой музыки тоже заводит и настраивает на агрессивный лад. Бывает достаточно на «длинном» красном светофоре прослушать одну энергичную композицию, чтобы потом провоцировать одну за другой аварийные ситуации. Проверено!

Выводы: воздерживайтесь от музыки за рулем. Если и слушать ее, то на свободной загородной трассе, и негромко, и не особо энергичную и не особо быструю. Самые неудачные условия для прослушивания музыки — интенсивное движение в крупном мегаполисе, когда голова и без музыки перегружена заботами. Самые опасные в дороге стили музыки — тяжелый рок, альтернатива, металл и иже с ними.

4.2. ПЛОХОЕ САМОЧУВСТВИЕ ВОДИТЕЛЯ

Неадекватное состояние водителя может быть вызвано не только психологическими причинами, но и причинами, связанными с общим состоянием и самочувствием человека. Наверняка большинство из них вам давно известны и, возможно, банальны, но я считаю нужным вкратце о них рассказать.

Неадекватное состояние за рулем могут вызывать следующие причины:

- сонливость;
- усталость;
- болезнь;
- курение;
- алкоголь;
- наркотики;
- неблагоприятные климатические условия.

И снова разберем эти пункты более подробно.

4.2.1. Сонливость

Как вы понимаете, желание спать за рулем — наверное, самое опасное, что можно придумать. По статистике, до 3% аварий происходят из-за того, что водитель уснул за рулем. При этом почти в 60% из этих случаев водители засыпают ночью — от полуночи до 5 часов утра. Высокая вероятность засыпания в силу особенностей биоритмов человека существует также и днем — от полудня до 15 часов.

Надо отметить, что желание спать за рулем может возникнуть по двум основным причинам:

- водитель недостаточно выспался перед поездкой;
- на водителя оказывают «убаюкивающее» действие внешние факторы.

Плохой сон перед поездкой опасен еще и тем, что из-за этого увеличивается время реакции водителя. Давайте попробуем сравнить эффект от плохого сна с воздействием алкоголя. Если водитель спал ночью перед поездкой менее 4 часов, его реакция равносильна реакции человека с содержанием в крови алкоголя 0,05 промилле¹. А бессонная ночь в этом смысле аналогична 1 промилле алкоголя в крови, что равносильно приему примерно 15 г водки.

¹Промилле — это тысячная доля, или одна десятая процента. 1 промилле алкоголя в крови означает, что на 1000 г жидкости организма содержится 1 г алкоголя.

Если же водитель хорошо выспался перед поездкой, в этом случае он тоже может заснуть за рулем или, по крайней мере, испытать такой позыв организма. Ведь и дорога может оказать снотворное действие. Длительная езда с постоянной скоростью по загородному шоссе с качественным покрытием (монотонная и спокойная) может оказаться, образно говоря, действеннее любого снотворного. Причем этот эффект усиливается мирно спящими пассажирами в салоне. Плохая вентиляция салона автомобиля, малое количество воздуха, а также его высокая температура от отопителя (зимой) оказывают такое же воздействие. Аналогичен эффект от плотной еды перед поездкой.

Поэтому, если вам предстоит важная поездка, найдите возможность выспаться перед ней. Если сон вас одолевает уже во время поездки, то пробуйте бороться с ним. Если, конечно, нет возможности поспать. Если вас усыпляет монотонная дорога, то пробуйте менять скорость движения, включите музыку негромко, попросите пассажиров разговаривать с вами или следить за тем, чтобы вы не окунулись в сон. Обеспечьте поступление в салон прохладного воздуха, если это возможно. Можно остановить машину, размяться, сделать зарядку, пробежку, умыться прохладной водой и т.д.

Но лучшим способом повышения тонуса является активирующая дыхательная техника, которую я привожу в Приложении 1 в конце книги. Это упражнение, как и технику дыхательной релаксации, я взял из книги психологов А.Г. Каменюкина и Д.В. Ковпака «Антистресс-тренинг» (2-е изд. Издательство «Питер», 2008). Выполнив предложенное упражнение, вы прогоните сон уже в течение минуты.

4.2.2. Усталость

Усталость за рулем может возникать по разным причинам, из которых мы рассмотрим две:

- усталость и недостаточный отдых до поездки;
- длительное непрерывное вождение.

Исследования показывают, что если водитель управляет машиной без перерыва более 7 часов подряд, то его шансы попасть в ДТП возрастают более чем в 2 раза по сравнению с вероятностью того же при нормальной длительности вождения. А при

непрерывном вождении более 13 часов вероятность совершения ДТП становится уже в 10 раз выше. Что значит «нормальная длительность вождения»? Согласно международному договору «Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные перевозки (ЕСТР)», максимальное время непрерывного управления автомобилем составляет 4,5 часа, а минимальное время отдыха — 45 минут, которое допускается разбивать на интервалы длительностью не менее 15 минут. При этом максимальное разрешенное время езды в сутки — 9 часов.

Поэтому я рекомендовал бы вам придерживаться указанных норм: и здоровее, и целее будете. Конечно, указанные нормы — максимально допустимые, и вам совсем не обязательно работать на максимуме возможностей. Лучше не дожидаться предельного времени езды, а отдыхать по 10 минут каждые 2 часа.

Кроме того, из-за особенностей биоритмов человека работоспособность изменяется в течение дня и в течение недели. Первые 2–3 часа рабочего дня происходит вработывание, далее около 2 часов длится период устойчивой работоспособности, и после этого — падение работоспособности в результате утомления. После обеденного перерыва имеет место аналогичная ситуация.

Похожим образом обстоит дело и с работоспособностью в течение недели. Первые два дня после выходных идет фаза вработывания. В среду–четверг работоспособность становится оптимальной, после чего снижается.

Нетрудно догадаться, что **вероятность попасть в ДТП тесно связана с работоспособностью — чем больше утомление и ниже работоспособность, тем выше риск ДТП. Имейте это в виду и будьте осторожны.**

Кроме того, в случае усталости, как и при желании спать, можно выполнить активирующее дыхательное упражнение, описанное в Приложении 1 к книге.

4.2.3. Болезнь

Плохое самочувствие водителя, болезненное состояние приводят к снижению работоспособности и остроты реакции, а значит — к повышению вероятности ДТП. Кроме того, простудные заболевания опасны еще и тем, что ухудшают остроту зрения

водителя из-за раздражения слизистой оболочки глаз. Далее, простуженному водителю во время поездки приходится чихать, что каждый раз отвлекает его от дороги на 1–2 секунды, а этого бывает достаточно для совершения ДТП. Ведь за 1 секунду автомобиль при скорости 60 км/ч проходит около 17 метров, а за 2 секунды — все 34 метра.

Люди, страдающие хроническими заболеваниями: сердечно-сосудистыми, гастритом, диабетом, глухотой, наркоманией, радикулитом, неврозом, — также имеют существенно больше шансов стать участниками ДТП, чем здоровые люди.

Еще одним негативным следствием болезни является необходимость принимать лекарственные препараты. Многие лекарства приводят к сонливости, рассеянию внимания, замедлению реакции, головокружению, могут также подавлять психомоторные функции организма. В частности, такими свойствами обладает большинство «популярных» лекарств, прием которых сегодня уже стал обыденным: тавегил, супрастин, персен, валериана, тера-флю, колдрекс, фервекс, а также любая анестезия. Все это отрицательно сказывается на безопасности движения и повышает вероятность ДТП. Поэтому, если вы приняли лекарство и вам нужно отправиться в поездку, обязательно прочитайте аннотацию к препарату и выясните его побочные действия. **А вообще я не рекомендовал бы вам садиться за руль в плохом самочувствии. Если же поездку отложить невозможно, то учитывайте возможные последствия, будьте особенно аккуратны, перестраховывайтесь во всем — в скорости, во времени, в дистанции. Составляйте себе больше времени на оценку ситуации и принятие решения.**

4.2.4. Курение

По данным французских экспертов, число ДТП, связанных с курением, составляет 5 % от общего числа аварий. Кроме того, исследования по работоспособности курящих и некурящих водителей показали, что некурящие водители показывали хорошие результаты при работе длительностью вплоть до 8 часов, а у курящих водителей уже через 2 часа резко снижалась работоспособность и возрастало число ошибок. Специалисты объясняют это более низким уровнем здоровья у курящих людей.

Вообще курение снижает безопасность движения по нескольким причинам.

Во-первых, во время прикуривания и стряхивания пепла взгляд водителя на 1–2 секунды отрывается от дороги. Как мы только что с вами обсуждали, за это время автомобиль может пройти значительные расстояния и совершить ДТП.

Во-вторых, курение влияет на центральную нервную систему человека и оказывает успокаивающее действие, что снижает работоспособность и увеличивает время реакции водителя. А это, очередной раз скажу, повышает риск попасть в ДТП.

В-третьих, статистика показывает, что среди ДТП, связанных с хроническими заболеваниями, наибольший процент аварий имеют водители с болезнями бронхов. А это напрямую связано с курением.

Конечно, курить или не курить — ваше личное дело. Поэтому я не призываю вас бросать (или не начинать) курить, но **могу порекомендовать воздержаться от курения во время поездки**. Если говорить о повседневных городских поездках, то они длятся в среднем не более часа. Лично я не курю, и мне трудно влезть в шкуру курильщика, но думаю, что заставить себя подождать час с курением — не так много. Если же ваши поездки сильно удлиняются из-за пробок, то я не вижу проблемы в том, чтобы покурить, стоя в пробке, или застрять намеренно в пробке, чтобы покурить.

4.2.5. Алкоголь

Около 20 % всех ДТП совершают нетрезвые водители. Причем «пьяные» аварии, как правило, имеют тяжелые последствия. В США 70 % водителей, погибших в ДТП, были нетрезвыми за рулем. Алкоголь опасен для водителя по двум причинам.

Во-первых, в результате употребления алкогольных напитков даже в небольших дозах у водителя рассеивается внимание, замедляется его переключение, сужается поле зрения, увеличивается время реакции, замедляются действия с органами управления. Все это, как вы понимаете, только снижает безопасность движения.

Во-вторых, самым опасным последствием приема спиртного водителем являются гипертрофированная самоуверенность и переоценка своих возможностей. В отличие, скажем, от больного

водителя, который понимает ограниченность своих возможностей и от этого ведет машину более внимательно и осторожно. А пьяному — «море по колено», он ведет машину намного более рискованно, ему экстренная ситуация может казаться нормальной и безопасной; более того, он сам стремится к острым ощущениям — к созданию таких ситуаций. Это резко увеличивает шансы попасть в ДТП, которых тем больше, чем больше концентрация алкоголя в крови.

Как известно, у обсуждаемого вопроса есть и юридический аспект. Если ранее было запрещено вождение при любом содержании алкоголя в крови, то с 1 июля 2008 г. под состоянием опьянения понимается наличие абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови или 0,15 и более миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха. Это равносильно примерно половине литра пива или 40 г водки, выпитой взрослым мужчиной массой 80 кг. Казалось бы, можно спокойно принять один стакан среднекрепкого пива и садиться за руль. Однако я бы этого делать не советовал, несмотря на послабления в законе.

Во-первых, даже от такого небольшого количества выпитого будет ощущаться запах. Если инспектор ГАИ его от вас учует, то придется пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, а это — потеря времени. Но может обойтись потерей не только времени — вдруг экспертиза покажет содержание у вас алкоголя выше нормы? Что тогда? А это вполне может случиться — возможно, вы выпили больше или крепче, чем думали, возможно, у вас так работает организм, а может — вам «шьют» дело...

Во-вторых, если произойдет ДТП, то никто не посмотрит на то, сколько именно алкоголя у вас в крови. Суд будет ориентироваться на сам факт употребления алкоголя, и это никак не пойдет вам на пользу.

В общем... зачем вам все эти проблемы?

4.2.6. Наркотики

Наркотики — это тот же алкоголь, только хуже. Поэтому для вождения в состоянии наркотического опьянения актуально все написанное выше об алкоголе, плюс неплохо бы включить воображение и нарисовать более мрачные возможные последствия.

