

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ю.А.БРОДИЦКИЙ

**МОЖНО ЛИ
ЕЗДИТЬ БЕЗ
АВАРИЙ**



Ю. А. БРОДИЦКИЙ
МОЖНО ЛИ ЕЗДИТЬ БЕЗ
АВАРИЙ ?



Издательство ЦК Компартии Узбекистана
Ташкент — 1989

Б 88

Ответственный редактор
Т. А. Тахтаев

Рецензент **Ю. Г. Арабули**

Б 88 Бродицкий Ю. А.

Можно ли ездить без аварий? / [Отв. ред. Т. А. Тахтаев]. — Т.: Изд-во ЦК Компартии Узбекистана, 1989. — 192 с., ил., 32 с. вкл.

ББК 39.808

Как своевременно и правильно оценить создавшуюся обстановку движения, безошибочно распознать опасность и найти правильный выход из ситуации — на эти вопросы отвечает предлагаемая книга. Она рассчитана на все категории водителей транспортных средств и сотрудников правоохранительных органов, ведущих расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, а также лиц, проводящих пропаганду норм безопасности движения.

Б 3203010000—006
М{04}—89 49—89

© Издательство ЦК Компартии Узбекистана, 1989.

«ЕЗДИТЬ БЕЗ АВАРИЙ МОЖНО!»

1. НЕИЗБЕЖНЫ ЛИ ДОРОЖНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ?

В заглавии этой книги стоит вопрос. Стоит неспроста, так как ответ на него однозначен далеко не для всех. Каждый, кто находится за рулем, очень часто думает над этим вопросом, пытаясь предугадать свою водительскую судьбу, проследить ее на всем протяжении, найти ключ к безаварийному движению, некую «панацею» в поведении, способную заранее выдать полис на страховку от всех случайностей. Но если одна часть водителей добросовестно изыскивает пути к оптимально безопасному управлению транспортным средством, то другая (и довольно многочисленная) группа управляет источником высокой опасности, не утруждая себя анализом всей системы своего поведения за рулем, полагаясь на благоприятный исход в каждой отдельно взятой ситуации.

Аварийность на автотранспорте — реально существующий и объективно оцененный факт. Ее размеры растут или снижаются не стихийно, а в строгой зависимости от наличия или отсутствия целого ряда факторов, влияющих на состояние безопасности дорожного движения положительно или отрицательно. Факторов этих очень много, мы назовем только основные:

— дорожные условия (или условия движения транспортных средств) — состояние дорожного покрытия; профиль дороги, наличие поперечных и продольных уклонов, их крутизна; освещенность в темное время суток; обзорность, наличие опасных мест, скрытых для наблюдения; число сужений проезжей части; обустройство средствами регулирования и дорожной информации и т. д.;

— транспортное средство — его оснащенность средствами активной и пассивной безопасности;

— поведение участников дорожного движения (водителей транспортных средств и пешеходов), обусловленное их дисциплинированностью, сознательностью, воспитанностью, профессиональной подготовкой и опытом управления автомобилем или опытом пешего движения (в местах, где эти качества особенно необходимы).

Как видите, мы пришли к магическому треугольнику — «человек — автомобиль — дорога» и опять ставим вопрос о тесной взаимосвязи всех составляющих его компонентов и их влиянии на уровень безопасности. Но давайте не будем отвлекаться

оценкой роли неживых факторов, детально рассматривать, какие колесоотбойники или лампы, освещающие дорогу, рациональнее и какая модель автомобиля ведет себя лучше при описывании кризиса на виражах с высокими скоростями. Займемся человеком — водителем, ибо эта книга для него, именно ему адресован вопрос и его мнение хотелось бы услышать — может ли он даже при наличии ПЛОХИХ ДОРОГ И НЕДОСТАТОЧНОГО ИХ ОБУСТРОЙСТВА, имея транспортное средство исправное, но пока НЕ ОТВЕЧАЮЩЕЕ ЛУЧШИМ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ, управляя в обстановке, когда ему приходится встречать на своем пути других водителей и пешеходов, НАРУШАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯ ВСЕХ НОРМ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, все-таки избежать попадания в аварийную ситуацию?

То есть, может ли водитель, управляя своим транспортным средством в условиях, далеких от идеальных, НЕ СОВЕРШИТЬ дорожно-транспортное происшествие, используя имеющиеся «в распоряжении» маневренные и тормозные возможности своего автомобиля и весь арсенал необходимых личных качеств и свойств. Как указано выше, ответ далеко не однозначен, но, к сожалению, сами водители очень не часто занимаются настоящими поисками решения проблемы. Всерьез же пытаются ответить на наш вопрос только специалисты дорожного движения, и здесь мы сталкиваемся даже с некоторыми теориями, пытающимися обосновать «закономерность аварийности». Давайте рассмотрим некоторые из них.

«Теория ситуаций» выведена сторонниками философского подхода к созданию опасности в дорожном движении. Она сводится к тому, что всякое отдельное происшествие и его последствия не есть результат закономерности, а «злодейского» стечения обстоятельств, не находившихся в прямой связи между собой, а сведенных в данном месте и в данную единицу времени волей случая, породив дорожный конфликт в виде столкновения транспортных средств, наезда на пешехода или на какой-нибудь столб. И действительно, если мы схоластически начнем «подводить базу» под основы этой теории, то обнаружим, что вроде бы каждого происшествия могло бы не быть — ну, например, спустил баллон у автомобиля за квартал от места наезда, и гр. Иванов (возможная жертва) благополучно проследовал бы домой или в магазин. Или тот же потенциальный «пострадавший» внезапно вспомнил, что забыл дома выключить газ, развернулся и пошел обратно, а собиравшийся наехать на него грузовик «не обнаружил» его в месте предполагаемого наезда.

Данные о действиях участников происшествия в процессе его течения рассматриваются под углом «предположительности» действия или бездействия. «Если бы пешеход шел чутьочку медленнее...», «если бы водитель ехал немножко правее...», «если бы в этом месте его обзорность не перекрыл автобус...» и т. д. и т. п.

Но при правильном, научном подходе положения «теории ситуаций» не выдерживают критики, так как детальный анализ действий участников дорожных происшествий и в доситуационный период и в процессе протекания самой аварии четко указывает на обязательное наличие ошибок, преступной самонадеянности, незнания правил, неопытности, отсутствия предвидения, неумения

принимать правильные решения. Это дополняется данными об участии в происшествиях водителей, находящихся в состоянии опьянения или управляющих технически неисправными транспортными средствами. Да и исследование концентрации дорожно-транспортных происшествий показывает, что происходит она не хаотично, так сказать «где попало», а именно в местах наибольшей интенсивности движения, там, где оно хуже организовано, где имеются «узкие места» и неблагоприятно состояние надзора за движением.

Таким образом, явно складывается мнение о порочности «теории ситуаций», так как научный подход к результатам исследования аварийности указывает на железную закономерность в создании обстановки дорожно-транспортного происшествия, на прямую зависимость аварии от совершенно конкретных условий и обстоятельств, создавшихся задолго до возникновения ситуации на дороге.

Не менее слабыми являются доводы сторонников теории зависимости числа дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий от численности транспортных средств, участвующих в движении, и их концентрации на отдельных участках дороги. Здесь неправильный вывод делается из действительно существующей в ряде случаев картины совпадения концентрации ДТП именно в местах наибольшей интенсивности дорожного движения. Однако и здесь транспортная насыщенность сама по себе не является причиной роста происшествий, а их повышенная частота возникновения опять же следствие недостаточного опыта водителей, их недисциплинированности, неумения предвидеть создание аварийных ситуаций и быстро находить правильный выход из них (то есть опять можно вести речь об отсутствии достаточно квалифицированного обучения, поддержания профессионального уровня, тренированности и даже, как начальное звено — отсутствии должного профотбора кандидатов в водители).

Интересно, что в развитых странах, которые давно стали на путь интенсивной автомобилизации, где численность легковых автомобилей составляет чуть ли не один к двум с численностью взрослого населения, где концентрация дорожного движения значительно превосходит ту, что мы отмечаем на наших дорогах, относительный уровень аварийности ниже, чем в странах, стоящих на пути к «всеобщей автомобилизации». Это особенно заметно на сравнительном примере доли пострадавших в дорожном движении пешеходов (один из характерных показателей уровня дисциплины участников движения). В странах, где автомобилизация имеет достаточно высокий уровень и достигла численности 2—3 человека на один легковой автомобиль, пострадавшие на дороге пешеходы составляют: в Австрии 12%, ФРГ—12,5, Франции—12, Швеции—10, Бельгии—8,5, США—6%. Тогда как в странах, где концентрация транспортных средств на дорогах значительно ниже, эти цифры составляют: в СССР—35%, Польше—36, в Венгрии и Чехословакии—свыше 23%.

Как видно из приведенных данных, у сторонников теории прямой зависимости численности и концентрации ДТП от тех же параметров транспортного движения и здесь «концы с концами не сходятся» — опять просматривается четкая зависимость созда-

ния условий аварии от поведения участников дорожного движения, особенно — водителей транспортных средств.

Но и это еще не все. Существуют сторонники, так сказать, «фатального» направления вышеупомянутой теории, которые считают, что рано или поздно любой водитель становится участником дорожно-транспортного происшествия. Необходимо оговориться, что может быть правильно было бы вести речь о неизбежности «попадания в аварийную ситуацию». Но ведь ставить знак равенства между созданием «ситуации» и самой аварией нельзя! Из одной и той же, на первый взгляд, самой неприятной ситуации один (грамотный, обученный, тренированный и т. д.) найдет выход и, правильно действуя, избежит печального финала, а другой (у которого эти качества все или многие со знаком минус) своими неумелыми действиями только усугубит, осложнит ситуацию и приведет к аварии.

Апологеты упомянутого направления даже вывели некий средний «безаварийный пробег» водителя — 400—450 тысяч километров. То есть именно на этом рубеже своего пути (плюс — минус) водитель должен стать участником аварии. А как же с индивидуальными качествами водителя? Какова роль его дисциплинированности, знаний, опыта, тренированности — ведь они переводятся на задний план, их заслоняет «его величество Километр». Практически ставится знак равенства между водителем, обладающим всеми вышеупомянутыми качествами, и разгильдяем, пренебрегающим всеми нормами поведения. А мы знаем, что каждый человек за рулем — выраженная индивидуальность и ни о каком «усредненном» портрете водителя и речи быть не может!

«Никто не застрахован от аварий, но каждый водитель может в зависимости от складывающейся обстановки использовать свои личные возможности, благодаря которым он встретит дорожную опасность с минимальным риском для себя, пассажиров и других участников дорожного движения». Эти слова французского испытателя автомобилей Андре Бонна могут послужить хорошим завершением темы.