4.2.7. Неблагоприятные климатические условия

Температура окружающего воздуха тоже влияет на состояние водителя и на безопасность его езды. Оптимальный температурный диапазон в салоне машины — 20–22 градуса. При повышении температуры воздуха до 30 градусов, как правило, повышается время реакции водителя, причем на треть. Плюс к этому снижается острота зрения. При температуре ниже 15 градусов ухудшается не только реакция, но и работа мышц. Не говоря уже о том, что такая температура может вызвать простуду у водителя, особенно при использовании кондиционера в жару. Что очередной раз сказывается на безопасности движения негативно.

Поэтому я рекомендую вам не злоупотреблять возможностями климатической системы, если она есть в вашей машине, и использовать ее для поддержания оптимальной температуры. Если же у вас нет кондиционера, то в жаркую погоду имейте в виду возможные последствия и корректируйте свой стиль езды в соответствии с ними.

Глава 5

КАК ИЗБЕЖАТЬ ДТП? ВЫВОДЫ

После всего написанного хорошо бы сделать выводы, вспомнить ключевые факторы безопасности вождения и закрепить их.

Итак, первое: **помните об основах безопасного вождения.**

1. Понятие безопасности движения принято разделять на два понятия: активная безопасность и пассивная безопасность. Активная «отвечает» за предотвращение ДТП, пассивная — за снижение тяжести последствий ДТП.

2. Все ДТП можно условно разделить на две категории:

- ДТП, происходящие из-за потери водителем контроля над автомобилем;
- ДТП, происходящие из-за потери водителем контроля над дорожной обстановкой.

3. Как следствие, понятие активной безопасности тоже можно условно разделить на два:

- «автомобильная» активная безопасность, отвечающая за контроль над автомобилем;
- «дорожная» активная безопасность, отвечающая за контроль над дорожной обстановкой.

4. Обеспечение этих видов безопасности требует от вас совершенно разных навыков:

- контроль над автомобилем подразумевает качественную технику вождения — правильную посадку, действия с органами управления, навыки приемов управления в штатных и критических ситуациях;
- контроль над дорожной обстановкой вы сможете осуществлять с помощью тактически грамотного поведения на дороге — наблюдения, прогнозирования, сохранения защитного пространства, правильного выбора скорости.

5. Избежать ДТП — важнее, чем попасть в него, но остаться невредимым. Другими словами, активная безопасность — на первом месте.

6. Активную безопасность можно определить как возможность в любой момент совершить экстренный маневр, который позволил бы избежать ДТП.

Вы имеете возможность совершить экстренный маневр лишь при одновременном соблюдении четырех следующих условий:

- наличие свободного дорожного пространства вокруг автомобиля;
- наличие запаса динамики автомобиля;
- наличие запаса сцепления шин с дорогой;
- вы физически и психологически готовы к экстренной ситуации.

7. Выполнение первого и четвертого условий практически полностью зависит от вас, выполнение второго и третьего условий зависит как от вашего водительского мастерства, так и от конструктивных особенностей автомобиля.

8. При условии грамотного вождения спортивный автомобиль дает возможность обеспечить наибольшую активную безопасность за счет высокой динамичности и управляемости, а также за счет низко расположенного центра тяжести.

9. Автомобиль внедорожного типа обеспечивает наименьшую активную безопасность среди легковых автомобилей из-за высоко расположенного центра тяжести. Это делает его менее маневренным, неустойчивым в поворотах и склонным к опрокидыванию.

10. Пассивную безопасность, то есть безопасность при столкновении, обеспечивают не размеры машины как таковые, а способность кузова поглощать удар, зависящая от грамотности проектировки кузова и качества материалов, из которых изготовлены детали.

Чем больше способны сминаться детали кузова, тем безопаснее автомобиль с точки зрения столкновения.

11. Тяжесть последствий столкновения прямо пропорциональна массе и квадрату скорости автомобиля. Чем выше скорость движения перед столкновением, тем тяжелее последствия. Ведущие мировые автопроизводители гарантируют жизнь водителю при столкновениях с суммарной скоростью (то есть скорость машины плюс скорость машины, идущей навстречу) не более 64 км/ч. При более высоких скоростях не помогут ни ремни, ни подушки безопасности, ни длинный капот, ни высокая посадка.

12. Современный автомобиль не дает вам права расслабляться. Безопасность вождения требует от вас всегда быть начеку, независимо от того, каким автомобилем вы управляете.

Ваша безопасность за рулем автомобиля находится только в ваших руках.

Второе: избегайте ошибок в технике вождения.

1. Выработайте единые шаблоны действий с органами управления, которые были бы эффективны в критических ситуациях. Каждое повторяющееся действие всегда выполняйте правильным способом и используйте как можно меньше вариантов, если правильных более одного.

2. Соблюдайте правильную посадку. Так вы можете быть готовы к экстренной ситуации и способны справиться с ней в случае ее возникновения (четвертое условие активной безопасности). Неправильная посадка может помешать вам эффективно действовать в случае возникновения критической ситуации, что повышает риск возникновения ДТП.

3. Выбатывайте плавную манеру вождения. Чем плавнее вы ведете машину, чем более ровно и мягко она передвигается по дороге, тем больше вы имеете запаса сцепления с дорогой и тем движение безопаснее (третье условие активной безопасности).

Чем резче водитель ведет машину, тем меньше он имеет запаса сцепления с дорогой и больше вероятность срыва колес в скольжение.

4. Выбирайте нужную передачу в нужный момент времени. При установившемся движении в свободных условиях допустимо движение на повышенной передаче (в режиме низких оборотов коленвала). В экстренных случаях (например, обгон по встречной полосе) движение на повышенной передаче является грубейшей ошибкой. Правильным же и наиболее безопасным при обгоне было бы движение с ускорением на пониженной передаче (второе условие активной безопасности) — в зоне высоких оборотов коленвала и с полностью нажатой педалью газа.

5. Избегайте длительного движения накатом — движения при разъединении трансмиссии с помощью включения нейтральной передачи или выжима педали сцепления. Самое безопасное движение — движение с включенной передачей. Движение накатом можно использовать кратковременно на время переключения передачи или при торможении перед самой остановкой машины.

6. Избегайте торможения при повернутых передних колесах, а также поворота руля при торможении. Шины могут делать в

полной мере что-то одно: либо тормозить, либо поворачивать. Наиболее безопасное сочетание торможения (или ускорения) и поворота — совершение этих действий по очереди. Одновременное использование этих действий опасно, так как резко уменьшает запас сцепления шин с дорогой и может привести к скольжению машины.

7. На входе в поворот поворачивайте руль один раз и на минимальный угол, достаточный для движения по траектории постоянного радиуса. Если машина движется по дуге на пределе сцепления, то доворот руля приведет к скольжению шин и потере устойчивости или управляемости машины. Наиболее безопасным является движение в повороте с постоянным или уменьшающимся углом поворота колес.

8. Задавайте взгляду правильное направление. Смотрите в ту точку дороги, в которую вы хотите привести автомобиль через несколько секунд. Не смотрите туда, куда вы не хотите привести машину.

Третье: избегайте тактических ошибок.

1. Помните, чем больше пустоты вокруг вашей машины, тем безопаснее ваше движение. Создание такой зоны безопасности вокруг машины, «жировой прослойки», — ваша задача.

2. Сохраняйте защитное пространство спереди и сзади от вашего автомобиля — соблюдайте безопасную дистанцию до автомобиля, идущего впереди (и сзади). Если вы достигаете его не менее чем за 2 секунды при движении по летнему асфальту, то дистанцию можно считать безопасной. И не менее чем за 4 секунды по скользкой зимней дороге.

Если вы вообще избегаете бесполезных и незапланированных торможений, то дистанцию также можно считать идеальной, как и вашу манеру езды в этом случае.

3. Сохраняйте защитное пространство по сторонам от вашего автомобиля — соблюдайте безопасный боковой интервал. В соседних рядах по бокам не должно быть постоянных «соседей». Машины сбоку от вас, а также вы сбоку от других машин, могут быть только во время обгонов и торможений.

4. Включайте фары ближнего света во время движения в любое время суток и в любую погоду.

Регулярно используйте указатели поворота.

5. Наблюдайте за дорогой, задавайте правильное направление для взгляда. Ваш взгляд должен «блуждать» по дороге и за ее пределами во всех направлениях от вашей машины. В данную секунду он должен быть направлен в то место, откуда наиболее вероятно появление препятствия и откуда его появление наиболее опасно для вас.

6. Будьте готовы к появлению препятствия из «мертвой зоны». Проезжая мимо таких зон (припаркованные автомобили, зеленые насаждения, постройки и т.п.), снижайте скорость и увеличьте боковой интервал.

7. Не ждите, что другие участники движения будут соблюдать ПДД. Такое убеждение является тактической ошибкой водителя и часто приводит к авариям. Допущение возможности появления нарушителя на своем пути — еще одна составляющая активной безопасности.

8. Анализируйте дорожную ситуацию и прогнозируйте ее развитие. Чем на большее число «ходов» вы можете прогнозировать, тем более ожидаемым для вас будет ее изменение и тем лучше вы готовы к этим изменениям (четвертое условие активной безопасности).

9. Выбирайте оптимальную скорость относительно транспортного потока, в котором вы движетесь. Если вы не делаете незапланированных торможений, скорость вашего движения идеальна.

10. Выбирайте безопасную скорость относительно того участка дороги, по которому вы едете.

Скорость должна быть различной в разных условиях видимости и тем меньше, чем меньше расстояние видимости. Она должна быть такой, чтобы в случае внезапного появления из невидимой части дороги препятствия на вашем пути вы могли безопасно остановить машину. А при одной и той же видимости дороги скорость должна быть тем ниже, чем более скользкая дорога под колесами.

11. Перед тем как оказаться на пути другого автомобиля, оценивайте не только расстояние до него, но и скорость. Автомобиль, движущийся вдалеке с большой скоростью, намного опаснее автомобиля, который движется недалеко от вас с маленькой скоростью.

Четвертое: **следите за исправным состоянием вашего автомобиля.**

1. Регулярно (один раз в неделю, по выходным дням) проверяйте следующее:

- уровень масла в двигателе;
- уровень тормозной жидкости в бачке и состояние главного тормозного цилиндра на предмет подтеков;
- уровень омывающей жидкости в бачке;
- давление в шинах.

Проверять уровень масла следует при остывшем двигателе, не менее чем через 10 минут после остановки двигателя. Проверять давление в шинах следует также при остывших шинах — не менее чем через 2 часа по окончании поездки.

2. Возите с собой канистру с жидкостью стеклоомывателя, соответствующей сезону.

3. Следите за исправностью следующего:

- рулевого управления (отсутствие люфта);
- фар и других внешних световых приборов;
- стеклоочистителей;
- топливной системы (отсутствие запаха бензина или солярки);
- различных узлов и соединений, их герметичностью (отсутствие луж и подтеков под машиной);
- зеркал заднего вида;
- ремней безопасности;
- подголовников сидений.

При обнаружении какой-либо неисправности из этого списка сразу же устраните ее.

4. Устанавливайте шины и колеса тех размеров, которые рекомендованы заводом-изготовителем.

Допустима установка более низкопрофильных шин на колеса большего диаметра, не более чем на один дюйм превышающие заводские показатели. Если же вы хотите кардинально изменить параметры шин и колес, то это требует более глубокого тюнинга автомобиля. В этом случае не допускайте самодеятельности и обратитесь к профессионалам.

5. Поддерживайте шины в хорошем состоянии. Ставьте новые шины, как только износились старые. Если ваши шины изнашиваются быстрее, заменяйте их на новые максимум через 5 лет.

6. Используйте четыре одинаковые шины на всех четырех колесах. Недопустимо устанавливать шины с разным рисунком протектора на одну ось. Недопустимо устанавливать на одну из осей шипованные шины, а на другую — нешипованные.

7. Летом используйте летние шины, а зимой — зимние.

8. Перед поездкой осматривайте колеса на предмет их целостности, наличия воздуха в шинах, а также на предмет возможного отсутствия болтов крепления.

9. Имейте с собой в машине следующие аксессуары:

- медицинская аптечка;
- знак аварийной остановки;
- огнетушитель;
- набор инструмента с баллонным и свечным ключами;
- домкрат;
- насос или компрессор;
- манометр;
- запасное колесо (или «докатка»);
- два противооткатных упора;
- буксировочный трос;
- переносная лампа или фонарь;
- светоотражающий жилет;
- нож;
- жидкий герметик для ремонта шин;
- провода для запуска двигателя от внешнего источника (для «прикуривания»);
- жидкость стеклоомывателя, соответствующая сезону;
- щетка для снега и скребок для льда (зимой);
- перчатки из материи;
- влажные салфетки для очистки рук, стекол и фар, по желанию — и для интерьера машины;
- солнечные очки;
- атлас автомобильных дорог той местности, по которой вы часто ездите.

Пятое: помните, что качество дорог неидеально.

1. Во время движения уделяйте внимание состоянию дороги и будьте готовы к неожиданностям.

2. Помогайте дорожным службам содержать дороги в надлежащем состоянии. Если вы заметили чужеродный предмет, ле-

жащий посреди дороги, уберите его. Так вы поможете многим водителям избежать неприятностей.

3. В случае ДТП по вине дорожных служб помните, что по закону они обязаны возместить вам ущерб. Вызывайте сотрудника ГАИ и оформляйте ДТП, чтобы использовать эти документы для возмещения ущерба.

Шестое: садитесь за руль в хорошем самочувствии.

1. Если вам предстоит важная поездка, найдите возможность выспаться перед ней. Сон за рулем — прямой путь к ДТП с тяжелыми последствиями.

2. Помните, что вероятность попасть в ДТП тесно связана с работоспособностью — чем больше утомление и ниже работоспособность, тем выше риск ДТП. Отдыхайте перед поездкой. Обязательно делайте перерывы в длительной поездке. Максимально допустимое время непрерывного вождения — 4,5 часа. Максимально допустимое время вождения в сутки — 9 часов.

3. Старайтесь избегать поездок за рулем в плохом самочувствии. Если же поездку отложить невозможно, то учитывайте возможные последствия, будьте особенно аккуратны, перестраховывайтесь во всем — в скорости, во времени, в дистанции. Оставляйте себе больше времени на оценку ситуации и принятие решения. Помните, что многие лекарства замедляют реакцию.

4. Воздерживайтесь от курения во время поездки.

5. Поддерживайте комфортную температуру в салоне автомобиля, 22–24 градуса. Не злоупотребляйте возможностями климатической системы, если она есть в вашей машине.

Седьмое и самое главное: будьте спокойны, находясь за рулем.

Ведите себя учтиво по отношению к другим участникам движения. Не злите их.

1. Эмоциональное равновесие за рулем — необходимое условие для грамотного применения имеющихся у вас водительских знаний и навыков. Эмоциональное равновесие за рулем — неотъемлемая составляющая безопасного вождения.

2. Агрессивное состояние водителя за рулем — одно из самых опасных явлений на дороге и, можно сказать, является прямым путем к ДТП.

3. Важно не только самому находиться в состоянии спокойствия, но и вести себя на дороге так, чтобы не вызывать агрессию у других участников движения.

Водительская этика — не просто «бонус», а мощный инструмент для поддержания безопасности не только вашего движения, но и окружающих вас участников движения.

4. Помните, вы не в состоянии контролировать дорожное движение, только свою реакцию на него. Если вы не можете изменить ситуацию — измените свое отношение к ней. Чтобы не обмануться в ожиданиях, не ждите от людей многого и не воспринимайте желательные для вас поступки окружающих как должное.

5. Повлиять на окружающий мир, изменить его можно только одним способом — изменением собственного поведения на дороге в лучшую сторону.

6. Помните, что спешка практически не дает выигрыша во времени. Время в пути, к сожалению, определяется не вашей скоростью движения, а скоростью потока, дорожными условиями и режимом работы светофоров. Чтобы избежать спешки и стресса от ощущения опоздания, выезжайте к месту назначения заблаговременно.

7. Главная ваша цель как водителя — перемещение из пункта А в пункт Б, а главное условие достижения цели — безопасность, а не минимальное время достижения пункта назначения. Мастерство водителя заключается в безопасности, а не в скорости.

8. Если вы попали в пробку — слушайте успокаивающую музыку.

9. Помните, что большинство хамских, на ваш взгляд, поступков не направлены на вас лично, не имеют целью вас оскорбить, а являются следствием обычной невнимательности или спешки человека.

Если кто-то совершил такой поступок по отношению к вам, постарайтесь найти логическое, а не эмоциональное объяснение этому. Постарайтесь оправдать человека.

Нельзя садиться за руль в состоянии раздражения. В случае возникновения у вас стрессового состояния (агрессии, расстройства, испуга и т.д.) до того, как вы сели за руль, отложите поездку до наступления спокойствия.

10. Если вы испытали стресс во время поездки (внезапная опасная дорожная ситуация, неприятный телефонный звонок или разговор с сотрудником ГАИ), остановите машину и попы-

тайтесь успокоиться. Используйте для этого упражнения, предложенные в Приложении 1 к книге.

11. Еще один проверенный способ успокоения — высказывание эмоций вслух. Называйте обидчика любыми словами и так громко, как вам нравится, но чтобы вас не видели и не слышали окружающие люди.

12. После того как вы почувствовали восстановление эмоционального равновесия, можно продолжать поездку.

13. Чтобы вызвать раздражение другого водителя, достаточно быть невнимательным и безразличным к другим водителям, вести себя так, как будто вы на дороге единственный водитель и никого вокруг вас нет.

14. Если вы своими действиями демонстрируете людям, что вы их видите, что вам не наплевать на них и что вы заботитесь об их безопасности, то никогда не вызовете у них раздражения.

Если вы своими действиями или, наоборот, бездействием нарушаете планы других участников движения, создаете им помехи, то наверняка вызываете у них агрессию.

15. Если вы, двигаясь в своем режиме, создаете помеху какому-либо участнику движения, вам следует понять, может ли он самостоятельно, без вашей помощи продолжить движение в нужном ему режиме. Если он этого сделать не может, измените режим движения так, чтобы устранить помеху.

16. Раздражение водителя может вызвать нерациональный порядок проезда. При разъезде с другим водителем оценивайте время проезда каждого из вас. Если ему для проезда нужно меньше времени, чем вам, пропустите его вперед.

17. Таким образом, чтобы не вызывать агрессии у других участников движения, будьте внимательными к ним и относитесь к ним как к своим союзникам.

Смотрите вперед, по сторонам и в зеркала заднего вида, обращайтесь внимание на других участников движения, наблюдайте за их намерениями и не мешайте им их осуществлять. А еще лучше — помогайте им их осуществлять.

Обозначайте свои намерения, делайте свои планы понятными другим участникам движения.

18. Женщины в своем большинстве ведут себя за рулем менее агрессивно и более ответственно. Значит, женщина потенциально более безопасный водитель, чем мужчина.

19. Помните, что для начинающего водителя, который почувствовал свою машину, характерно состояние самоуверенности, которое часто приводит к ДТП. Это состояние возникает, как правило, через 40 000 км пробега, или через 1–2 года стажа.

20. Не обольщайтесь кажущейся безопасностью современного автомобиля. Такой настрой вынудит вас быть собранным водителем и повысит вашу безопасность.

21. Старайтесь избегать разговоров по телефону во время движения. Если звонят вам, либо пропускайте входящие звонки, чтобы перезвонить позже, либо останавливайте машину у обочины для разговора, который вы не хотите откладывать.

22. Воздерживайтесь от музыки за рулем. Если и слушать ее, то на свободной загородной трассе, и негромко, и не особо энергичную и не особо быструю. Самые неудачные условия для прослушивания музыки — интенсивное движение в крупном мегаполисе. Самые опасные в дороге стили музыки — тяжелый рок, альтернатива, металл.

Это были основные выводы, которые, я надеюсь, помогут вам в автомобильной жизни и сделают ее приятнее и безопаснее. Кроме того, в Приложении 2 в конце книги я привожу таблицу «Условия активной безопасности», где перечислены четыре условия и все факторы, которые влияют на безопасность вождения.

Глава 6

ЧТО ДЕЛАТЬ, КОГДА ДТП НЕИЗБЕЖНО?

Давайте теперь немного поговорим о самом неприятном — о том моменте, вернее, о тех секундах или долях секунды, в которые водитель понимает: сейчас произойдет что-то нехорошее. То есть мы с вами обсудим критические ситуации, в которых велика вероятность совершить столкновение, и аварийные ситуации, когда ДТП произойдет точно и важно снизить тяжесть его последствий.

Должен вам сказать, что самое важное в таких случаях — сохранить самообладание. Выход из многих критических ситуаций требует уверенного владения навыками контраварийных действий, которые можно получить только в результате специальных и регулярных тренировок. Поэтому здесь я не буду углубляться в детали экстренного маневрирования, а расскажу об основных задачах, которые приходится решать водителю в таких ситуациях. И одна из таких задач — сохранение самообладания.

Предлагаю вернуться к классификации причин ДТП и выделить три типа возможных ситуаций:

- потеря водителем контроля над автомобилем (занос, снос, вращение машины);
- выход из строя каких-либо деталей автомобиля;
- столкновение с препятствием.

И теперь, как мы с вами уже привыкли, обсудим все это по порядку. Напомню, что одним из условий активной безопасности является ваша постоянная готовность к экстренной ситуации. Что подразумевает правильную посадку за рулем и правильное положение рук на руле (см. рис. 3). Это мы уже обсуждали, и, подчеркну, правильная посадка одинаково важна во всех трех типах ситуаций.

6.1. ПОТЕРЯ ВОДИТЕЛЕМ КОНТРОЛЯ НАД АВТОМОБИЛЕМ

Разбор критических ситуаций и описание контраварийных приемов я дал в главе 3, описав, что нужно делать для стабилизации машины при возникновении заноса и других неприятностей.

А что делать, если водитель полностью потерял контроль над машиной? Скажем, она начала вращаться по дороге или вошла в ритмический занос. Наверняка в этом случае любой водитель продолжил бы борьбу с машиной и пытался бы каким-либо способом ее стабилизировать. Приемы управления могут быть умелыми или не очень, но в таких ситуациях крайне важно следующее: **смотрите туда, и только туда, куда вы хотите привести машину**. Как мы с вами уже обсуждали, **машина движется туда, куда мы рулим, а рулим мы туда, куда смотрим**. И это особенно актуально в критических ситуациях. Скажем, если машину несет на какое-то препятствие, то велика вероятность столкнуться с ним, если взгляд водителя прикован к препятствию. И так же велик шанс избежать столкновения, если вы, оказавшись в такой ситуации, будете смотреть на свободное место, где нет никаких препятствий.

Это правило столь же необходимо и в любых других ситуациях, в которых важно избежать столкновения.

Кстати, отдельно скажу про действия водителя при вращении машины. Если вы не смогли остановить начавшийся занос и машина перешла во вращение, то в отсутствие других машин это и не так страшно. Ведь вращающийся автомобиль движется по прямой. И если вы находитесь на прямой дороге, то вращение вдоль дороги закончится остановкой и лишь сократит тормозной путь. Поэтому в случае вращения машины ничего особенного делать не нужно — выжмите педали сцепления (если у вас механическая коробка передач) и тормоза и ждите окончания вращения. После остановки вращения позаботьтесь о том, чтобы машина располагалась вдоль, а не поперек дороги. Иначе вероятность столкновения с проезжающими мимо машинами резко возрастет.

6.2. ВЫХОД ИЗ СТРОЯ АВТОМОБИЛЯ

Здесь я предлагаю рассмотреть две самые опасные ситуации:

- повреждение деталей подвески, в результате чего водителю сложно изменить направление движения машины;
- отказ тормозной системы, из-за чего водителю трудно снизить скорость и остановиться.