Существует еще ряд теорий, обосновывающих неизбежность аварий, однако нет необходимости рассматривать их все, так как у них есть одна главная общая черта — отсутствие научного подхода к проблеме. При всем сказанном, неправильно было бы отрицать влияние ряда факторов, которые могут создавать неблагоприятные условия управления автомобилем, такие как временное усиление солнечной активности, «черные дни» в системе биоритмов водителя, сильные магнитные бури и другие, которые, безусловно, оказывают ощутимое воздействие на человека и несколько снижают его внимательность, реакцию и даже могут временно ухудшить свойства органов зрения, слуха и т. д. Однако и здесь не может быть речи о «фатальном влиянии» на уровень аварийности этих дестабилизирующих факторов, которые водитель не всегда сразу ощущает и уж конечно не в состоянии предсмотреть. Дело в том, что не «зная» о их наличии, водитель начинает чувствовать легкое недомогание, иногда сонливость, замечает, что внезапно на какой-то миг «теряет» ситуацию и т. д. Вот эти ощущения и должны послужить сигналом к прекращению управления автомобилем, надо временно отказаться от такого удобного транспортного средства в угоду безопасности!

Так из всего вышеизложенного вытекает единственно правильный, логически обоснованный и подкрепленный фактическим анализом вывод: нет и не может быть никаких форм влияния на безопасность дорожного движения, находящихся вне сферы ответных действий водителя. Нет и не может быть фатальной неизбежности аварий, аварийную ситуацию всегда можно предусмотреть, распознать и найти правильный выход, не приводящий к дорожно-транспортному происшествию или (в случае действия в отношении данного водителя неодолимой силы) найти способ максимально снизить тяжесть последствий.

Однако для этого водитель должен обладать целым рядом обязательных качеств.

2. БЕЗОПАСНЫЙ ВОДИТЕЛЬ И БЕЗОПАСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

К сожалению, существует достаточно многочисленная категория водителей, представители которой, устремляясь к цели стать водителем транспортного средства, на этом пути несколько не обременяют себя размышлениями о получаемой профессии, ее особенностях и связанных с этим предстоящих изменениях во всем образе своего поведения в обществе и в быту. Все проблемы затмевает сияющий образ «баранки», руки тянутся к ней с единственной мыслью — СКОРЕЙ! Скорей получить заветные «корочки», хлопнуть дверью «тачки»..., взревел мотор, педаль акселератора уперлась в пол и — ВПЕРЕД! Вперед к... чему? Не думайте, что нарисованная картина представляет собой антикварную редкость, повторяю, что кандидатов в водители, у которых ветер скорости начинает шуметь в ушах задолго до выпускных экзаменов, пока еще очень много.

Но зачем приходится к правильным взглядам на вещи, и делать правильные выводы, приобретает печальный опыт? Разве нельзя сделать это ДО, а не ПОСЛЕ? Безусловно, и можно, и нужно! Я убежден, что воспитанный, организованный человек, уже познавший чувство ответственности при исполнении любых других обязанностей, намереваясь стать водителем транспортного средства, в первую очередь должен осознать, что, может быть, впервые в жизни ему придется быть накрепко связанным с использованием ИСТОЧНИКА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ для всех людей, с кем сведет его дорога. В чем же такая высокая опасность автомобиля?

Прежде всего (и это ясно без особых доказательств), всякая имеющая большую массу и жесткость движущаяся машина представляет собой опасность уже в силу сочетания этих двух параметров. Несущийся с большой скоростью автомобиль весом в 2—3 тысячи килограммов (а во многих случаях и более) представляет собой средство огромной разрушительной силы. Известны случаи, когда, при наездах с большой скоростью, грузовой автомобиль сдвигал с фундамента или разрушал небольшой дом, «срубал» железобетонную опору электропередачи, полностью разрушал другой автомобиль, опрокидывал трамвай и т. д. Нет необходимости упоминать о возможных при этом человеческих жертвах.

Мы говорим «человек управляет транспортным средством»,

Однако это представление весьма относительно. Безусловно, водитель при определенной скорости и в определенных дорожных условиях всегда может оказать серьезное воздействие на траекторию движения автомобиля, применять необходимые маневры, повлиять на замедление и ускорение своей «самодвижущейся повозки». Но только до определенной степени Конструкции органов управления, тормозных систем, подвески и других влияющих на «управляемость» и «маневренность» транспортного средства систем и механизмов пока не достигли совершенства, а устанавливаемый на серийные модели двигатель не в состоянии обеспечить мгновенный набор скорости или принять активное участие в торможении автомобиля. С возрастанием скорости движения растут и многие силы, действующие на автомобиль, в частности сила инерции. Порог, за которым водитель начинает терять способность воздействия на несущуюся вперед массу металла, наступает не после 150, а уже на рубеже 60 километров в час! Здесь уже резко сужается область четкого зрения водителя, снижаются тормозные возможности автомобиля, резко вырастают радиусы безопасных поворотов и дистанция любого маневра (хотя бы по объезду люка на дороге), возрастает значение центробежной и опрокидывающей сил на виражах. И это в условиях резкого сокращения времени на принятие правильных решений по применению тех или иных приемов управления! Все это является вторым подтверждением опасности использования автомобиля.

Зачастую, поясняя обозначение транспортного средства как источника опасности, его сравнивают с огнестрельным оружием. Действительно, в случае неосторожного обращения с пистолетом или винтовкой может произойти случайный выстрел, от которого могут пострадать люди. Однако это сравнение неприменимо, так как по степени опасности автомобиль значительно превосходит оружие и вот почему. Давайте взвесим опасность одного конкретного взятого пистолета. В течение длительного времени он находится в месте хранения — в сейфе владельца, в пирамиде дежурной части или в небоевом состоянии — в кобуре. Вынимают пистолет для пользования им в тире (где огневой рубеж и зона стрельбы надежно ограждены от других помещений и территорий) или в боевой обстановке, когда опасно ВЕЗДЕ, в силу чего все участвующие в бою или операции сами следят, чтобы не попасть под случайную пулю. Поэтому опасность представляют исключительно редкие случаи, когда к оружию по случайности возымели доступ некомпетентные лица, когда оно стало орудием развлечения или когда попало в руки пьяного. Повторяю, что такие случаи — исключительная редкость, а не система.

Автомобиль же используется в самой гуще нашей повседневной жизни, в общественных местах, в полосе наибольшей концентрации людей и других самодвижущихся механизмов — на дороге общего пользования. И пути движения автотранспорта пролегают абсолютно везде, куда человечество получило доступ (наши и американские транспортные машины уже осваивают лунную поверхность). Причем автомобиль и пешеходный человек практически почти не отделены друг от друга, так как используют дороги, в основном пролегающие на одном уровне. Движущийся автомобиль нельзя сравнить по опасности даже с локомотивом железнодорожного состава, так как последний использует для

движения сугубо локальное железнодорожное полотно, четко обозначенное и ясно видимое всем, огражденное в опасных местах, имеющее охраняемые переезды. А автомобиль движется по ВСЕМ дорогам, которые в терминологии Правил обозначены, как «ЛЮБАЯ территория, специально предназначенная для движения транспортных средств», и зачастую предсказать, предвидеть его появление в том или ином месте просто не представляется возможным. И это еще одно указание на особую опасность автотранспорта.

И, наконец, высокую опасность автомобиля усугубляет его массовость как средства передвижения и огромное количество сфер использования. Автомобиль можно встретить везде. И особенно повышается опасность в местах высокой концентрации автотранспорта — на улицах крупных городов.

Осознание степени ответственности, возникающей при использовании источника повышенной опасности, — транспортного средства, и должно стать главным стимулом овладения водителем всеми необходимыми качествами.

В книге «Человек и дорога»* подробно нарисована модель «безопасного водителя», кто хочет получить исчерпывающие данные, может обратиться к этому изданию. Здесь же только перечисляются те качества, без которых человек за рулем не может быть в полной мере уверен в благополучном исходе своей деятельности в роли водителя. Может возникнуть мнение, что мы слишком требовательны в своем подходе и многие из предъявленных критериев «необязательны». Но ведь мы поставили вопрос «можно ли ездить без аварий?», и хотим найти на него правильный ответ, а одним из условий положительного ответа является наличие высокого профессионализма, высокого водительского мастерства, которые должны оцениваться только по самому высокому баллу. Недооценка фактора личности водителей, плохой отбор по профпригодности (или его отсутствие) — главные причины высокого уровня аварийности!

Итак, каким должен быть «идеальный» водитель? Прежде всего он должен иметь хорошее здоровье, обусловленное не только теми рамками, которые установлены медицинскими противопоказаниями соответствующих инструкций Минздрава, но и конкретно хорошим самочувствием в период управления автомобилем. Он должен исключить для себя возможность управления в болезненном состоянии или с высокой степенью усталости. Оптимальный возраст от 30 до 50 лет, имеет устойчивую психику, не рассеянный (от природы), волевой.

Он должен иметь хороший, уравновешенный характер, не быть раздражительным, легко возбудимым, подверженным плохим настроениям, чрезмерно пессимистически оценивающим различные служебные и бытовые ситуации; желательно — глава благополучной семьи; не агрессивен (на этом свойстве необходимо остановиться отдельно, после перечисления всех необходимых качеств).

Практически идеальный водитель должен быть убежденным трезвенником: не употреблять алкоголь вообще или крайне ред-

* Ташкент, Издательство «Мехнат», 1987 г.

ко, по «крайней необходимости» и строго установив для себя одну, минимальную норму. Здесь речь идет не об управлении автомобилем в состоянии какого-либо опьянения, для любого водителя, пусть не идеального, управление транспортным средством и алкоголь категорически несовместимы. Употребление алкоголя даже редко и малыми дозами наносит организму необратимый ущерб и постепенно, исподволь лишает водителя всех необходимых ему качеств.

Хороший водитель — вежлив, отзывчив, хороший товарищ, никогда не оставит в беде любого, кто нуждается в помощи, будь то даже совершенно незнакомый человек. Не вступает в бесполезные споры словом и делом (это качество необходимо при определении и предоставлении приоритета в движении).

Устойчивые, постоянно совершенствуемые знания по профессии — отличительная черта безопасного водителя. Он хорошо, старательно учился на курсах шоферов, полученные там знания самостоятельно (не «из-под палки») пополняет, совершенствуется, набирается опыта как механик и ремонтник собственного автомобиля. Читает литературу по профессии, все новое в области дорожного движения старается освоить.

Безопасный водитель уважает законы и правила, убежден в обязательности выполнения всех без исключения установленных норм и правил на практике. Верит, что только знание и точное соблюдение требований Правил дорожного движения может обеспечить безаварийную работу. С пониманием воспринимает ошибки и неосторожные поступки других водителей при пользовании дорогой, конечно, если они не являются результатом злонамеренных действий.

Как видите, необходимых качеств очень много и при их перечислении и общей оценке «трудностей приобретения» может возникнуть мысль, что такой идеал недостижим. Это неверно, стать «безопасным» водителем может почти каждый (а тот, кто не может — не должен быть водителем вообще), при этом, оценивая свои собственные возможности, необходимо учесть следующее:

- воспитание многих качеств, составляющих характер водителя, надо начинать не одновременно с обучением по профессии, а в самом раннем возрасте, так как они остро необходимы при выполнении многих профессиональных обязанностей;

- уважение к законам и нормам поведения, как обязательный компонент личности водителя также продукт общего, а не профессионального воспитания. Воспитанный человек, верящий в необходимость соблюдения правил общественного поведения, легко и просто воспринимает и берет на вооружение любые другие правила и нормы;

- зная, какие качества необходимы водителю, их можно воспитать в себе элементарными тренировками (например, снятие агрессивности в управлении автомобилем; принудительное, вопреки желанию, предоставление приоритета в движении; скрупулезное выполнение требований сигналов регулирования и др.).