6.2.1. Повреждение деталей подвески

Под этим можно подразумевать разрыв рулевой тяги, повреждение обода колеса, прокол или взрыв шины и т.д. Причем это может произойти как самопроизвольно, от старости деталей, так и вследствие удара передним колесом о бордюр. При возникновении таких неисправностей автомобиль стремится повернуть в сторону поврежденного колеса или даже завращаться вокруг него. Кроме того, эти ситуации вызывают самопроизвольное вращение рулевого колеса, которое может привести к травме большого пальца водителя. Особенно актуально это для переднеприводных автомобилей, оборудованных реечным механизмом рулевого управления. Рулевое колесо может буквально вырваться из рук.

Все эти ситуации потребовали бы от вас приложения к рулевому колесу значительного усилия, чтобы сохранить устойчивость и управляемость автомобиля. Поэтому, повторюсь, вам необходимо занимать правильное положение в кресле и держать руль двумя руками в положении «10–2» или «9–3». Чтобы приложить к рулю максимальное усилие и гарантированно удерживать руль, отведите локти в стороны, чтобы задействовать мощные мышцы плеч и спины (рис. 84).



Рис. 84. Блокировка руля с помощью мышц плеч и спины

Далее, для поддержания заданного направления движения автомобиля при пробое шины вам необходимо дополнительно поворачивать руль в сторону, противоположную направлению поворота автомобиля. Поворачивайте руль по минимуму — не более чем это необходимо для компенсации увода. Избегайте резких движений рулем, так как может произойти «подворачивание» спущенного колеса и опрокидывание автомобиля.

Кроме того, при повреждении колеса необходимо остановить машину. Для этого снижайте скорость плавно — либо с помощью торможения двигателем, отпустив педаль газа, либо плавно нажимая на педаль тормоза. Конечно, вся эта плавность актуальна, когда дорога свободна и нет риска столкновения, опрокидывания, съезда в кювет и т.д. Если же одновременно с этим вам придется еще и уходить от столкновения, то, конечно же, старайтесь избежать его любыми способами.

Кстати, имейте в виду, что спущенная задняя шина влияет на изменение траектории движения значительно меньше, чем передняя. С одной стороны, это не так опасно, а с другой — можно вообще не почувствовать пробоя задней шины и спокойно продолжить поездку, что уже через несколько сотен метров может привести шину в негодность.

6.2.2. Отказ тормозной системы

Эта ситуация встречается достаточно редко, так как современные автомобили оборудованы двухконтурной тормозной системой, при которой почти исключается полный отказ. Но если это все-таки происходит, то тяжелые последствия весьма вероятны.

В такую ситуацию могут попасть старые легковые автомобили при разрыве тормозного шланга, дефекте колесного тормозного цилиндра, а также в случае низкого уровня тормозной жидкости в бачке главного тормозного цилиндра, если водитель до поездки не проверил и не исправил этого.

Обычно отказ тормозной системы вызывает стресс своей неожиданностью и остротой ощущений. Опытный водитель в этом случае применяет импульсное торможение, чтобы повысить давление в тормозной системе. Неопытный водитель скорее всего продолжит давить на педаль тормоза, доходя до шокового состояния и полного оцепенения.

Что же делать в случае отказа тормозов? Я могу предложить вам четыре способа торможения — два традиционных и два нетрадиционных. Это:

- торможение двигателем;
- торможение стояночным тормозом;
- торможение вращением;
- аварийное контактное торможение.

Торможение двигателем

Это относительно простой прием. Если вы во время движения отпустите педаль газа, то автомобиль перейдет к плавному замедлению. Что и есть торможение двигателем. По мере снижения оборотов коленвала двигателя тормозное усилие будет уменьшаться, поэтому для поддержания необходимого замедления нужно включать пониженные передачи. В обычных условиях это лучше делать с использованием перегазовки (за исключением машин с современными «автоматами», способными автоматически делать перегазовки), что мы с вами уже обсуждали при разборе аварийных ситуаций (см. главу 3). Но в экстренных случаях лучше включать передачу без перегазовки, но плавно отпуская педаль сцепления для сглаживания рывков автомобиля. Тогда автомобиль получит дополнительное замедление за счет трения дисков сцепления. Если в автомобиле установлена коробка «автомат» и имеет функцию ручного переключения, то остается лишь переключать передачи вниз с помощью селектора передач или подрулевых лепестков. Если ручного режима переключения нет, то торможение двигателем будет малоэффективным.

Как мы уже обсуждали, в штатном режиме движения лучше переходить на пониженную передачу в тот момент, когда стрелка тахометра достигнет 2500 об/мин, что обеспечит среднее по интенсивности замедление. В критической же ситуации необходимо получить от мотора максимально возможное замедление, для этого нужно переключаться вниз так, чтобы после каждого переключения стрелка тахометра поднималась до красной зоны. Рекомендую вам потренироваться это делать «на гражданке». Тогда вы будете знать, при каких именно оборотах коленвала на вашей машине нужно включать пониженную передачу, чтобы попасть в зону высоких оборотов, но и чтобы «наильно не загнать» стрелку в запрещенную красную зону.

Кроме того, для усиления тормозного эффекта имеет смысл переходить не на одну, а на две-три передачи вниз. Если у вас механическая коробка передач, то для этого нужно просто включить соответствующую передачу. Если же у вас «автомат», то нужно дернуть селектором в сторону понижающей передачи не один, а два или три раза.

И будьте осторожны на скользкой дороге — неаккуратное включение пониженной передачи может привести к скольжению ведущих колес и потере устойчивости или управляемости автомобиля.

Торможение стояночным тормозом

Здесь все просто. Поскольку ручной тормоз, как правило, имеет самостоятельный механический привод и не зависит от работы гидравлической тормозной системы, то скорее всего останется исправным в случае отказа тормозов. Поэтому для снижения скорости можно использовать его. Можно также включить ручной тормоз и параллельно применять торможение двигателем.

Только включайте «ручник» аккуратно, чтобы не заблокировать колеса. Иначе автомобиль начнет скользить по дороге и потеряет устойчивость или управляемость. На большинстве машин ручной тормоз «прихватывает» задние колеса, и в случае их блокировки произойдет занос и разворот машины.

Торможение вращением

А это уже нестандартный прием управления автомобилем. Такое торможение очень эффективно, так как поступательное движение машины переходит во вращательное, и тормозной путь задних колес «скручивается» в спираль. То есть шины «чертят» по асфальту линию той же длины, что и при обычном торможении юзом по прямой, только эта линия скручена в спираль.

Для того чтобы перейти к торможению вращением, нужно выполнить последовательно три операции (рис. 85).

1. Создать начальный импульс вращения. Проще всего это сделать с помощью ручного тормоза. То есть нужно повернуть руль и дернуть ручной тормоз так, чтобы заблокировать задние колеса (илл. 1).

Если же на вашей машине невозможно вызвать занос ручным тормозом (не работает, блокирует передние или все колеса, имеет электронный привод и т.д.), то есть еще один универсальный прием, с помощью которого можно развернуть практически любую машину — ритмический занос. Для его создания нужно интенсивно поворачивать руль из стороны в сторону, желательно с небольшой задержкой в повернутом положении. Уже после перево-

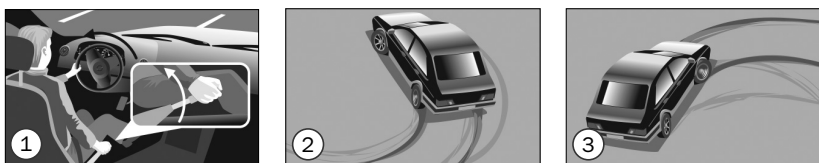


Рис. 85. Торможение вращением

да руля в противоположную сторону автомобиль должен пойти в занос.

2. Перейти во вращение вокруг передних колес за счет скольжения задних (илл. 2). Для этого оставьте включенным ручной тормоз. Если же вы создали ритмический занос вращением руля, то ничего дополнительного делать не нужно — продолжайте вращать руль, и машина развернется сама.

3. Перевести автомобиль во вращение вокруг задних колес за счет скольжения передних. То есть нужно выполнить так называемый полицейский разворот. Для этого, когда машина развернется на 180 градусов и продолжит движение задом, поверните руль в сторону, противоположную направлению вращения (илл. 3).

При этом, если у вас механическая коробка передач, то выжмите педаль сцепления, а если «автомат», то попробуйте перевести селектор в положение N. Это поможет защитить коробку от выхода из строя, но в то же время это и не самое важное при отказе тормозов.

Помните, что **при выполнении этого приема нужно, как и всегда, смотреть только туда, куда вы хотите привести машину.**

Если после описанных действий не удалось полностью остановить машину, то можно продолжить вращение, повторив прием нужное количество раз до полной остановки.

Описанный прием очень эффективен в аварийных ситуациях, связанных с отказом тормозной системы, но достаточно сложен и требует высокого уровня мастерства. Рекомендую вам для его освоения пройти курсы контраварийного вождения, потому что его использование без специальной тренировки может привести к непредсказуемым последствиям.

Хотя если водитель стоит перед выбором: попробовать первый раз в жизни торможение вращением и, если повезет, оста-

новить машину или не пробовать, но, к примеру, упасть на машине с обрыва, то, разумеется, надо пробовать. И вообще, если отказали тормоза, а вокруг дороги много свободного пространства, можно просто продолжать движение по инерции, изменяя направление движения. Скажем, ездить по кругу до полной остановки.

Аварийное контактное торможение

Если остановить машину предыдущими способами по каким-то причинам не удастся, то всегда есть возможность уменьшить тяжесть последствий ДТП с помощью управляемого удара о препятствие. Этот способ торможения целесообразно применять в случаях, когда опасности подвергается жизнь человека либо при уходе от крайне опасного столкновения с движущимся на большой скорости автомобилем.

Конструкция автомобиля рассчитана на то, что кузов должен безопасно погасить энергию движения при столкновении с препятствием. Наибольшими буферными возможностями обладают крылья и багажник. Они достаточно хорошо деформируются при ударе и смягчают его. Наибольшую жесткость среди кузовных деталей имеют продольные лонжероны, поэтому лобовой удар является самым опасным.

Итак, для выполнения контактного торможения нужно уйти от лобового столкновения и попытаться погасить скорость скользящим ударом о какое-либо препятствие, желательно неподвижное. При этом учитывайте возможность отскока и соответствующее изменение траектории.

Если позволяет ваша квалификация, можно совместить контактное торможение с предыдущим приемом торможения вращением.

Перед моментом удара примите меры самостраховки:

- упритесь левой ногой в пол;
- прижмитесь спиной к сиденью;
- захватите руль двумя руками и разведите локти в стороны.

Помните, что **при выполнении и этого приема нужно смотреть только туда, куда вы хотите привести машину.**

6.3. СТОЛКНОВЕНИЕ С ПРЕПЯТСТВИЕМ

Хотя эта ситуация может быть следствием заноса автомобиля или отказа тормозов, я вынес ее в отдельную категорию. Ведь она может произойти в обычных городских условиях просто из-за несоблюдения дистанции. В этом случае будем считать, что автомобиль исправен, а уйти от столкновения невозможно из-за недостатка места на дороге.

Итак, вспомним два правила.

Смотрите только туда, куда вы хотите привести автомобиль. Если на дороге есть хоть какое-то свободное место, куда можно направить машину во избежание столкновения, нужно смотреть в это место. Только тогда у вас будет шанс избежать ДТП.

Перед ударом займите позу самостраховки (рис. 86):

- упритесь левой ногой в пол;
- прижмитесь спиной к сиденью;
- захватите руль двумя руками и разведите локти в стороны.

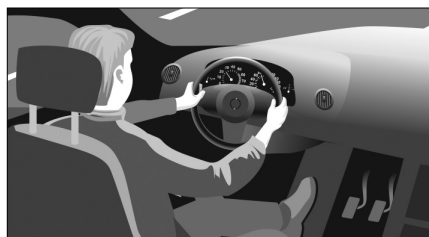


Рис. 86. Поза самостраховки

Вероятно, многие водители перед столкновением будут до последнего пытаться снизить скорость и экстренно тормозить. Правая нога при этом упирается в педаль тормоза (за исключением применения импульсного торможения).

Иногда у водителя есть выбор, с чем именно совершить столкновение. Возможно, уйти от столкновения нельзя, но можно выбрать «мишень». Поэтому давайте расставим приоритеты. Конечно, врезаться нужно в ту машину, которая дешевле. Это была шутка. А если серьезно, то я перечислю некоторые варианты в порядке убывания их привлекательности с точки зрения тяжести последствий.

1. Автомобиль, движущийся в попутном направлении.
 2. Неподвижное препятствие (автомобиль, дерево, стена). При этом чем менее жесткое препятствие, тем безопаснее столкновение. То есть автомобиль в этом смысле предпочтительнее, чем стена.
 3. Легкий автомобиль, идущий навстречу, например «Жигули».
 4. Тяжелый автомобиль, идущий навстречу, например внедорожник или, еще хуже, грузовик.
 5. Человек — пешеход, велосипедист, мотоциклист.
- При этом помните, что скользящий удар всегда более безопасен, чем лобовой.

И отдельно коснусь пятого пункта — наезда на человека. Будьте готовы во имя спасения жизни и здоровья пешехода избежать наезда на него за счет столкновения с другим препятствием. Приоритетность при выборе «мишени» мы с вами только что обсудили. И конечно же, всегда используйте возможность перевести лобовой удар в скользящий.

Глава 7

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ПРОИЗОШЛО ДТП?

Как же действовать, когда аварийной ситуации избежать не удалось?

Какие существуют неотложные правила?

Что надо делать в первую очередь после аварии?

Как оказать первую помощь?

Куда звонить?

7.1. ПРОЦЕДУРЫ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП

Вот что говорится о действиях водителя в случае ДТП в п. 2.5 Правил дорожного движения:

«При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию,

и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

— сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции».

Давайте поговорим с вами об этом подробнее. ДТП — ситуация неприятная, но готовым к ней быть необходимо. Развитие ДТП во многом зависит от действий участников, а приведенная информация даст вам общие рекомендации и не может служить полным руководством на все случаи жизни.

По составу участников ДТП выделяются в **три группы**:

1. Автомобиль — автомобиль;
2. Автомобиль — дорога (яма, лежащий полицейский, столб, отбойник);
3. Автомобиль — человек.

Давайте разберем эти ситуации подробнее.

7.1.1. ДТП: автомобиль — автомобиль

К моменту написания этой книги прошло уже 7 лет с момента появления в нашей стране закона об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО) владельцев транспортных средств. И если раньше, до принятия этого закона, финансово защищенными могли себя чувствовать лишь водители, застраховавшие свою ответственность добровольно, то сегодня защищенным может себя чувствовать любой водитель. Понятно, что в жизни может возникнуть много сложностей при получении страховых выплат, но важно помнить одно: времена «наездов» и «разводов» ушли в прошлое. Ну или почти ушли. Лазейки для «разводов» при ДТП существуют и сейчас, и я пару слов о них позже скажу. Но главное — это то, что с появлением ОСАГО потерял смысл старый добрый метод под названием «решить вопрос на месте». То есть в случае ДТП вам следует обязательно и немедленно сообщить о нем в ГАИ. Тем более что в случае «договоренности на месте» вы рискуете быть дополнительно «разведенными на деньги», так как сейчас появились новые способы вымогания денег, и многие «подставляли» только и ждут согласия честного водителя решить вопрос неформально, без привлечения ГАИ.

Помните при этом, что полис ОСАГО покрывает лишь небольшую часть ущерба:

- до 160 тыс. руб. материального ущерба, если участников ДТП более двух;
- до 120 тыс. руб. материального ущерба, если участников двое;
- до 160 тыс. руб. ущерба здоровью каждого пострадавшего.

Но и этими деньгами вам удастся воспользоваться, лишь если вы все сделаете строго по закону, а не по «понятиям», то есть вызовете на место ДТП сотрудников ГАИ.

Конечно, люди попадают разные, и кто-то из участников ДТП может по старинке начать на вас «наезжать» и давить. Что бы вам ни говорили, не обращайтесь и делайте все по закону — через вызов сотрудников ГАИ. Но имейте в виду, что финансовые претензии со стороны других участников ДТП к вам лично могут быть вполне справедливыми и реализованы даже через суд. Если, к примеру, человек использует машину для работы и не может ее эксплуатировать после ДТП, то имеет право на время ремонта взять аналогичную машину напрокат. Тогда затраты придется возмещать виновнику ДТП добровольно или через суд, и эти затраты не покрывает никакой страховой полис. Поэтому, если вы вдруг окажетесь в подобной ситуации, я рекомендую вам вызвать на место ДТП не только сотрудников ГАИ, но и юриста. Главный принцип для вас должен быть таким: никаких обязательств и оценки фактов ДТП не давать без присутствия компетентного юриста.

В любом случае переживать и бояться из-за возникшего ДТП не стоит. Очевидно, настроение от этого не улучшится, и машину жалко, но страха за свою ответственность у вас быть не должно. И первое незыблемое правило, которого следует придерживаться в любой ситуации, известно практически всем нам с детства из мультика про Карлсона: «Спокойствие, только спокойствие!» Старайтесь избежать необдуманных поступков, что бы вам ни говорили другие участники ДТП.

Итак, в случае возникновения ДТП с участием другого автомобиля придерживайтесь следующей схемы действий.

1. Первое, что вы должны сделать, — нужно сразу же остановить машину (или не трогать ее с места, если до столкновения она была остановлена), как только вы поняли, что произошло столкновение. До приезда сотрудников ГАИ и оформления происшеств-

вия нельзя перемещать автомобили и какие-либо отлетевшие в результате удара детали вашей машины или машины других участников ДТП.

2. Затем следует позаботиться о безопасности на месте ДТП: установить на дороге **знак аварийной остановки** и включить аварийную сигнализацию. Помните, что расстояние от машины до знака аварийной остановки должно быть в городе не менее 15 метров, а вне населенных пунктов — 30 метров (п. 7.2. ПДД). Также напомним вам, что в соответствии с ПДД знак аварийной остановки должны выставить все участники ДТП.

3. Вызовите к месту происшествия сотрудников необходимых экстренных служб:

ГАИ (по номеру 020 с мобильного телефона) и, если нужно, «Скорой помощи» (030 с мобильного телефона) и МЧС (010 с мобильного телефона). Кроме того, сейчас в России существует единый номер вызова всех экстренных служб: 112 (см. также раздел 7.2). Службы отреагируют быстрее, если вы позвоните по нескольким известным вам номерам, а также если это сделают и другие участники ДТП. Кроме того, можно попросить проезжающих водителей сообщить о происшествии на мобильные и стационарные посты ДПС.

Кстати, не советую вам пренебрегать вызовом ГАИ, если вы решили, что вызов уже сделали другие участники ДТП. Известны случаи, когда люди вызывают «своих», а то и «подставных» сотрудников ГИБДД. Потому всегда звоните в милицию самостоятельно, независимо от действий других участников ДТП.

4. Сделайте фотоснимки ДТП.

Благо большинство людей сейчас пользуется мобильными телефонами, а большинство мобильных телефонов оборудованы фотокамерами, сделать фото не должно составить труда. Фотографируйте все, что считаете нужным: место нахождения автомобилей на проезжей части, знаки вокруг, какие-то посторонние предметы, которые препятствовали проезду и стали причиной ДТП. Обязательно фотографируйте повреждения автомобилей, а то их может стать гораздо больше к моменту осмотра. Фотографируйте лица нетрезвых водителей – виновников ДТП, иначе к моменту рассмотрения может выясниться, что они кристально трезвы. Фотографируйте сотрудников ГИБДД, чтобы исключить «оборотней в погонах».

5. Позаботьтесь о наличии свидетелей происшествия.

В некоторых ситуациях доказать вашу невиновность (или смягчить вину) помогут только **очевидцы** ДТП, которые впоследствии смогут стать свидетелями. По вполне понятным причинам люди не всегда охотно идут в свидетели (даже при ДТП на парковке), поэтому объясните вашему потенциальному союзнику, что от него требуются только паспортные данные и подпись под изложением происшествия (возможно, и свидетельствование на суде).

Помните, что свидетелями по делу ДТП могут быть и ваши пассажиры, даже если они приходятся вам близкими родственниками.

Никогда не следует пренебрегать записью адресов и телефонов свидетелей происшествия, в особенности если вы находились в машине один (одна).

6. После выполнения первичных рекомендаций как можно скорее обратитесь в вашу страховую компанию, где вы оформляли полис ОСАГО и КАСКО (если есть). Телефоны страховой компании вы можете найти на полисе ОСАГО, который вы всегда должны иметь с собой в машине. Страховой агент сможет соблюсти все формальности, необходимые для страховой компании. *В случае неграмотного оформления происшествия страховая компания может отказать возместить ущерб. К такой «неграмотности» относится и способ «договориться на месте» с другим участником ДТП. Возможно, вам понадобится обратиться к адвокату-специалисту, который сможет достоверно оценить размер компенсации, необходимость привлечения экспертов и на основе своего опыта рекомендовать экспертов и автотехников.*

Кроме звонка в страховую компанию, во время ожидания сотрудников ГАИ рекомендуется самому четко **зафиксировать ход аварии — составить** схему и описание ДТП: что, почему и в какой последовательности произошло.

Запишите номер, цвет и марку другой автомашины, адрес и телефон водителя автомашины и ее пассажиров, номер его страхового полиса и название страховой компании.

7. Получите необходимые документы от сотрудников ГИБДД.

Прибывший на место аварии сотрудник ГАИ должен составить **протокол** об административном правонарушении, приобщив к нему объяснения участников и очевидцев **и схему ДТП**.

Также вы можете составить *собственную схему* происшествия и записать название улиц или других примет, позволяющих точно идентифицировать место аварии. Эта схема, по возможности, должна быть подписана всеми участниками и свидетелями происшествия.

Рекомендуется на месте собрать основную информацию о ходе происшествия и его участниках. Для этого всегда имейте в машине аварийный набор, куда должны входить:

- карманный фонарик для лучшей ориентации в темноте;
- ручка, бумага;
- рулетка;
- фотоаппарат (мобильный телефон с фотоаппаратом).

Важно точно сфотографировать происшествие и объем повреждений автомобиля соучастника ДТП. Это сыграет роль в последующем определении справедливости претензий и отклонении требований ремонта старых вмятин, к которым вы не имеете никакого отношения.

Ваши действия после ДТП¹

8. После ДТП вам в некоторых случаях необходимо как можно быстрее и не позднее 15 дней со дня ДТП заявить о случившемся страховую компанию. Если другой участник ДТП признан виновным (хотя бы частично), то вы имеете право на возмещение убытков ремонта вашей машины по ОСАГО. С 1 марта 2009 года действует закон о прямом возмещении убытков, согласно которому вы можете обратиться за компенсацией по ОСАГО как в страховую компанию другого участника ДТП, так и в вашу компанию, где вы приобрели полис ОСАГО, если дата покупки полиса — позже 1 марта 2009 года.

Если вы также застрахованы по КАСКО, то вам проще всего обратиться в страховую компанию, где вы приобретали полис, за возмещением по КАСКО. Это удобно еще и тем, что выплаты по КАСКО вам компания должна сделать независимо от того, кто из

¹ Возможно, страховой агент, которого вы вызовете, согласно п. 5, возьмет на себя некоторые формальности. Это зависит от того, какие услуги вам предоставляет страховая компания по вашему полису. И вполне возможно, что п. 7–9 вам вообще не придется выполнять и за вас все делает агент.

участников ДТП и насколько виновен в нем. Главное — чтобы у вас было все правильно оформлено.

В страховой компании вам должны предоставить письмо-запрос в ГАИ о предоставлении справки № 748 — о факте ДТП.

9. Не ранее чем через 3 дня со дня ДТП обратитесь в группу разбора отделения ГАИ, находящегося по месту совершения ДТП. Сотрудник ГАИ должен **выдать вам две справки**: по форме № 12 — о повреждениях автомобиля и по форме № 748 — о факте ДТП.

Группа административной практики ГИБДД (она же «**группа разбора**») в 15-дневный срок (максимально отведенный по закону срок для этого — 2 месяца) должна определить виновного. Но, знаете, последней инстанцией всегда является суд, куда обратиться можно в течение еще десяти дней.