Кроме того, необходимы и трезвый подход к проблеме и понимание роли всех перечисленных требований — безусловно, они представляют собой комплекс взаимосвязанных и взаимовлияющих свойств, но и среди них есть приоритетные и те, которым отводится не первостепенная роль. Практика показывает,

что может длительное время ездить без аварий водитель, обладающий не всеми, но большинством необходимых качеств.

А теперь о некоторых упомянутых свойствах характера, которые оказывают серьезное влияние на общий уровень поведения водителя как участника дорожного движения и, безусловно, воздействуют прямо или косвенно на формирование аварийной ситуации. Это — отсутствие агрессивности, доброжелательность, вежливость, отзывчивость, понимание, проявляемые к другим участникам движения. К сожалению, большинство участников движения (особенно водителей) недопонимают роль влияния этих черт характера на общий уровень аварийности на наших дорогах. Читая эти строки, иной подумает: «Ерунда, знание Правил движения, внимательность и быстрота реакции — вот что мне нужно, чтобы избежать аварии!» Причиной такого заблуждения является крайне недостаточная информированность и отсутствия должного обучения и воспитательной работы, которую постоянно и активно должны вести все, кто может оказать воздействие на мировоззрение водителя — от учебного заведения до Общества автолюбителей. Ибо именно отсутствие или наличие этих качеств у водителя влияют на распознавание и оценку ситуации, поиск правильного (и с меньшими «потерями») выхода из неблагоприятного положения, критическую оценку личных действий (опасных или не опасных для других участников движения), наконец, на добровольное желание выполнения требований сигналов или предоставление приоритета в движении.

Не может стать хорошим, безопасным водителем человек, наделенный такими чертами, как высокомерие, пренебрежительное отношение к мнению других, брюзга, плохой товарищ, способный на злой розыгрыш, не обдумывающий последствия своих слов и поступков. Потому что шоферское братство только тогда становится им, когда не допускает в свои ряды людей, неспособных понимать и уважать других. Этого требуют жесткие законы сложной и тяжелой профессии шофера. Здесь имеются в виду все — и те, кто крутит баранку за денежное вознаграждение, и индивидуальные владельцы транспортных средств. Дорога предъявляет ко всем одинаковые требования в области безопасности, не спрашивая документов.

Давайте теперь оценим роль упомянутых качеств на примерах из практики.

Агрессивность — далеко не однозначно оцениваемое свойство человека. Она является не только полезным, но и просто необходимым качеством любого спортсмена, порождает стремление к победе, к выигрышу, к преодолению сопротивления противника. А можно ли представить себе солдата, лишённого агрессивности? Можно ли рассчитывать на него в бою? В то же время при исполнении обязанностей по профессиям, где при выборе системы действий ВСЕГДА должно отдавать предпочтение трезвому расчету, где на образе действий не должны отражаться дурные черты характера, агрессивность может привести только к беде. Под воздействием этого свойства водитель совершает множество ошибок: его легко заразить неразумным повышением скорости, он немедленно «бросается в атаку», пытаясь догнать любой ценой в случаях, когда необходимо уступить дорогу другому участнику движения, имеющему приоритет, агрессивность толкает его на

попытку «проскочить», вопреки здравому смыслу; попав в одну полосу с транспортным средством, которое, по его мнению, движется недостаточно быстро, он начинает браниться и предпринимает маневры по опережению «перед самым носом» у движущихся в соседних полосах; увидев приближающееся к перекрестку транспортное средство, которое может помешать ему, он не снижает скорость (когда это необходимо по расчету), а во всех случаях прибавляет ее и т. д.

Такую вредную агрессивность, осознав ее присутствие в своих действиях, водитель должен подавлять, специально тренируя себя на перечисленных ситуациях: никогда не «догонять»; строго следить за предоставлением приоритета, делая это с «запасом прочности», стараться быть повышено вежливым с пешеходами, всячески подавляя в себе «шоферскую гордыню». Такие непрекращающиеся «аутогенные» тренировки дают положительные результаты очень скоро — уже через месяц самопринуждение перерастает в привычку, и водитель против одного из приведенных выше пунктов сможет проставить себе положительную оценку.

Второй группой оцениваемых нами качеств является доброжелательность, отзывчивость, готовность помочь, понимание трудностей других участников движения. Словом — воспитанность, товарищеское, дружеское, уважительное отношение к другим. Вот чего всем нам не хватает!

Еду за рулем в непрерывно текущем потоке автомобилей по улице Навои в крайнем правом ряду. Справа по ходу движения пытается выехать со стоянки и влиться в поток водитель «Волги». Он и фарами мигает, и звуковые сигналы подает и даже делает умоляющие жесты. Но беззвучно бегут автомобили и ни один (!) водитель даже и не думает уступить прочно захваченный приоритет в движении (ведь официально никто не обвинит его в «неуступчивости» — закон на его стороне!). Бросаю взгляд в зеркало заднего вида — сплошной поток, конца ему не видно — долгонько простоят «Волга»! Решая пропустить его, слегка притормаживаю и сигнализирую водителю дальним светом. Он понимает, как только приближается созданный мною разрыв, быстро занимает его. При этом я еще притормаживаю.

Что начинается позади! Еще двум-трем движущимся сзади водителям пришлось слегка нажать педаль тормоза и они всеми доступными средствами (в основном при помощи звуковых сигналов) выражают свое недовольство. Представляю, какие эпитеты в этот момент в адрес уступившего дорогу можно услышать в кбинах их автомобилей. «Лопух» и «растяпа» — самые нежнейшие.

Но это пример отсутствия доброжелательности, так сказать, неконфликтного характера, здесь невоспитанность водителей, их некорпоративность только создают неудобства, помеху, но не ведут к созданию аварийной ситуации. А есть примеры и повреднее.

Мы как-то снисходительно относились к нарушениям правил остановки и стоянки. Эти нарушения норм, введенных Правилами, даже были отнесены Административным Кодексом в разряд «прочих нарушений», что создало мнение о их относительной безопасности. Между тем специалисты неоднократно обращались в различные инстанции с просьбой поставить этот вид нарушений в один ряд с другими опасными нарушениями. Именно на эту тему

даже были сняты два пропагандистских кинофильма «Он просто стоял...» и «Опасная остановка», в которых доказывалось, что нарушение правил стоянки отнюдь не безобидно. Не акцентируя внимание водителей на возможных последствиях необдуманной остановки на проезжей части дороги, наши законодательные акты и правоохранительные органы способствовали созданию у водителей в настоящее время полного отсутствия ответственного подхода к этому «неопасному» действию. И вот водитель припарковывает автомобиль в таком месте, где заставляет поворачивающего направо выезжать на полосу встречного движения прямо навстречу ДТП. Или ставит автомобиль против выезда из-под арки, где полностью перекрывает выезжающему обзорность. Или ставит автомобиль вообще немислимым образом, заставляя пешеходов сходить с тротуара на проезжую часть, а водителей выезжать на тротуар... И вот тут наличие «транспортного воспитания» и шоферской корпоративности подлежат серьезному испытанию. Попробуйте подойти к такому любителю ставить свой автомобиль методом «где-попало» и вежливо попросить его переставить автомобиль в другое место. В лучшем случае он сделает это после длительных возражений и пререканий, но может и не сдвинуться. А ведь это так просто!

В результате такой стоящий «поперек горла» автомобиль может стать причиной дорожно́го происшествия, а его водитель в худшем случае будет подвергнут административному взысканию. А то и посмотрит на столкнувшиеся автомобили и со словами «не повезло беднягам!» тронется и уедет, не ведая, что обстановку для аварии создал он сам... (рисунок 1).

Так на деле, в процессе дорожно́го движения сказываются недостатки в комплексе качеств, которыми должен обладать «безопасный водитель».

Конечно, разбирая модель идеального водителя, мы рассматривали исключительно его человеческие качества, то есть мы дали общий критерий: каким должен быть человек, чтобы СТАТЬ по-настоящему «безопасным водителем». Но при этом нельзя забывать о чисто профессиональных свойствах, которые (при наличии всех вышеперечисленных) он должен в себе развить и воспитать, помощь в овладении которыми обязательно должны оказать ему наставники-специалисты. Об этих специфических профессиональных качествах мы расскажем в следующем разделе.

А пока — о том техническом чуде, которым управляет водитель. Существует созданная специалистами модель «безопасного автомобиля», то есть разработаны технические условия конструкции, несущей в себе все известные элементы пассивной и активной безопасности. Для того, чтобы дальнейший разговор не был беспредметным, несколько остановимся на этих элементах.

Современное состояние функционирования комплекса автомобиль — водитель — дорога требует всё большего внимания проблеме безопасности всей системы. В основу решения задачи по первому компоненту и у нас и за рубежом должно быть положено создание такой конструкции, которая, во-первых, обеспечивала бы минимальную возможность дорожно-транспортного происшествия, а, во-вторых, в случае возникновения ДТП максимально снизила бы количество и тяжесть травм участвующих в происшествии.

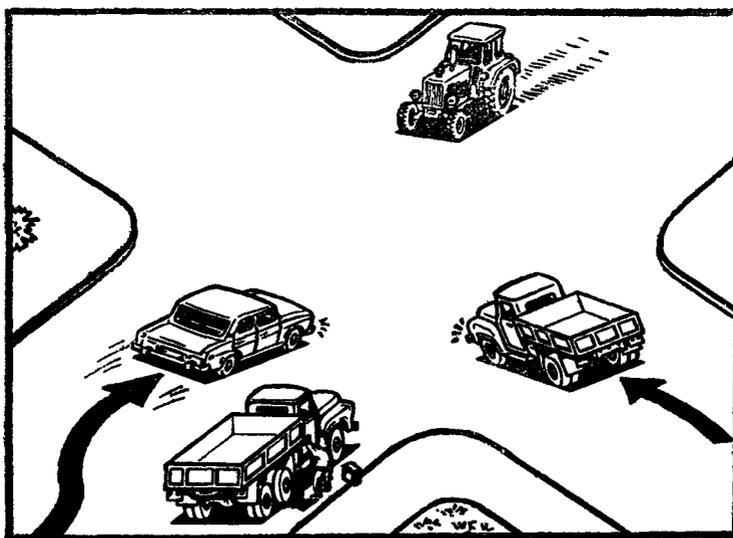


Рисунок 1.

вию людей. Первую часть задачи решает оснащение автомобиля элементами «активной безопасности», обеспечивающими:

- отсутствие внезапных отказов в конструктивных системах автомобиля;
- возможность хорошего маневра во всех позициях;
- состояние тяговой и тормозной динамики автомобиля, возможность ее использования в любых дорожных условиях и транспортных ситуациях;
- возможность уверенно и с комфортом управлять механической системой автомобиль — дорога;
- эффективность систем головного освещения; хорошая обзорность с места водителя; очистка, обмывка и обогрев стекол кабины;
- надежная автомобильная резина;
- стандартное, но удобное и доступное расположение всех органов управления.