10. Снова обратитесь в страховую компанию. На этом этапе вам нужно будет:

- написать заявление о ДТП;
- предоставить справки № 12 и 748, полученные в ГАИ;
- предоставить автомобиль эксперту для осмотра повреждений;
- подписать акт об осмотре транспортного средства, составленный экспертом.

Напомню вам, что стандартный полис ОСАГО покрывает не более 160 тысяч рублей материального ущерба. В случае если вас признают виновным в ДТП, а размер ущерба составит более 160 тыс. руб., другие водители могут потребовать возмещения у вас, а не у вашей страховой компании. Поэтому я рекомендовал бы вам при покупке полиса ОСАГО делать так называемое расширение гражданской ответственности — купить полис добровольного страхования автогражданской ответственности (ДСАГО). Эта идея особенно привлекательна тем, что за сравнительно небольшие деньги вы сможете значительно увеличить лимит страховки. Полис ОСАГО средней иномарки стоит около 6 тыс. руб. и покрывает всего 160 тыс. руб. материального ущерба, тогда как еще за 3 тыс. руб. можно купить полис ДСАГО, покрывающий 3 млн. руб. материального ущерба. При этом у страховщиков есть несколько вариантов ДСАГО, и вы всегда можете приобрести более дешевый полис с меньшей суммой страхового покрытия.

11. Дождитесь решения страховой компании о признании случая страховым и о размере выплаты. Это решение должно быть принято в течение 30 дней с момента вашего обращения в компанию.

На случай возможных разногласий имеет смысл самостоятельно пройти еще одну независимую экспертизу, оценить ущерб. Если размер выплат страховой компанией вас не устроит, то вы можете предъявить ей полученную вами оценку ущерба и потребовать дополнительных выплат. В случае отказа вы можете обратиться в суд.

12. Можно ремонтировать автомобиль. Либо в автосервисе страховой компании, если вместо выплат наличными вам полагается «ремонт», либо в любом автосервисе на ваше усмотрение в случае компенсации ущерба наличными деньгами.

7.1.2. ДТП: автомобиль – дорога

Нередки ДТП, причиной которых так или иначе **является «дорога»**. Открытый канализационный люк, выбоина, стершаяся и/или некорректная разметка. Случалось?

По закону «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», принятому в России в 2007 году, с организации, отвечающей за данный участок дороги, можно взыскать компенсацию за ремонт автомобиля. Знайте, что в России существует ГОСТ, регламентирующий размеры выбоин на дороге: не более 15 сантиметров по длине, 60 см по ширине и 5 см по глубине. В противном случае изъязн дороги должен быть обозначен специальным знаком 1.16 «Неровная дорога» (рис. 87). Отсутствие такого знака является поводом для предъявления претензий к дорожным службам.



Рис. 87. Знак 1.16 «Неровная дорога»

Если вы все же стали жертвой халатности дорожных служб, то вам также следует проделать следующие действия.

1. Включите «аварийку», выставите знак аварийной остановки.

2. Вызовите на место происшествия сотрудника ГИБДД по номеру 02 (при звонке с мобильного телефона — 020) или 112.

3. Найдите свидетелей и возьмите у них показания.

4. Сфотографируйте «виновный» участок дороги с привязкой к местности.

5. Получите от прибывшего сотрудника ГИБДД так называемый акт о состоянии проезжей части, на основании которого можно подавать на дорожные службы иск в суд, и протокол о ДТП. Помните, что состояние дорожного полотна должно быть обязательно отражено и в акте, и в протоколе о ДТП.

6. Подайте в суд иск на виновную в ДТП организацию. Изредка случается, что с дорожными службами урегулировать претензии возможно, не доходя до суда. Оцените ущерб, нанесенный дорогой вашему автомобилю, и попробуйте добиться досудебной компенсации вреда добровольно. Можно также сначала отремонтировать автомобиль, предъявить «дорожникам» документально оформленные расходы на ремонт машины и потребовать их возместить.

Пришло время перейти к самому неприятному — **третьему типу ДТП** — с человеческими жертвами.

7.1.3. ДТП: автомобиль – человек

К этому типу ДТП в первую очередь относятся случаи наезда на пешехода, велосипедиста, а также мотоциклиста. Однако и в двух предыдущих категориях ДТП возможны человеческие жертвы. В любом случае при наличии пострадавших вам следует действовать по схеме, предложенной ниже.

Часто водители, руководствуясь чувством сострадания, спешат посадить пострадавшего в свою автомашину и доставить в больницу. Такие действия имеют крайне негативные последствия. Во-первых, в нарушение п. 2.5 Правил дорожного движения, место происшествия не сохраняется, следы уничтожаются. Во-вторых, только в экстренных случаях допускается транспортировать пострадавшего вне «Скорой помощи». И самое главное,

только бригада «Скорой помощи» владеет информацией, в какую больницу доставить пострадавшего.

Если вы стали участником или свидетелем ДТП, но среди вас нет медицинского работника, а ситуация требует принятия экстренных мер, помните, что своевременное и правильное оказание первой медицинской помощи спасет пострадавшему жизнь, сохранит здоровье. Давайте обсудим правильную последовательность остальных ваших действий. Первые два пункта — стандартные.

1. Остановите машину (или не трогайте ее с места, если до столкновения она не двигалась), как только вы поняли, что совершили столкновение.

Не перемещайте какие-либо предметы, имеющие отношение к ДТП.

2. Включите аварийную световую сигнализацию, выставьте знак аварийной остановки.

3. Позвоните в милицию по телефонам 02 (при звонке с мобильного телефона — 020) или 112, вызовите сотрудников ГАИ и сообщите о наличии пострадавших, чтобы на место ДТП приехала и «Скорая помощь». Дополнительно вызовите «Скорую» по телефонам 03 (при звонке с мобильного телефона — 030) или 112 (см. также раздел 7.2).

4. Окажите пострадавшим первую помощь. Если вызов «Скорой помощи» невозможен или приезд бригады займет длительное время, то в экстренных ситуациях вы можете отправить пострадавших в больницу на попутном транспорте или, если это невозможно, доставить на своем автомобиле, после чего обязательно вернуться на место ДТП.

5. Найдите свидетелей и возьмите у них показания. При наличии пострадавших это особенно важно, так как участникам ДТП угрожает уголовная ответственность.

6. Пройдите оформление ДТП после приезда сотрудников экстренных служб. Оформление ДТП с наличием жертв имеет следующие особенности:

- у всех участников ДТП изымаются права;
- составляется протокол осмотра и проверки технического состояния автомобилей;
- составляется акт медицинского освидетельствования участников ДТП на предмет алкогольного или наркотического

опьянения. Кстати, составить такой акт может только медицинская организация, имеющая лицензию на право проведения наркологической экспертизы.

7. Дождитесь решения ГАИ о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела, которое должно быть принято в течение 10 дней с момента ДТП. Главное основание для возбуждения дела — наличие средних или тяжких телесных повреждений у пострадавших.

Помните, что пострадавшие в ДТП имеют право компенсировать затраты на лечение за счет виновника аварии. Страховые компании могут покрыть эти затраты по полису ОСАГО на сумму не более 160 тыс. руб. на каждого потерпевшего. Для получения компенсации необходимо предоставить в страховую компанию документы о понесенных расходах.

7.2. НОМЕРА ТЕЛЕФОНОВ ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ

7.2.1. Единый номер вызова экстренных оперативных служб

Сегодня автомобилистам если и приходится вызывать какие-либо экстренные службы, то, как правило, с мобильных телефонов. Набор номеров этих служб с мобильного телефона имеет некоторые особенности, о которых я и хотел бы вам рассказать.

Самая главная и полезная информация: с 2008 года в России введен единый номер «телефона спасения» — **112**. У него есть несколько очень важных достоинств:

- Номер действительно единый, позвонив по нему, вы сможете вызвать любую экстренную службу:
 - Служба пожарной охраны;
 - Служба реагирования в чрезвычайных ситуациях;
 - Служба милиции;
 - Служба «Скорой медицинской помощи»;
 - Аварийная служба газовой сети;
 - Служба «Антитеррор».

То есть нет необходимости в стрессовом состоянии вспоминать нужный номер, а заодно и не придется услышать в трубке что-то типа «это не к нам, звоните в «Скорую помощь».

- Правила набора этого номера предельно просты и одинаковы для любого сотового оператора: 112. Сегодня еще есть

возможность звонить по старым номерам: 01, 02, 03, 04, но сложность в том, что они работают не у всех сотовых операторов, а у тех, у кого еще работают, есть особенности в набо-ре, о которых я расскажу далее.

- Этот номер действителен как в России, так и в Украине, Белоруссии, Казахстане, Канаде, США, а также в странах Евросоюза. Думаю, это не полный список стран с единым номером спасения 112. Номер действителен в любом месте зоны действия сети и в любом регионе.
- Самая интересная, на мой взгляд, особенность номера 112 состоит в том, что на него можно позвонить не просто с телефона без денег на счету или с заблокированной sim-картой, но и с телефона вообще без sim-карты.

Таким образом, использование этого номера очень удобно, и, как следует из написанного, надо постараться, чтобы не дозвониться до экстренных служб. Поэтому я рекомендую вам не забивать голову лишней информацией о правилах набора 01, 02 и т.д. у разных сотовых операторов, и запомнить один-единственный номер, который поможет вам практически во всех нештатных случаях на дороге: 112.

Особенности набора номеров экстренных служб с сотовых телефонов

Итак, особенности набора следующие:

МТС

Номер 112 доступен без sim-карты. Номера 01, 02, 03 и 04 доступны только при наличии в телефоне sim-карты, но звонки возможны при заблокированной карте или без денег на счету.

Правила набора следующие. Все телефоны поддерживают трехзначный набор: 010, 020, 030, 040, и на некоторых телефонах доступен двухзначный: 01, 02, 03, 04.

Билайн

Номер 112 доступен без sim-карты. Номера 01, 02, 03 и 04 доступны только при наличии в телефоне sim-карты, но звонки возможны при заблокированной карте или без денег на счету.

Правила набора следующие: 001, 002, 003, 004 либо в формате международного звонка +(код страны) (код города) 001. Для звонка в милицию на территории Москвы нужно набрать +7495002.

Мегафон

Номер 112 доступен без sim-карты. Номера 01, 02, 03 и 04 недоступны.

Имейте в виду, что сегодня номера 01, 02, 03 и 04 существуют на время переходного периода к единому номеру 112 и в будущем перестанут быть действительны.

7.2.2. Московская служба спасения

С 1995 года в Москве существует Московская служба спасения — некий аналог американской службы спасения «911». Позвонив в эту службу, вы можете вызвать спасателей, оперативные, аварийные и коммунальные службы, а также получить любую справочную информацию, а также заказать многочисленные услуги.

У Московской службы спасения единый номер вызова для всех мобильных операторов: **0911**.

Экипажи Московской службы спасения оказывают услуги по спасению людей бесплатно. Однако звонок с телефона является платным.

7.2.3. Российский союз автостраховщиков

Российский союз автостраховщиков (РСА) — некоммерческая организация. Она представляет собой профессиональное объединение страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. РСА действует в целях обеспечения взаимодействия страховщиков и формирования для них правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования.

В случае каких-либо вопросов по оформлению ДТП или получения страховой выплаты вы всегда можете обратиться за консультацией в РСА. Телефоны круглосуточного информационного центра РСА:

Федеральный: 8 800 200 22 75 (для жителей России — бесплатно);

Московский: (495) 641 27 85 (для жителей Москвы — бесплатно).

Приложение 1.

Дыхательная техника саморегуляции

Саморегуляция — это, по сути, совокупность способов достижения спокойствия, воздействия на телесные реакции, которыми можно произвольно изменять физиологические параметры деятельности организма. Такая саморегуляция называется *психофизиологической*. Научившись «успокаивать» свое тело, уменьшая негативные реакции, например такие, как усиленное сердцебиение, дрожь и напряжение, мы будем чувствовать себя лучше. Дело в том, что мозг постоянно сканирует состояние организма, и если он не фиксирует никакого напряжения, например, не отмечает неправильного сердцебиения и пр., то уменьшается количество поводов для эмоционального беспокойства.