То есть все эти факторы вместе создают водителю возможность надежного управления или автоматически обеспечивают наименьший шанс создания аварийных ситуаций.

Вторая группа — элементы «пассивной безопасности» — выполняет задачу защиты водителя и пассажиров от травмирования в процессе протекания аварии — или совсем исключить телесные повреждения, или сделать их малозначительными. Таких приспособлений в автомобиле множество:

- конструкция кузова, имеющего легко сминаемые переднюю и заднюю части и жесткую пассажирскую кабину;
- ремни безопасности, удерживающие пассажиров от инерционных нагрузок и травм во время резких торможений, наездов на препятствия и столкновений транспортных средств;
- размещение деталей интерьера кабины и их мягкое покрытие либо смягчающие, либо смягчающие удары головой, коленями и локтями;
- телескопические и другие складные или легко деформируемые детали рулевой колонки и колеса;
- крепление двигателя, исключающее его попадание в кабину в случае срыва с опор;
- конфигурация переднего капота двигателя, обеспечивающая его складывание при лобовых ударах (чтобы не попал в кабину через переднее стекло);
- конструкция и состав стекол, позволяющие при ударах получать мелкие осколки, неопасные для людей или обеспечивающие сохранение «сетки» без осколков.

И многие другие, число их растет из года в год. Так человек создает модель безопасного автомобиля. Во многих странах, где элементы пассивной безопасности используются и внедряются активно, даже на фоне роста числа дорожно-транспортных происшествий, относительное количество погибших и раненых при этом людей неуклонно снижается.

3. ПРЕДВИДЕНИЕ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ

Кроме определенных черт характера и выработанных, воспитанных качеств, водитель должен обладать целым рядом специфических профессиональных свойств, которые, базируясь на его сознательном желании глубоко освоить профессию, постоянно совершенствуются в процессе работы. Это — предвидение создания аварийной ситуации, умение быстро и правильно найти из нее выход, четкое и своевременное определение приоритета в движении, отсутствие синдрома «лидерства» (порождающего желание всегда, вопреки реальной обстановке и необходимости быть первым). Главным из этих свойств является предвидение.

В Правилах дорожного движения записано, что «При возникновении препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия». В общем, как будто бы все ясно изложено и не требует комментариев, однако при детальном анализе текста возникает потребность кое в чем разобраться. И прежде всего в терминах «препятствие» и «опасность». Надо учесть, что везде в дальнейшем излагается сугубо личное мнение автора, которое не является «официальным разъяснением».

Препятствие для движения — это некий предмет, человек или транспортное средство, которые находятся в полосе движения автомобиля на его пути. Думаю, что такое определение бесспорно, так как любой объект, находящийся вне полосы движения

данного автомобиля (даже на его границе), движению не препятствует и, следовательно, не может быть назван препятствием. В пункте речь идет о «возникновении» препятствия, то есть о его появлении на пути водителя (автомобиля), оно может быть внезапным, а может быть заблаговременным. Неравнозначно выглядят ситуации, когда другое транспортное средство быстро въезжает в вашу полосу движения из-за угла или когда оно стоит поперек дороги с заглушим двигателем. В обоих случаях оно — препятствие. И все-таки, хотя авторы текста не имели этого в виду, слово «возникло» порождает впечатление внезапного появления («...внезапно возник на его пути...»). Однако, несмотря на разность ситуаций, обе они требуют от водителя одного и того же действия — тормозить до полной (при необходимости) остановки!

Опасность для движения — понятие не материальное (как препятствие), его нельзя «потрогать». Опасность — это создаваемое у водителя представление о возможности перерастания какого-то фактора (пока не являющегося препятствием) в препятствие для движения. Вот опасность именно «возникает», так как ее появление в подавляющем большинстве случаев связано с движением потенциального препятствия в сторону полосы движения данного транспортного средства. При этом, в процессе движения, если оно неравномерно и прерывисто, опасность может возникать и исчезать. Например, водитель замечает, что от тротуара в сторону полосы его движения поперек проезжей части дороги пошел человек. Возникла опасность! И водитель, «взяв на учет» объект опасности, начал снижать скорость (хотя бы отступив ледядь акселератора). Человек остановился и посмотрел в сторону движущегося автомобиля. Стоит... Опасность прекратилась, водитель продолжает движение. И вдруг, приняв решение, человек побежал, стремясь пересечь дорогу автомобилю. Опять возникла опасность, требующая уже экстренного торможения до полной остановки.

Далее в пункте идет речь о препятствии или опасности, «которые водитель был в состоянии обнаружить». Эта загадочная фраза труднообъяснима в приведенном в Правилах виде, даже с помощью специалистов и толкователей Правил. А ведь именно эту формулировку ввели специалисты, чтобы взять под защиту водителя, который выполнил все требования Правил, но из-за того, что другой водитель или пешеход своими непредвиденными опасными действиями создали аварийную ситуацию, стал участником происшествия. Но в силу широкого и произвольного толкования приведенной формулировки («...в состоянии обнаружить»), применить ее при анализе структуры происшествия практически невозможно и вот почему.

Практически водитель «в состоянии обнаружить» абсолютно каждую опасность и каждое препятствие. Например, выбежал из-за стоящего автобуса человек в непосредственной близости от идущего автомобиля и водитель сразу его «обнаружил». И был «в состоянии», так как имел прекрасное зрение, да и дело происходило днем. Обнаружить то обнаружил, да слишком поздно, уже не имея технической возможности предотвратить наезд, так как до трассы движения пешехода было менее 15 м, скорость автомобиля 55 км/час и у водителя хватало времени как раз что-

бы крикнуть «Ой! и подумать, что надо тормозить. Конечно, формулировка пункта имела в виду «в состоянии СВОЕВРЕМЕННО обнаружить препятствие или опасность». Вот такой пункт Правил заставил бы следователя, рассматривающего дело о происшествии, исследовать вопрос — «имел ли водитель достаточно времени, чтобы, обнаружив опасность, принять соответствующие меры?» И в случае установления недостатка такого времени, на основании этого пункта ПДД прекратить дело.

Однако и такая формулировка не затрагивает самого важного аспекта деятельности водителя по предотвращению дорожно-транспортного происшествия. Речь идет о возможности ПРЕДВИДЕНИЯ ситуации, которое позволило бы принять необходимые меры предосторожности превентивно, а не уже в процессе формирования аварийной ситуации. Самой рациональной, на мой взгляд, была бы такая трактовка пункта: «...препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии предвидеть...». Тем более, что тогда наладилась бы четкая прямая связь с пунктом 1.5. Правил дорожного движения, который надо вписать золотыми буквами. Вот здесь авторы Правил вполне конкретно и объективно указали на отсутствие в перечне обязанностей водителя предвидеть неправомерные действия других участников дорожного движения.

Давайте рассмотрим сущность обоих пунктов (1.5 и 4.1) в комплексе и ответим на вопрос — что значит предвидение ситуации, какую роль оно играет в способности водителя предупредить ДТП или снизить тяжесть его последствий. Предвидение — это способность водителя по совокупности отмеченных им на пути движения признаков (дорога, ее особенности, расположение транспортных средств, действия других водителей, обзорность, видимость и др. факторы) сделать вывод о возможности создания в ближайший период времени аварийной ситуации. И, конечно, ответные действия водителя по подготовке к необходимым действиям в предполагаемых условиях (снижение скорости, переход в другую полосу движения, повышение скорости, подача звуковых или световых сигналов и т. д.). Умение правильно оценить видимую «картинку» обстановки движения и сделать правильные выводы о ее дальнейшем развитии — обязательное качество водителя. Не обладая этим качеством, он постоянно подвержен риску стать участником или виновником аварии.

Существо, содержание пункта 1.5 и имеет в виду, что если водителю, который выполнил все требования, предусмотренные Правилами по предупреждению создания аварийной ситуации в данной конкретной обстановке движения, какой-то другой участник движения все же создал препятствие или опасность, которые он не мог предвидеть (вот и пункт 11.1) и дело кончилось происшествием, то он не может нести ответственности. То есть невозможно ПРЕДВИДЕТЬ неправомерные действия других и предотвратить возможные последствия ответными действиями. Пример: по дороге едет водитель автомобиля «ВАЗ» строго в разрешенной полосе, с разрешенной скоростью, на абсолютно технически исправном автомобиле. И вдруг (по целому ряду вероятных причин) движущийся ему навстречу ЗИЛ-130 пересекает ось дороги и выезжает навстречу по его полосе. Конечно, наш водитель чисто автоматически начнет принимать меры, что-

бы избежать лобового столкновения. Но все они будут уже не ДО, а ПОСЛЕ, ибо ни о каком предвидении ситуации здесь и речи быть не может.

Итак с ПРЕДВИДЕНИЕМ вроде бы все ясно. Но, в результате ознакомления с приведенным здесь анализом пункта 1.5. Правил движения может возникнуть ряд вопросов:

— Если автор считает, что предвидеть непромерные действия других участников движения никто водителя не обязывает, то к чему вести с ним все разговоры о необходимости снижать скорость в местах плохой обзорности и перед препятствиями, из-за которых может внезапно появиться человек?

— Зачем во время тренировок шофера наставники то и дело указывают водителям места, где может возникнуть опасная ситуация, хотя ее могут создать только непромерные действия других?

— Так должен или не должен водитель нести ответственность за результаты происшествия, если причинен ущерб другому водителю, создавшему аварийную ситуацию своими непромерными действиями?

И так далее. Вопросов можно придумать множество, но все они будут порождены единственной причиной — недостаточно глубоким пониманием требований всех других пунктов Правил, многие из которых прямо указывают на необходимость действий по предотвращению причинения вреда другим лицам, нарушающим требования Правил или создающим опасность.

Вот несколько примеров. Давайте вспомним кое-что из обязанностей пешеходов, им, например, запрещено «...выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающегося транспортного средства». Теперь воскресим в памяти требования к водителю, приближающемуся к нерегулируемому пешеходному переходу: «Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось транспортное средство, то водители других транспортных средств могут продолжать движение лишь убедившись, что перед остановившимся транспортным средством нет пешеходов». Теперь представим себе ситуацию — непосредственно перед «зеброй» стоит грузовой автомобиль с заглушим двигателем, водитель копается в моторе. К переходу быстро приближается автомобиль «Жигули», водитель которого хочет проехать в непосредственной близости от стоящего грузовика. Внезапно из-за грузового автомобиля выходит женщина и начинает пересекать путь «Жигулей», водитель которых не снижает скорости. Создалась аварийная ситуация, из которой теперь искать выход водителю «Жигулей» (рисунок 2).

Кто из действующих лиц несет ответственность за возможные последствия? Все трое, ибо для каждого в Правилах есть предостережение. Давайте последовательно рассмотрим эти предупредительные пункты.

Водитель грузовика—(нарушил требования Пункта 13.7). Оставил свое транспортное средство непосредственно перед пешеходным переходом. Правда, терминология Правил называет это «вынужденной остановкой» (раздел 2 ПДД), однако в случае такой остановки в месте, где она создает опасность, водитель обязан был при помощи других лиц перекачать автомобиль всего

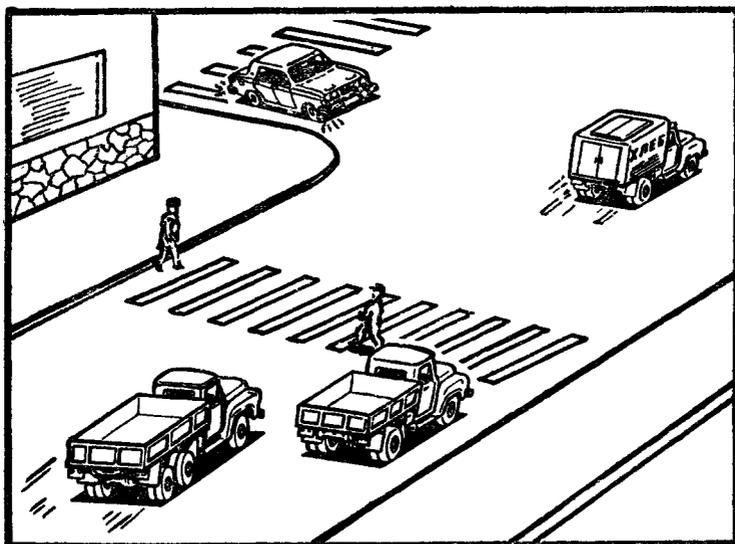


Рисунок 2.

на несколько метров — за пешеходный переход. А в описанной позиции он создал препятствие, ухудшающее обзорность.

Пешеход — (требования Пункта 5.6). Женщина вышла из-за препятствия, не убедившись в отсутствии приближающегося транспортного средства.

Водитель «Жигулей» — (требования пункта 15.2). Он имел право проезжать мимо грузовика, только убедившись, что перед ним нет идущих пешеходов.

Таким образом, неправомерные действия всех участников движения являются нарушением конкретных требований Правил дорожного движения.

Другой пример. Водитель грузового автомобиля ГАЗ-53 приближается к пересечению равнозначных дорог и, в силу хорошей обзорности, заблаговременно замечает автомобиль «Жигули», приближающийся к перекрестку справа. ГАЗ-53 снижает скорость, его водитель собирается уступить дорогу «Жигулям», стоя у границы перекрестка. Приблизившись к пересечению, водитель «Жигулей» включает сигнал левого поворота и, не снижая скорости, начинает выполнять маневр. При этом он продельывает то, что на шоферском жаргоне называется «резать угол» и в результате попадает на полосу встречного движения, где сталкивается с останавливающимся «Газиком» (рисунок 3).

Водитель ГАЗ-53 стал участником столкновения, еще за две — три секунды до которого он ни сном, ни духом не ведал о воз-

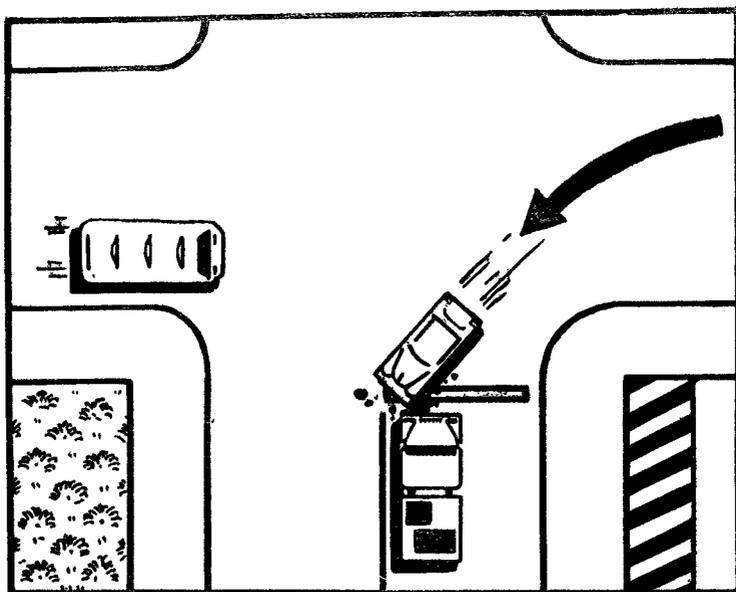


Рисунок 3.

возможности аварии (не было сигнала о приближении аварийной ситуации). Здесь вся вина полностью ложится на водителя «Жигулей», который грубо нарушил требования пункта 9.4 Правил.

В двух приведенных дорожно-транспортных происшествиях аварийные ситуации складывались по-разному. В первом случае все участники могли предвидеть создание неблагоприятной ситуации, так как и сами и другие «фигуранты» двигались или стояли с нарушением Правил движения. А во втором случае водитель ГАЗ-53, сам соблюдавший необходимые требования, был вполне вправе рассчитывать на такие же правомерные действия водителя «Жигулей» и не мог предвидеть создание угрожающей ситуации (между началом ее формирования и исходом прошло слишком мало времени).

Поэтому когда мы задаем вопрос «Можно ли ездить без аварий?» и отвечаем на него «Да, можно», то, конечно, имеем в виду исключение происшествий, создавшихся по инициативе самого водителя или тех, выход из которых реально существовал, но не был водителем использован. Такие же случаи, когда водителя мгновенно «втягивают» в аварийную ситуацию и он не в состоянии ее предвидеть и принять необходимые меры, являются исключением и оценке не подлежат. Здесь для нашего водителя действуют неодолимые обстоятельства и, хотя ему от этого не легче, всякая вина с него снимается.

Но разве устраивает водителя исход происшествия, в кото-

ром он причинил увечье человеку, а органами следствия признан невиновным (человек пострадал по собственной неосторожности, а в действиях водителя не было нарушений установленных правил)? А если, хуже того, человек при этом погиб? А если это был ребенок? Некоторые водители получают душевную травму на всю жизнь и личная невиновность их совсем не радует. Я знал и таких, которые, даже будучи осужденными от ответственности, после наезда на человека бросали руль навсегда. Вот зачем нужны все предупреждения, предосторожности при проезде мест возможного появления опасности, наставления старших: чтобы не стать «невинным убийцей» или «невиновным разрушителем». Ведь рассмотренные пункты Правил только решают вопросы юридической ответственности, но не несут в себе абстрактных предупреждений о возможности нанесения травм душевных.

А теперь о том, как можно предотвратить неблагоприятный исход ситуации, которую водитель предвидел и течение которой распознал. Обычно на весь комплекс действий в опасной (предварийной) ситуации водителю отводится бесконечно мало времени:

— водитель, наблюдая за картиной обстановки движения, заметил в ней изменение и опознал его как фактор, который может привести к развитию конкретной аварийной ситуации;

— водитель выбирает ответные действия, которые могут предотвратить дальнейшее развитие ситуации (то есть перерастание ее в аварийную) или (если не в состоянии повлиять на этот процесс) исключить его участие в ней;

— водитель приступает к действиям по ликвидации неблагоприятной ситуации, выходит из нее, продолжает движение.

И на весь этот процесс, состоящий из логически взаимосвязанных между собой действий, должно быть затрачено максимум 2—3 секунды, ибо водитель, реагирующий и действующий медленнее, «теряет» владение обстановкой, и аварийная ситуация начинает неумолимо развиваться, засасывая его автомобиль, как воронка водоворота затягивает потерявший управление корабль.

Однако принимать решение и действовать БЫСТРО — еще не все. Решение должно быть не только быстрым, но и ПРАВИЛЬНЫМ. Практически в арсенале водителя всегда имеется богатый выбор различных действий. Вот если бы их было два — три, то, молниеносно «приложив» их к имеющейся в наличии ситуации, водитель нашел бы правильное решение. А их великое множество, вот только основные (рисунок 4):

— экстренное торможение — предотвращение аварии резким снижением скорости без маневра, не меняя полосы движения (например, в случае, когда водителю не уступили права на движение);

— плавное снижение скорости — водитель снижает скорость движения, наблюдая за развитием ситуации (например, в сторону его полосы движения шел человек, который, заметив автомобиль, остановился);

— резкое увеличение скорости — придание автомобилю максимального ускорения, чтобы выйти из зоны развития конфликта (например, при опасности бокового столкновения, когда расчет показал, что торможение и маневр неэффективны);

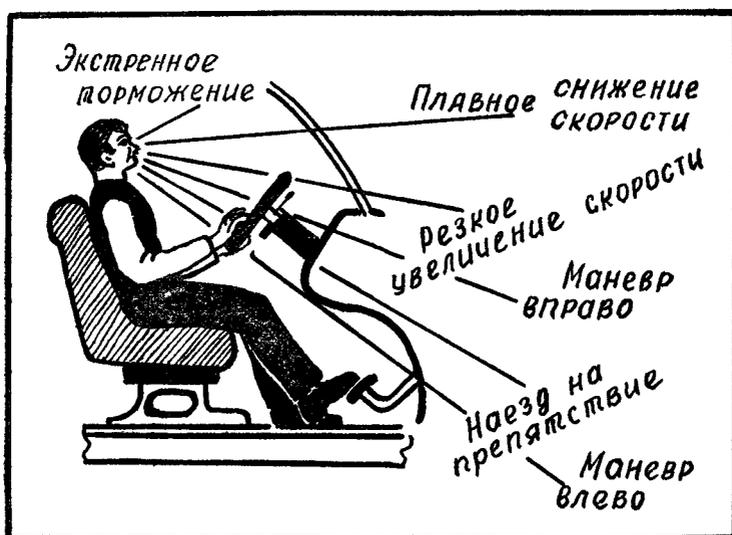


Рисунок 4.

— маневр вправо (или влево) — не изменяя скорости движения, водитель делает попытку объехать справа или слева препятствие или зону опасности, не причиняя при этом вреда другим;

— наезд на препятствие (или стоящее транспортное средство). — В обстановке, когда наезд или столкновение неизбежны, ускорение неэффективно, а для маневра вправо или влево нет простора, направление движущегося транспортного средства на препятствие с целью предотвращения последствий более вредных;

— съезд с дороги — видя, что в пределах проезжей части дороги никакие приемы управления не решают задачи выхода из аварийной ситуации, водитель направляет транспортное средство в пространство вне дороги (крайняя мера);

— комбинации перечисленных приемов — совмещение торможения или ускорения с маневрами.

Многочисленны случаи, когда водитель, в доситуационный период двигавшийся без нарушений, в неблагоприятной обстановке, созданной другим, принимает неверное решение и совершает аварию. Здесь причиной дорожного происшествия будет являться не «нарушение требования Правил движения», а «принятие неправильных мер в сложившейся обстановке». При обвинении водителя в свете положений Уголовного Кодекса такие действия будут отнесены к «нарушению правил эксплуатации транспортных средств».

Лучше всего рассмотреть целесообразность принятых решений (мер) водителем на одной достаточно примитивной ситуации (рисунок 5). На улице, проезжая часть которой имеет всего две

полосы, стоит грузовой автомобиль. По встречной полосе движутся «Жигули», водитель которых видит «узкое» место, где встречный разъезд невозможен, но не снижает скорость, так как встречного автомобиля не видно. Когда до грузовика остается совсем немного, внезапно из-за него показывается встречный «Москвич», водитель которого перестраивается на полосу, по которой движутся «Жигули». Хотя по правилам водитель «Жигулей» имеет преимущество в движении, он видит, что водитель «Москвича» продолжает менять полосу, очевидно не собираясь уступить дороги (либо не замечая встречного автомобиля).