Базисная техника саморегуляции

Данная техника является экстренным средством, дает быстрый эффект.

1. При первом выполнении сядем, примем наиболее удобную позу.

2. Располагаем одну руку в области пупка, а другую кладем на грудь (эту часть нужно делать только в начале освоения техники, при первом выполнении, для того чтобы запомнить правильную последовательность дыхательных движений и верные ощущения).

3. Делаем **глубокий вдох**, в начале которого немного выпячиваем живот вперед, а затем поднимаем грудь (совершаем волнообразное движение). Вдох длится **не менее 2 секунд**.

4. Задерживаем дыхание на 1–2 секунды, т. е. делаем паузу.

5. Выдыхаем медленно и плавно в течение 3 секунд, не менее (выдох обязательно должен быть длиннее вдоха).

6. Затем снова глубокий вдох, без паузы, т. е. повтор цикла.

Повторяем 2–3 подобных цикла (предел — до пяти за один подход).

Не стремитесь выполнить технику в совершенстве с первого раза. Дело в том, что она принесет вам пользу, даже если ее выполнение не будет идеальным!

Необходимо помнить, что в некоторых случаях при выполнении техники может возникнуть легкое головокружение. Это обусловлено индивидуальными особенностями. Если при выполнении

техники будет возникать ощущение головокружения, то необходимо, сохраняя соотношение фаз дыхания, сократить количество циклов, выполняемых за один подход.

Рекомендации к применению: выполнять технику необходимо в моменты эмоционального возбуждения, взбудораженности, в состоянии некой напряженности, при возникновении на пике переживаний сильного сердцебиения, для уменьшения усталости после работы (например, после длительной работы на компьютере), в конфликтных ситуациях для сохранения спокойствия. Благодаря технике вы добьетесь сохранения своего внутреннего равновесия.

Результатами выполнения этой техники будут:

1. Психологическое спокойствие: достижение способности разумно и без лишней суеты решить возникшую проблему.

2. Стабилизация физиологических параметров деятельности организма:

- возвращение частоты сердцебиения к норме;
- нормализация давления;
- восстановление нормального дыхания.

3. Повышение психологической устойчивости к негативным стрессам.

Использовать эту технику можно в любых условиях: в транспорте, дома, на работе, в офисе, в машине, в пробках, на совещании, на приеме, так как, будучи внешне практически незаметной (при наблюдении со стороны она воспринимается как простой вдох, и не более), она работает вне зависимости от того, сидите ли вы, стоите или лежите, и неизменно вызывает состояние более спокойное и комфортное, чем было до того.

Активирующая техника

Эта техника служит для повышения общего тонуса организма при помощи дыхания.

Произвольно изменяя параметры дыхания, его ритм, глубину, мы формируем функциональное состояние нервной системы. Техники дыхания могут служить цели не только расслабления, но и активизации.

Активирующее дыхание имеет древнее происхождение. В описаниях ритуалов древних культур встречается упоминание об особенном дыхании воинов перед битвой. Применяя в качестве

обряда, призванного придавать силу, изменение параметров дыхания, они достигали значительного подъема «духа и сил».

Для того чтобы активировать психический тонус, необходимо дышать следующим образом:

глубокий вдох (продолжительность не менее **3 секунд**);

резкий форсированный выдох с затруднением (за счет напряжения мышц языка и гортани) через нос.

Для достижения эффекта за один подход необходимо повторять технику не менее 5–6 раз.

Рекомендации к выполнению: состояние утомления, слабости, сонливости и т. п.

Благодаря выполнению достигается достаточно быстрое повышение общего тонуса организма.

Приложение 2.

Условия активной безопасности

Условия активной безопасности	Составляющие условий	Вид активной безопасности: автомобильная/ дорожная	Зона ответственности	Факторы, влияющие на выполнение условий
Запас пространства вокруг автомобиля	Безопасная дистанция до машин, идущих спереди и сзади в вашем ряду	дорожная	водитель	Контроль вами дорожной обстановки и соблюдение безопасной дистанции спереди и сзади
	Безопасный интервал до машин, идущих справа и слева от вас		водитель	Контроль вами дорожной обстановки и соблюдение безопасного интервала справа и слева
	Остановочный путь, меньший, чем расстояние видимости и чем расстояние до внезапно возникшего препятствия		водитель	Выбор вами оптимальной скорости для конкретной дорожной ситуации
Запас динамики автомобиля	Технические характеристики двигателя	автомобильная	автомобиль	«Тяговитость» мотора, то есть высокое значение максимального крутящего момента двигателя и возможность его достижения в как можно более широком диапазоне оборотов коленвала
	Технические характеристики трансмиссии		автомобиль	«Короткие» передачи, то есть высокие значения передаточных чисел трансмиссии (передач и главной пары)

Комментарии
<p>Чем больше свободного пространства спереди и сзади от вас, тем больше у вас свободы для маневра — разгона или торможения — и тем лучше у вас обзор дороги. Малая же дистанция сильно ограничивает обзор и лишает водителя возможности маневра, тем самым снижая безопасность его движения.</p>
<p>Чем больше свободного пространства по сторонам от вас, тем больше у вас свободы для маневра — перестроения — и тем меньше риск бокового наезда на вас других автомобилей. Малый интервал, то есть постоянное наличие машин рядом с водителем в соседних рядах, лишает его возможности маневра, а также создает риск бокового столкновения.</p>
<p>Скорость движения должна быть такой, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости. Расстояние видимости может сокращаться из-за темного времени суток, плохих погодных условий (дождь, туман, метель), «мертвых зон» на дороге (припаркованные машины, здания, зеленые насаждения). Поэтому скорость должна быть различной в разных условиях видимости и тем меньше, чем меньше расстояние видимости. Она должна быть такой, чтобы в случае внезапного появления из невидимой части дороги препятствия на вашем пути вы могли безопасно остановить машину. Остановочный путь зависит от времени вашей реакции, от качества шин, от качества дорожного покрытия и от скорости движения. То есть остановочный путь при одной и той же скорости может увеличиваться из-за изменений дорожного покрытия (выпадение дождя, снега, обледенение). Вообще, на разных дорожных покрытиях можно безопасно двигаться с одной и той же скоростью, но на более скользкой дороге вам потребуется большая дистанция и большее расстояние видимости. Если же у вас нет возможности увеличить дистанцию и/или расстояния видимости недостаточно для безопасного торможения, то необходимо снизить скорость. При одной и той же видимости дороги скорость должна быть тем ниже, чем более скользкая дорога под колесами.</p>
<p>Практически, чем больше рабочий объем или мощность двигателя, тем большую динамику он позволяет развить. Очевидно, машина с мотором в 3 литра будет намного лучше разогнаться, чем с мотором в 1,5 литра. Или автомобиль с мотором в 250 лошадиных сил будет намного динамичнее, чем с мотором в 120 сил.</p>
<p>Чем «короче» передачи, то есть чем меньший перепад оборотов коленвала при переключении передач, тем большую динамику вы можете получить от своего двигателя. Конечно, точное значение передаточных чисел вы можете узнать только из паспорта автомобиля, если они там приведены. Как правило, на одном и том же автомобиле 6-ступенчатая КП обеспечивает более интенсивный разгон, чем 5-ступенчатая и тем более чем 4-ступенчатая.</p>

Приложение 2. Условия активной безопасности

Условия активной безопасности	Составляющие условий	Вид активной безопасности: автомобильная/дорожная	Зона ответственности	Факторы, влияющие на выполнение условий
	Режим работы двигателя в данный момент		водитель	Правильный выбор вами передачи, которая опеспечит работу двигателя в режиме максимальной тяги и, следовательно, интенсивное ускорение автомобиля
Запас сцепления шин с дорогой	Качество шин	автомобильная	автомобиль	Качественный состав резины шин, использование шин авторитетных производителей
			автомобиль	Достаточно низкое соотношение ширины профиля к его высоте
			водитель	Установка вами соответствующих сезону шин
			водитель	Поддержание вами шин в хорошем состоянии

(продолжение)

Комментарии
<p>Практически, чем ближе стрелка тахометра вашей машины к красной зоне при заданной скорости движения, тем большее ускорение вы сможете получить. А стрелка тахометра тем ближе к красной зоне, чем ниже номер включенной передачи. Поэтому ускорение, например, с 80 км/ч на второй передаче будет гораздо интенсивнее, чем на пятой или тем более на шестой.</p>
<p>Сцепление шин с дорогой тем лучше, чем более качественный состав резины, из которой сделаны шины. При этом у одного и того же производителя есть разные модели шин, ориентированные на разную манеру езды и разную скорость движения. Например, шина Michelin Pilot Sport, предназначенная для спортивной езды, имеет куда лучшее сцепление с асфальтом, чем бюджетная шина Michelin Energy, а следовательно — обеспечивает большую безопасность. Я рекомендовал бы вам не экономить на шинах (читай, на безопасности) и использовать дорогие шины авторитетных производителей. Например, на асфальте шина Michelin держит дорогу лучше, чем, скажем, Kumho, которая, в свою очередь, всегда лучше, чем наша «Кама». И то же самое можно сказать, например, о шинах Nokian — чемпионах зимней дороги. И вкратце коснусь шипованных шин, которые имеют гораздо большее сцепление с укатанным снегом и льдом, чем любые нешипованные шины.</p>
<p>Чем шире и одновременно ниже профиль шины, тем меньше она деформируется при прохождении поворота и тем лучше держит дорогу. Соотношение ширины профиля шины к его высоте всегда указывается в маркировке шины и находится перед символом «R». Например, маркировка 205/50 R16 означает, что ширина профиля шины равна 205 мм, соотношение ширины профиля к высоте составляет 50% (то есть ширина в два раза больше высоты), R — радиальный тип корда шины, а посадочный радиус шины составляет 16 дюймов. И, к примеру, шина 225/45 R18 имеет более низкое соотношение ширины профиля к высоте, чем шина 225/55 16 (45% против 55%), и даст автомобилю лучшее сцепление с дорогой в поворотах.</p>
<p>Опять же, не рекомендую вам экономить на шинах — то есть на безопасности. Для обеспечения наибольшего сцепления с дорогой и наибольшей безопасности шины должны точно соответствовать сезону. Летом должны быть установлены летние шины, зимой — зимние. Летние шины зимой, а также зимние шины летом держат дорогу очень плохо и быстро изнашиваются. Сезонность шин в первую очередь определяется составом резины, который делает шину работоспособной при той или иной температуре. Кстати, по этой причине и всесезонные шины обеспечивают посредственное сцепление с дорогой как зимой, так и летом — невозможно сделать резиновую смесь, которая бы одинаково хорошо работала как при плюсовых, так и при минусовых температурах.</p>
<p>Обязательные требования к шинам для возможности их использования вы можете найти в разделе 5 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС. Это Приложение к Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации, и вы его сможете найти в текстах ПДД. Но общие рекомендации таковы. В среднем шины «живут» три сезона. При аккуратной эксплуатации способны протянуть и дольше, но в любом случае не рекомендуется использование шин более 5 лет, так как за это время резина теряет свои свойства. Конечно, если ваши шины изнашиваются, например, за один сезон, то их нужно обязательно менять на новые. Не побоюсь повторить, что не рекомендую вам экономить на шинах.</p>

Приложение 2. Условия активной безопасности

Условия активной безопасности	Составляющие условий	Вид активной безопасности: автомобильная/дорожная	Зона ответственности	Факторы, влияющие на выполнение условий
	Качество дорожного покрытия	автомобильная	сезон	«Цепкость» дорожного покрытия
			дорожные службы	Хорошее качество дороги, отсутствие ям, бугров, колеи и т.д.
			водитель	Выбор вами наиболее качественных и «цепких» участков дороги во время движения
	Характеристики автомобиля	автомобильная	автомобиль	Низко расположенный центр тяжести автомобиля
			автомобиль	Достаточно жесткая подвеска и правильная ее настройка
	Грамотность ваших действий за рулем	автомобильная	водитель	Плавность движения машины и минимальное перераспределение веса между колесами благодаря точным и аккуратным вашим действиям с педалями, рычагом КП и рулем
			водитель	Использование вами торможения и ускорения преимущественно на прямых участках дороги, а не на дуге поворота. Грамотное сочетание торможения или ускорения с поворотом