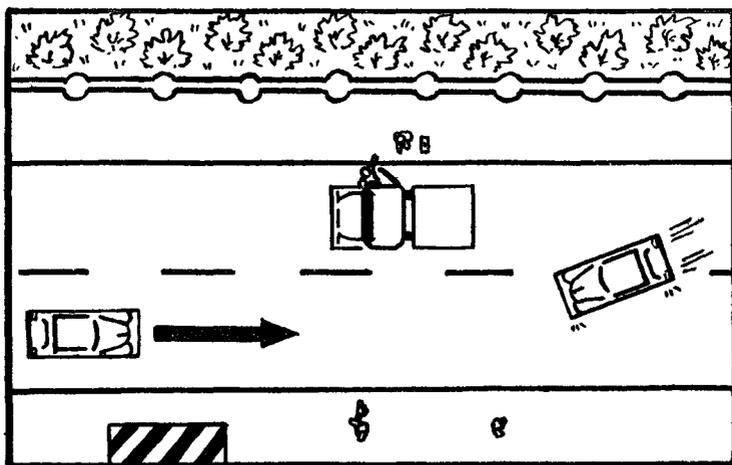


Рисунок 5.

Перед водителем «Жигулей» выбор:

- экстренное торможение в надежде, что водитель «Москвича» все же поймет невозможность разъезда и попытается избежать столкновения;

- торможение с одновременным маневром влево на полосу, занятую грузовиком. Если и произойдет наезд на неподвижный автомобиль, то уже в конце торможения с невысокой скоростью;

- торможение с маневром вправо — выехать хотя бы частично на узкий тротуар, дав возможность водителю «Москвича» сманеврировать между автомобилями;

- резко повысить скорость и «захватить» промежуток между грузовиком и тротуаром, использовать приоритет, установленный Правилами.

Исключив последний вариант, который может быть подсказан только чрезмерной агрессивностью или «синдромом лидерства», можно применить любой из предложенных, так как реальный

исход в любом случае зависит от ответных действий водителя «Москвича».

Таким образом, любой водитель, даже не являющийся «идеальным» по своим качествам, должен уметь четко и профессионально грамотно «читать» обстановку движения на своем пути; уметь распознавать возникновение ситуаций, способных перерасти в аварийную; уметь правильно выбрать и быстро реализовать меры по ликвидации опасной ситуации или по выходу из нее по возможности «без потерь». А тем, кто всем этим не владеет, и думать нечего садиться за руль в обстановке сегодняшнего интенсивного дорожного движения. Надо тренироваться, тренироваться и еще раз тренироваться. И горе тому, кто отнесется к этой рекомендации с пренебрежением, не последует ей и вольется в транспортный поток, надеясь на «авось»...

4. ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В документах официально существующей у нас системы учета и анализа дорожно-транспортных происшествий нередко можно встретить такие записи: «Причина — нарушение правил проезда перекрестка» или «Происшествие произошло из-за превышения допустимой скорости движения». Действительно, именно эти действия водителей привели к итогу — аварии. Но категорируя причины, создавшие возможность аварийной ситуации и ее неблагоприятного разрешения, мы не должны ограничиваться констатацией факта: «Нарушил такой-то пункт ПДД — стал аварийщиком», потому что последующие наши действия по ликвидации причин и условий, породивших дорожное происшествие, требуют ответа на вопрос «почему нарушил?» Только ответив на него (а это и будет причиной ДТП), можно правильно выработать меру по ликвидации причин.

Давайте рассмотрим предлагаемую систему оценки причин дорожно-транспортных происшествий в виде таблицы, а потом поясним ее.

Помещенная таблица безусловно требует пояснений в части использованных автором терминов.

— Нарушения действующих Правил дорожного движения могут быть следствием плохого обучения (недостаточные знания водителя); результатом преднамеренных действий, тогда это — недисциплинированность, и могут быть совершены в состоянии опьянения, когда все результаты подготовки, опыт и другие качества смыты под воздействием алкоголя или наркотика.

— Применение неправильных приемов управления: например, активное торможение при скользкой дороге с выжатой педалью сцепления, резкое изменение направления движения на боковом уклоне, резкое маневрирование при гололедице, боковые маневры при высокой скорости на высоко груженном автомобиле и т. д. Как правило, являются результатом плохой тренированности езды в различных условиях, недостатка опыта (например, управление транспортным средством после длительного перерыва) и управления в состоянии опьянения.

— Принятие неправильных мер в сложившейся дорожной ситуации — неправильный выбор ответных действий по предотвра-

**ПРИЧИНЫ
дорожно-транспортных происшествий**

I.	Зависящие от действий водителя	Плохое обучение	Плохая тренированность	Недостаток опыта	Недисциплинированность	Состояние опьянения
а)	Нарушение действующих Правил дорожного движения	+			+	+
б)	Применение неправильных приемов управления		+	+		+
в)	Принятие неправильных мер в сложившейся дорожной ситуации		+	+		+
г)	Болезненное состояние, чрезмерная усталость				+	+
д)	Управление заведомо технически неисправным транспортным средством			+	+	+
II.	Не зависящие от действий водителя	Плохое качество	Недостатки конструкции	Разрушено, поломано	Скрытый дефект изготовления	Недисциплинированность
а)	Плохое состояние, освещение дороги	+		+		
б)	Плохая, дефектная организация движения	+		+		
в)	Плохие погодные условия					
г)	Техническая неисправность транспортного средства		+	+	+	
д)	Действия других участников дорожного движения					и все причины раздела I

щению аварии или снижению тяжести последствий в обстановке, складывавшейся без участия водителя (здесь не имеется в виду аварийная ситуация, созданная самим водителем по одной из других причин).

— Болезненное состояние, чрезмерная усталость. Управление автомобилем в этих состояниях категорически запрещено пунктом 3.6. Правил движения, так как в определенной степени это может оказать вредное воздействие на весь образ действий водителя. Если водитель явно ощущает эту степень воздействия, но продолжает управлять — это нарушение дисциплины. Однако известны случаи, когда опасное состояние не было своевременно зафиксировано водителем и привело к дорожному происшествию.

— Управление заведомо технически неисправным транспортным средством, что привело к аварии, может быть (чаще всего) следствием недисциплинированности — водитель знает о возможных последствиях, знает, что это запрещено, но продолжает управлять неисправным автомобилем. В то же время имеют место случаи, когда, обнаружив признаки неисправности, водитель в силу недостатка знаний и опыта не может определить — работа каких механизмов или агрегатов нарушена и, не разобравшись, продолжает движение.

Отдельно рассмотрим группу причин, не зависящих от действий водителя.

— Плохое состояние или освещение дороги могут создать условия, в которых, действуя даже без нарушений, показанных в первой группе, водитель может совершить дорожное происшествие. Например, плохое или неравномерное освещение проезжей части может привести к наезду на препятствие, невидимое водителю в силу сложившихся оптических условий.

— Дефектная организация движения — неправильная установка дорожных знаков, неудачное или неясное для водителей нанесение линий разметки, необозначение приоритета в движении в опасных местах, неоправданный перегруз магистралей могут способствовать созданию аварийных ситуаций.

— Плохие погодные условия в любом случае ухудшают обстановку движения, но они могут стать и причиной ДТП, например, шквалистый ветер способствует непредвиденному боковому сдвигу транспортного средства, град и сильный снегопад могут периодически «ослеплять» водителя, который «теряет обстановку».

— Техническая неисправность транспортного средства (имеется в виду скрытая, необнаруживаемая обычным визуальным путем при контрольных техосмотрах) — например, поломка шкворня ступицы колеса из-за дефекта в металле при изготовлении, вытекание тормозной жидкости из трубопровода при резком нажатии на педаль через отверстие, образовавшееся в процессе трения о другую деталь в скрытом месте, поломка в деталях рулевого механизма, заклинивание подшипника в ходовой части и т. д. Может быть вызвана и недостатками конструкции.

— Действия других участников дорожного движения, которые создали аварийную ситуацию, не связанные с поведением рассматриваемого водителя. Сюда относятся все действия, вызванные причинами первой группы, производимые другими водителями и пешеходами, если водитель правильно действовал в созданной ими неблагоприятной обстановке.

Думается, что такое категорирование причин дорожно-транспортных происшествий при объективной оценке способствовавших факторов позволяет более реалистически и технически грамотно делать конечные выводы и выработать профилактические меры.

В заключение — несколько слов о построении настоящей книги. Исходя из намерений облегчить читателям использование издания в качестве практического пособия, было решено построить всю систему доказательств и рекомендаций в том порядке, как это излагается в Правилах дорожного движения. Автор берет очередной раздел Правил, показывает на примерах, в чем опасность тех или иных действий, идущих в разрез с установленными требованиями, приводит наиболее часто встречающиеся ошибки водителей, предостерегает от опасных действий и дает рекомендации. Все это иллюстрируется схемами «учебных» происшествий и разбором конкретных ситуаций. Необходимо учесть, что настоящая книга не является «Комментариями к Правилам дорожного движения» и рассматриваются в ней только те пункты, нарушения требований которых — прямой путь к аварии.

Хочется надеяться, что внимательное и благожелательное ознакомление с книгой окажет благотворное воздействие на стиль вождения читателей и их общие принципы участия в дорожном движении,

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ ПРАВИЛ. ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

Пункт 1.5, действие которого мы уже рассматривали выше, освобождает водителя от ответственности за все конфликты, вызванные неправомерными действиями других участников движения. В пункте говорится «вправе рассчитывать» и, следовательно, соответствующим образом себя вести. Таким образом, требовать от водителя, чтобы он тормозил буквально у каждого места со скрытой обзорностью (а вдруг оттуда кто-нибудь выскочит) и ездить по принципу «Как бы чего не вышло» — нерационально.

Ошибка водителей состоит в том, что некоторые из них, опираясь на текст пункта, начинают отвергать необходимость предвидения. В силу того, что в предыдущей главе мы подробно осветили вопрос необходимости научиться предвидеть создание и развитие аварийных ситуаций, повторяться нет необходимости.

Пункт 1.6 носит чисто декларативный характер, он дает ОБЩЕЕ представление о характере действий участников дорожного движения и не содержит конкретных нормативов. Здесь нередко ошибки допускаются работниками правоохранительных органов, которые, перечисляя пункты Правил, нарушенные водителем, приводят к пункту 1.6. Еще хуже положение, когда, не усмотрев со стороны водителя — участника происшествия — нарушений каких-либо других пунктов, сотрудник, ведущий дознание или следствие, инкриминирует ему невыполнение требований пункта 1.6. А ведь «в чистом виде» пункт не криминален, так как в нем перечисляются обязанности участников дорожного движения, невыполнение которых обязательно является нарушением одного или нескольких совершенно конкретных пунктов. Нет нарушения их требований — не может быть нарушения пункта 1.6.

Пункт 1.7. «Ограничения в дорожном движении, кроме предусмотренных настоящими Правилами, могут вводиться в установленном порядке только при помощи знаков, разметки и светофоров согласно действующим нормативным актам (имеются в виду ГОСТы на изготовление и применение средств регулирования — прим. автора)». Это исключительно важный пункт, смысл которого в следующем:

— во-первых, ни в коем случае нельзя применять для введе-

ния каких-то изменений или ограничений движения знаки, щиты и плакаты, не предусмотренные соответствующими ГОСТами. Это требование нарушается особенно часто, хотя устанавливаемые таблички: «Въезд только служебных автомобилей», «Здесь стоянка запрещена» и другие совершенно не имеют силы указания для водителя, так как не предусмотрены Правилами. А дорожный знак здесь не установлен, ибо Госавтоинспекция не сочла это целесообразным;

— во-вторых, не могут иметь силы различные постановления и решения местных органов Советской власти или правоохранительных органов, устанавливающие какие-либо ограничения в движении декларативным путем. Например, в одной из областей Узбекистана было вынесено решение облисполкома об ограничении скорости на дорогах вне населенных пунктов не выше 70 км/час (предел, установленный Правилами движения — 90 км/час). Однако большинство водителей области, не будучи ознакомленными с решением исполкома, а также все иногородные водители транспортных средств ездят, придерживаясь требований Правил движения, и решение исполкома практически не исполняется. Кроме того, его невозможно подкрепить санкциями, так как принимать административные меры органы ГАИ могут исключительно за нарушение требований Правил дорожного движения.

Именно поэтому пункт 1.7 требует во всех случаях применять только установленные Правилами, ясные и понятные всем водителям средства регулирования движения.

Аналогичное требование содержится в пункте 1.8, который устанавливает, что все издаваемые различными организациями инструкции и иные нормативные акты, касающиеся особенностей дорожного движения на закрытых территориях (карьеры, полигоны, территории предприятий закрытого типа и др.), а также устанавливающие определенный порядок перевозки спецгрузов и эксплуатации отдельных транспортных средств, должны основываться исключительно на требованиях Правил дорожного движения. Это как бы продолжение пункта 1.1, который гласит, что Правила дорожного движения устанавливают ЕДИНЫЙ ПОРЯДОК движения на всей территории СССР без исключения. Ошибкой здесь является установление каких-либо норм, противоречащих Правилам в приказах и инструкциях «для внутреннего употребления», как это нередко имеет место на крупных производственных объединениях, вводящих «свои» ограничения скорости, «свои» правила проезда пересечений и приоритета отдельных транспортных средств декларативным путем. Однако пункт 11.4 Правил расширяет в этой части права местных органов Советской власти:

«На участках дорог, где условия обеспечивают безопасность движения с более высокими скоростями, по решению Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого, областного, городского Совета народных депутатов разрешенная скорость может быть повышена для транспортных средств, указанных в пунктах 11.2 и 11.3 настоящих Правил. На таких участках устанавливаются соответствующие знаки.

Специально для пользования Правилами дорожного движения введены некоторые понятия и термины. Эта терминология имеет

силу исключительно в рамках Правил, служит для полного раскрытия существа и смысла содержания пунктов, но не совпадает с бытовыми понятиями. Введенные в Правилах понятия и термины являются ключом к пониманию Правил в целом, и тот, кто хочет стать действительно «знатоком ПДД», должен на зубок выучить их и уметь толковать.

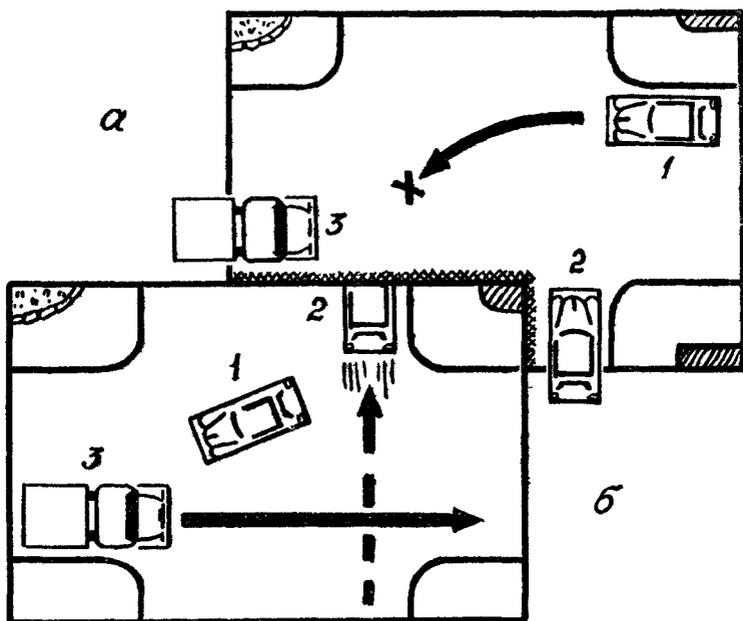
«Участник дорожного движения» — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения. Этот термин подчеркивает, что иные лица, находящиеся на дороге в силу выполняемых ими обязанностей, не связанных с процессами движения, УЧАСТНИКАМИ ДВИЖЕНИЯ не являются. К этой категории лиц относятся различные рабочие, ремонтирующие дорожное покрытие, ведущие прокладку или ремонт коммуникаций или устанавливающие монументальные элементы наглядной агитации; персонал, убирающий проезжую часть дороги; как ни странно, к этой категории должны быть отнесены и водители транспортных средств, занимающиеся на дороге ремонтом или погрузкой своего автомобиля. Особо важное значение приобретает правильное применение этого термина при установлении ответственности участника дорожного движения (водителя, пешехода, пассажира) за нарушение действующих Правил или при установлении лица, пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии. Дело в том, что лица, производящие какие-либо работы по своей профессии на проезжей части дороги, обязаны соблюдать не Правила дорожного движения, а «Положение по технике безопасности при производстве работ», связанное с исполнением ими служебных обязанностей. Если дорожноремонтный рабочий во время производства работ будет сбит проходящим автомобилем, то по линии госотчетности это происшествие не попадет в графу «наезда на пешеходов», а потеря им трудоспособности должна рассматриваться в организации как «производственный травматизм».

«Водитель» — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством. Заметьте, что в термине ни слова не говорится о какой-либо профессиональной принадлежности или наличии каких-то документов о допуске данного лица к управлению. И это правильно, особенно при рассмотрении вопроса ответственности лица, не являющегося «шофером», не имеющего права управлять транспортным средством, но севшего за руль автомобиля и совершившего преступные или административно наказуемые действия. Так «неводитель», причинивший телесные повреждения (без умысла) потерпевшему путем наезда на него автомобилем, будет нести уголовную ответственность не по статье «Нанесение телесных повреждений», а по транспортной статье, где санкции более суровые.

«Пешеход» — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не выполняющее на ней работы (смотри термин «Участник дорожного движения»).

«Преимущество» — право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения. Практически преимущественное право — это право проехать первым в определенной позиции. Слова — «в намеченном направлении» не означают, что, двигаясь в дальнейшем, данный водитель сохраняет свое преимущество по отношению ко всем прочим транспортным средствам, встретившимся на его пути на

всем протяжении данного маневра. Наиболее характерные примеры можно привести при рассмотрении позиций проезда нерегулируемого перекрестка.



Рисунки 6а и 6б.

На рисунках 6а и 6б показан перекресток равнозначных дорог, к которому одновременно подъехали три автомобиля. Рассмотрим последовательный переход преимущественного права от одного к другому по мере смены занимаемых позиций:

— Водитель автомобиля 1 имеет преимущество в движении (Пункт 14.11), так как у него нет приближающегося справа транспортного средства, он движется первый и начинает делать левый поворот. Но, собравшись пересекать проезжую часть, утрачивает свое преимущество перед автомобилем 3 (в соответствии с пунктом 14.1).

— Позиция изменилась. Теперь у водителя 2 исчезло справа транспортное средство и преимущество перешло к нему, водитель 3 в силу этого двигаться не имеет права. Но как только водитель 2 проехал его полосу движения, он сам, получив преимущество, трогается и уезжает, оставив на перекрестке автомобиль 1. Первым имея преимущество в движении, водитель 1 последним покидает перекресток.

Безусловно, в динамике движения этот переход преимущественного права произойдет значительно быстрее и в зоне пере-

На рисунке 7 показан пример, когда водитель, который должен был уступить дорогу транспортным средствам, имеющим преимущество в движении, заехал в первую полосу движения на пересекаемую проезжую часть и остановился. Если сейчас спросить его, почему он стоит, то он ответит: «Уступаю дорогу!» А ведь он не выполнил требования, содержащегося в термине, так как создал реальную помеху движению автомобилей по пересекаемой дороге. Причем не только в той полосе, куда заехал, а по всем трем полосам.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! (Рисунок 8*). Рассматриваемая позиция может развиться в аварийную ситуацию, особенно если въезд и остановка «пропускающего» поток автомобиля будут внезапными. Водители движущихся по первой полосе транспортных средств, пытаясь избежать наезда на созданную помеху, начинают перестраиваться влево, где может произойти столкновение с попутно движущимися с большей скоростью транспортными средствами. Если же по пересекаемой дороге возможно движение только по двум или трем полосам (в обоих направлениях), то столкновение может произойти и со встречными автомобилями.

«Вынужденная остановка»— прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя. Вынужденная остановка действие не преднамеренное, а вызванное обстоятельствами и термин введен специально для того, чтобы оценить поведение водителя, остановившего (иногда на длительное время, а это уже — стоянка) транспортное средство в местах, где это запрещено требованиями Правил или дорожными знаками.

Однако имеют место случаи, когда остановка, вызванная технической неисправностью транспортного средства, не исключает его последующее самостоятельное движение (на буксире, толканием автомобилем или людьми) без вреда для поломанных механизмов или деталей. В этом случае водитель должен прибегнуть к помощи других лиц, чтобы передвинуть транспортное средство или в более безопасное место (например, с проезжей части дороги на обочину) или вывести его за пределы дороги. Те же самые действия может предпринять водитель, если сам, ввиду болезненного состояния, не может управлять автомобилем.

«Обгон»— опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части) встречного движения и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части). Все вопросы, связанные с приемами выполнения этого маневра, введенными запретами и опасностью ошибок водителей, будут рассмотрены ниже, при изучении раздела Правил, специально посвященного обгону. Здесь же — только оценка самого маневра.

Безусловно, обгон — один из самых опасных маневров, производимых водителем, так как, выполняя его, он выезжает на сторону дороги, предназначенную для встречного движения. Все остальные действия по опережению другого транспортного сред-

* Рисунки, отмеченные звездочкой, помещены отдельно на цветных вкладках.

ства, связанные с его объездом слева или справа, как и проезд с большей скоростью в соседней полосе движения, обгоном не являются. На рисунке 9* ни один из водителей не совершает обгон. Этот маневр показан на рисунке 10*.

«Дорога»—любая используемая для движения улица, проспект, дорога, переулок и тому подобное по всей ширине (включая тротуары, обочины и разделительные полосы).