(продолжение)

Комментарии
<p>Сцепление шин с дорогой сильно зависит от типа покрытия и от сезона. Так, самое «цепкое» покрытие — бетон, чуть хуже — асфальт, затем мокрый асфальт, снег, укатанный снег, лед, тающий лед. Сцепление шин с тающим льдом в 16 раз хуже, чем с асфальтом. Это значит, что тормозной путь автомобиля на тающем льду в 16 раз длиннее, чем на асфальте, при одной и той же скорости движения.</p>
<p>Очевидно, чем хуже качество дорожного покрытия, чем менее гладкий асфальт, тем хуже сцепление шин с дорогой, а также тем больше риск повредить шины, колеса, детали подвески машины.</p>
<p>При неидеальном покрытии всегда можно найти относительно хорошие участки дороги. Например, в дождь есть участки асфальта с лужами, а есть лишь смоченные участки, и сцепление шин с ними будет лучше. А на ледяной дороге можно пытаться найти участки со снегом, сцепление с которым также будет лучше, чем со льдом. Часто бывает, что правый ряд дороги занесен снегом, а второй ряд — сухой асфальт. Тогда безопаснее двигаться по асфальту.</p>
<p>Чем ниже расположен центр тяжести автомобиля, тем он устойчивее на дороге. Тем при большей скорости прохождения поворота шины потеряют сцепление, а также тем ниже вероятность опрокидывания машины. Самый низкий центр тяжести у спортивных машин, чуть выше у обычных седанов, и самый высокий среди легковых машин — у кроссоверов и внедорожников. Последние по этой причине имеют наименьший запас сцепления шин по сравнению с седанами и спорткарами, а также склонны к опрокидыванию.</p>
<p>Чем спортивнее автомобиль, тем, как правило, жестче его подвеска и тем лучше он держит дорогу, тем при большей скорости шины теряют сцепление с дорогой. Поэтому мягкие и комфортабельные машины не предназначены для быстрой езды. Для них могут быть реально опасными те режимы движения, в которых спортивные машины «чувствуют» себя даже «без напряжения».</p>
<p>Чем плавнее и спокойнее вы ведете машину, тем лучшее сцепление шины имеют с дорогой и тем безопаснее движение. Чем более «рваная» и резкая манера, тем вероятнее потеря сцепления шин и возникновение критической ситуации.</p>
<p>Шина имеет конечный запас сцепления с дорогой. Она может его полностью отдать в прямом направлении — в счет торможения или ускорения, а может и в боковом направлении — в счет поворота. Либо может часть отдать в счет торможения, и только оставшуюся часть — в счет поворота. Поэтому максимально интенсивное торможение (или ускорение) шины обеспечивают при движении по прямой. Если передние колеса повернуты, то теряется часть запаса сцепления, которую шины могут отдать в счет торможения. Чем сильнее повернуты колеса, тем меньше запаса сцепления остается для торможения. И наоборот, чем сильнее нажата педаль тормоза (или газа), тем меньше сцепления у шин остается для поворота. Поэтому в повороте автомобиль максимально устойчив, если движется без ускорения и торможения.</p>

Приложение 2. Условия активной безопасности

Условия активной безопасности	Составляющие условий	Вид активной безопасности: автомобильная/ дорожная	Зона ответственности	Факторы, влияющие на выполнение условий
			водитель	Ваше умение контролировать начало скольжения шин по дороге в движении и вовремя прекращать его
Ваша готовность к экстренной ситуации	Физическая готовность	автомобильная	водитель	Наличие единых и правильных шаблонов действий с органами управления
			водитель	Ваша правильная посадка и положение рук на руле
			водитель	Владение вами приемами вождения в критических ситуациях
	Психологическая готовность	дорожная	водитель	Понимание вами возможности возникновения экстренной ситуации
			водитель	Правильное распределение вашего внимания и рациональный обзор дороги
			водитель	Анализ вами дорожной ситуации и прогнозирование ее развития

(окончание)

Комментарии
<p>Важным качеством водителя является умение прекратить начавшееся скольжение. При торможении — отпустить педаль тормоза, при разгоне — отпустить педаль газа, при повороте — распрямить траекторию поворота. Все эти действия противоестественны и требуют специальной тренировки.</p>
<p>Чем меньшим числом способов вы регулярно выполняете одно и то же действие, например, вращение руля в повороте, тем меньше времени вам понадобится на совершение этого действия в критической ситуации. А поскольку в критической ситуации эффективен, как правило, какой-либо один способ, то чем меньше способов вы используете в повседневной езде, тем меньше шансов совершить неверное действие в критической ситуации. Поэтому рекомендуется каждое действие в повседневной езде выполнять всегда одним и тем же способом, который был бы применим также и в критической ситуации. То есть рекомендуется выработать единые шаблоны действий с органами управления.</p>
<p>От правильной посадки и положения рук на руле зависит ваше время реакции на экстренную ситуацию, а также ваша способность эффективно на нее среагировать. Неправильная посадка может привести к опозданию и/или невозможности адекватно среагировать, а в итоге — к ДТП.</p>
<p>В критических ситуациях автомобиль управляется приемами, отличными от приемов управления в повседневной езде. Поэтому, если вы уверенно себя чувствуете за рулем в каждодневных поездках, это совсем не означает, что вы сможете справиться с машиной в случае возникновения экстренной ситуации. Поэтому, независимо от вашего водительского стажа, для безопасной езды необходимо отрабатывать приемы управления в критических ситуациях на специальных курсах.</p>
<p>«Надеясь на лучшее, планируй худшее». Например, если вы проезжаете мимо припаркованного грузовика, увеличив боковой интервал и снизив скорость, значит, вы допускаете возможность появления человека или животного из-за грузовика. А значит, в таком случае вы психологически готовы к экстренной ситуации, ее возникновение будет ожидаемым для вас, и вы сможете адекватно отреагировать на нее.</p>
<p>Для безопасной езды важно правильно распределять внимание. То есть нужно смотреть туда, куда требует смотреть в данный момент дорожная обстановка. И не следует смотреть туда, куда не требуется для обеспечения безопасности. Например, если вы подъезжаете к главной дороге вслед за другим автомобилем, то вам не имеет смысла смотреть на машины, движущиеся по главной дороге, пока на нее не выехал автомобиль перед вами. Потому что, пока перед вами есть другая машина, она перегораживает вам выезд на главную дорогу. А следует смотреть как раз на этот автомобиль, пока он не уехал. Потому что если вы сконцентрируетесь на главной дороге, то упустите из виду машину перед вами и можете столкнуться с ней.</p>
<p>Чем на большее число «ходов» вы можете прогнозировать развитие дорожной ситуации, тем более ожидаемым для вас будет ее изменение и тем лучше вы готовы к этим изменениям. Например, если вы заметили, как у пятого спереди от вас автомобиля загорелись стоп-сигналы, значит, можно предположить, что через несколько мгновений начнет тормозить и автомобиль перед вами. Поэтому его торможение будет ожидаемым для вас, и вы будете готовы к этой ситуации, она не будет для вас экстренной.</p>

Вместо заключения

Дорогие читатели, а вернее, уже Друзья!

Я благодарю вас за прочтение этой книги!

Желаю вам безаварийной езды, дороги без пробок и чтобы для вас светофор всегда светил зеленым!

Буду рад новым «встречам» с вами на страницах моих книг и на моих тренингах!

*Искренне Ваш
Александр Каминский*

Использованная литература

С. Ф. Зеленин, Ю.Г. Ямбулатов. Мастерство вождения. Издательство «Мир автокниг», 2008.

Сар. Безопасность, специальное приложение к журналу.

О.В. Майборода. Основы управления автомобилем и безопасность движения. Образовательно-издательский центр «Академия», 2004.

Э.С. Цыганков. Управление автомобилем в критических ситуациях.

А.Г. Каменюкин, Д.В. Ковпак. Антистресс-тренинг (2-е изд.). Издательство «Питер», 2008.

Spencer McDonald. Psychology of aggressive driving and road rage (2002).

Aggressive Driving: Three Studies, **AAA Foundation for Traffic Safety**, March 1997.

Aggressive Driving

by Louis Mizell, Bethesda, MD

Road Rage

by Matthew Joint, MSc, BSc, MCIT UK

Driver Aggression

by Dominic Connell, BSc and Matthew Joint, BSc, MSc, MCIT

Оглавление

Почему я написал эту книгу? 3

Глава 1. Безопасность вождения 5

- 1.1. Активная и пассивная безопасность 5
- 1.2. Безопасность вождения и автомобили различных типов 9
- 1.3. Парадоксы технического прогресса 24
- 1.4. Выводы 26

Глава 2. Возможные причины ДТП 29

- 2.1. Ошибки управления, допущенные водителем 29
 - 2.1.1. Ошибки в технике вождения 29
 - 2.1.2. Тактические ошибки 36
- 2.2. Техническая неисправность автомобиля 45
 - 2.2.1. Тормозные системы 46
 - 2.2.2. Рулевое управление 47
 - 2.2.3. Внешние световые приборы 48
 - 2.2.4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла 48
 - 2.2.5. Колеса и шины 49
 - 2.2.6. Двигатель 53
 - 2.2.7. Прочие элементы конструкции 54
- 2.3. Ошибки дорожных служб 56

Глава 3. Разбор аварийных ситуаций 59

- 3.1. ДТП из-за ошибок в технике вождения 60
 - 3.1.1. Посадка водителя 60
 - 3.1.2. Движение автомобиля 64
 - 3.1.3. Прохождение поворотов, маневрирование 92
 - 3.1.4. Буксировка 106
- 3.2. ДТП из-за ошибок в тактике вождения 107
 - 3.2.1. Начало движения 109

- 3.2.2. Маневрирование 114
- 3.2.3. Расположение ТС на проезжей части 128
- 3.2.4. Скорость движения 143
- 3.2.5. Обгон и встречный разъезд 147
- 3.2.6. Проезд перекрестков 166
- 3.2.7. Пешеходные переходы и места остановок
маршрутных транспортных средств 181
- 3.2.8. Движение в темное время суток 193
- 3.2.9. Буксировка 202

Глава 4. Состояние водителя как причина ДТП 205

- 4.1. Эмоциональная неуравновешенность водителя 206
 - 4.1.1. Агрессивное состояние 206
 - 4.1.2. Самоуверенность 223
 - 4.1.3. Спешка, суета 225
 - 4.1.4. Внешние отвлекающие факторы 226
- 4.2. Плохое самочувствие водителя 228
 - 4.2.1. Сонливость 228
 - 4.2.2. Усталость 229
 - 4.2.3. Болезнь 230
 - 4.2.4. Курение 231
 - 4.2.5. Алкоголь 232
 - 4.2.6. Наркотики 233
 - 4.2.7. Неблагоприятные климатические условия 234

Глава 5. Как избежать ДТП? Выводы 235

Глава 6. Что делать, когда ДТП неизбежно? 246

- 6.1. Потеря водителем контроля над автомобилем 246
- 6.2. Выход из строя автомобиля 247
 - 6.2.1. Повреждение деталей подвески 248
 - 6.2.2. Отказ тормозной системы 249
- 6.3. Столкновение с препятствием 254

Глава 7. Что делать, если произошло ДТП? 256

- 7.1. Процедуры оформления ДТП 256

7.1.1. ДТП: автомобиль — автомобиль	257
7.1.2. ДТП: автомобиль — дорога	263
7.1.3. ДТП: автомобиль — человек	264
7.2. Номера телефонов экстренных служб	266
7.2.1. Единый номер вызова экстренных оперативных служб	266
7.2.2. Московская служба спасения	268
7.2.3. Российский союз автостраховщиков	268
Приложение 1. Дыхательная техника саморегуляции	269
Приложение 2. Условия активной безопасности	272
Вместо заключения	280
Использованная литература	281