«Проезжая часть»—часть дороги, предназначенная для движения транспортных средств. Дорога может иметь несколько проезжих частей, границами которых являются разделительные полосы. Трамвайный путь является границей проезжей части для движения безрельсовых транспортных средств.

«Разделительная полоса»—элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки транспортных средств.

Эти три термина необходимо рассматривать в комплексе, так как они взаимосвязаны, но прежде всего необходимо подробно остановиться на элементах дороги.

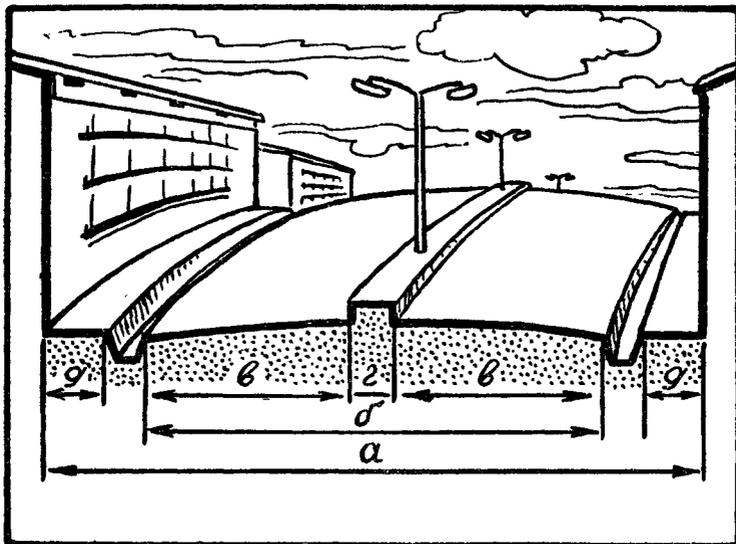


Рисунок 11.

На рисунке 11 изображено поперечное сечение дороги, имеющей две проезжие части определенного направления движения, разделенных между собой разделительной полосой. Здесь обозначены границы проезжих частей, которыми могут являться границы разделительных полос, трамвайный путь или край проез-

жей части **ДОРОГИ** (заметим — **ВСЕЙ ДОРОГИ** — по всей ширине). Дорога (вся) имеет только два края проезжей части — правый и левый, за ними могут быть только элементы, не предназначенные для движения транспортных средств — тротуары, кюветы, обочины или здания, сооружения (если дорога без тротуаров и обочин). Слишком частое путанье понятий «край проезжей части дороги» и «границы проезжей части» или их смешивание приводят и к непониманию действия некоторых линий разметки).

Например, линия 1.1 может разделить встречные потоки транспорта противоположных направлений (заметьте — именно противоположных), обозначать границы полос движения (и одного направления) в опасных местах на дорогах, чтобы воспрепятствовать перестроению, но она не может обозначать и **КРАЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ** (читай — **ДОРОГИ**). Линия эта сплошная и наносится специально в тех местах, где пересечение границы, обозначенной разметкой 1.1, категорически запрещено. Но вот некто решил нанести эту линию вдоль трамвайного полотна, расположенного посередине дороги (где оно практически становится разделительной полосой, если сооружено в другом уровне, несколько приподнято), с целью запретить его пересечение. И тут же возникают дебаты — можно ее пересекать или нет? Причиной непонимания функционирования линии 1.1 является примечание к разделу 1 Приложения 2 Правил движения, где сказано, что линии 1.1 **МОЖНО ПЕРЕСЕКАТЬ**, если она обозначает край проезжей части (следовало добавить «...ДОРОГИ»). Но ведь не о границе проезжей части идет речь, а **КРАЕ**, то есть эту линию разрешено пересекать, так как, будучи нанесена у края дороги, она отделяет участок проезжей части для движения пешеходов там, где нет построенных тротуаров. С целью остановки транспортных средства пересекают изображение края проезжей части дороги и останавливаются у ее крайнего элемента, не мешая движению по дороге. О том, что такие действия недопустимы посреди дороги и у одной из границ проезжих частей, нет необходимости говорить (рисунок 12).

Разделительная полоса не наносится на дороге разметкой, а сооружается при строительстве всей дороги. Либо она ограждается бордюром, либо на ней высаживаются кустарник, либо устанавливаются различные светооградительные устройства. В проекте Правил в термине было указано, что разделительная полоса — это **КОНСТРУКТИВНЫЙ** элемент дороги. Думается, что сохранение этой формулировки в Правилах было бы целесообразным.

Введение в Правила термина «дорога» в его сегодняшнем смысле было прогрессивным, можно сказать, революционным явлением. Множество существовавших до этого разночтений и разногласий по поводу того, является или не является данный конкретный проезд «дорогой» и относятся ли к нему все положения, распространяющиеся на дорогу, сразу были ликвидированы. Все стало на свои места. Теперь нет места рассуждениям — что это: «проезд местного значения», «выезд из микрорайона», «подъезд к ферме», так как абсолютно все места, используемые (и специально предназначенные) для движения, равны между собой в звании **ДОРОГА**. И именно недооценка этого всеобъем-

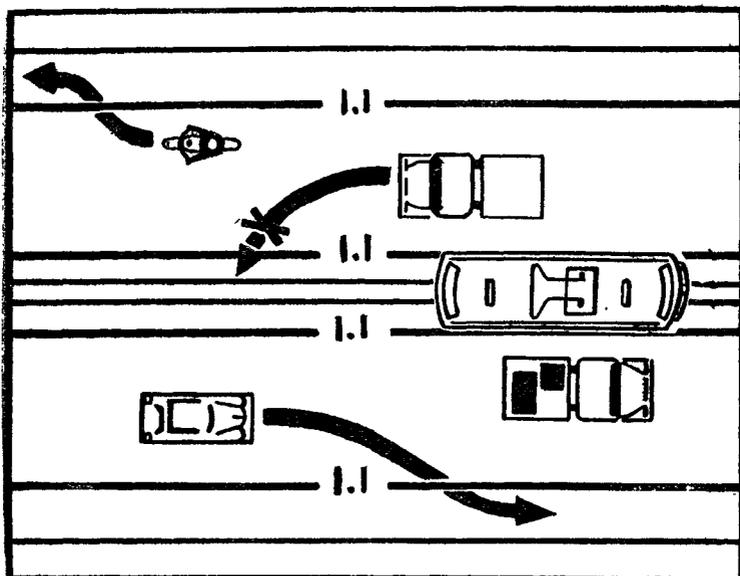


Рисунок 12.

лющего термина и приводит нередко к авариям, когда один водитель считает, что сам движется по «дороге», а другой (по его мнению) приближается по пересекаемому проезду, который иначе как «какой-то переулочек» и не назовешь. И не уступает ему дороги, хотя тот и приближается справа.

Соответственно уточнены и признаки приоритета между собой дорог. Вместо множества условий старшинства (ширина, количество полос движения, наличие трамвайных путей, интенсивность движения) сохранен только один — наличие или отсутствие дорожно-го покрытия. «Главная дорога» — это дорога с покрытием по отношению к грунтовой дороге или дороге, обозначенной знаками 2.1, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 и 5.1 по отношению к пересекаемой. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению к пересекаемой.

И все же еще достаточное число водителей ездит «по старинке», не уступая дороги другим водителям, выезжающим с прилегающих дорог, которые уступают по габаритам. (Рисунок 13*). Интенсивность или наличие трамвайного, автобусного и троллейбусного движения нередко принимается за приоритетные признаки и... столкновение. И здесь начинается оправдание виновного — «он не считал этот «узенький переулочек» дорогой. А ведь Правила говорят: Дорога — «любая, используемая для движения...», а в перечне названий проездов указывают «...и тому подобные»,

то есть ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ. Вот этого понимания подчас водителю и не хватает.

«Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Этот термин также трудно воспринимается водителями, особенно когда речь идет не о полосе движения конкретного транспортного средства, а в абстрактном представлении. Часто происходит смешивание понятий о количестве полос для движения на конкретной проезжей части (двух- или трехполосная дорога) с понятием «полосы движения» транспортного средства. (Рисунок 14*.)

На рисунке 14* показана дорога, имеющая три полосы для движения в каждом направлении (всего на дороге шесть полос). Разметка полос движения отсутствует и водители чисто визуальными определяют выбор собственной полосы движения, ориентируясь на общую ширину дороги (с расчетом возможности движения в три ряда). В изображенной позиции пять автомобилей движутся не строго по полосам проезжей части. В цвете автомобиля показаны «полосы движения» каждого транспортного средства.

Другое положение, когда полосы движения размечены на проезжей части (рисунок 15*). Здесь вступает в действие целый ряд положений, ограничивающих права водителя в пользовании проезжей частью. Пункт 10.1 Правил гласит, что там, где установлены знаки 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8 или нанесена разметка, количество полос движения определяется этими средствами регулирования. То есть одну размеченную полосу для движения может (независимо от ее ширины и наличия свободного места) использовать только одно транспортное средство. Ехать «рядом» в одной размеченной полосе запрещено, водитель мотоцикла на рисунке нарушает это положение. Оно усилено также требованиями пункта 10.7, который определяет, что на дорогах, проезжая часть которых разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по полосам. Проезжать на прерывистые линии разрешается только при перестроении.

«Перекресток» — место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные начала закругления проезжей части. На рисунке 16 изображены три упомянутые вида сопряжения дорог: а — пересечение, б — примыкание и в — разветвление; а на рисунке 17 — пересечение, не являющееся перекрестком, так как дороги в этом месте пролегают на разных уровнях.

Термин, определяющий границы перекрестка, пока не может быть применен к большинству пересечений дорог, он «работает на перспективу» и потому не всем водителям понятен. Имеется в виду, что по действующему ГОСТу на строительство дорог, все сопряжения пересекаемых или прилегающих проезжих частей должны быть выполнены со значительным закруглением, что позволяет водителям действительно двигаться при правых поворотах в крайнем правом положении, независимо от габаритов транспортного средства. Начала этих закруглений и являются точками, воображаемое соединение которых по прямой и будет совпадать с границей перекрестка. Однако у нас еще достаточно

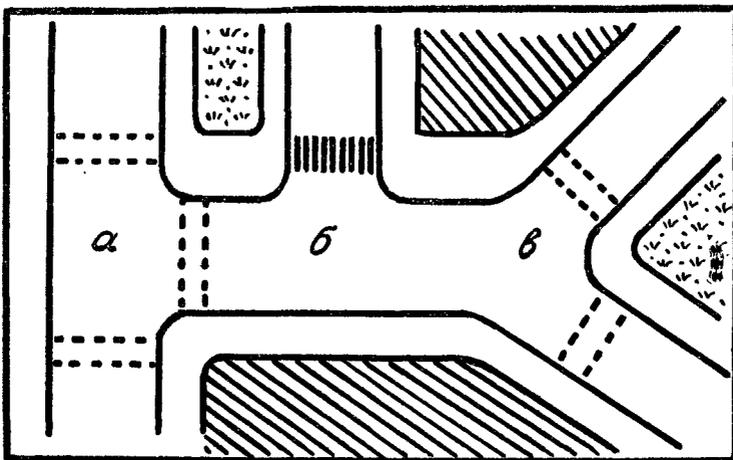


Рисунок 16.

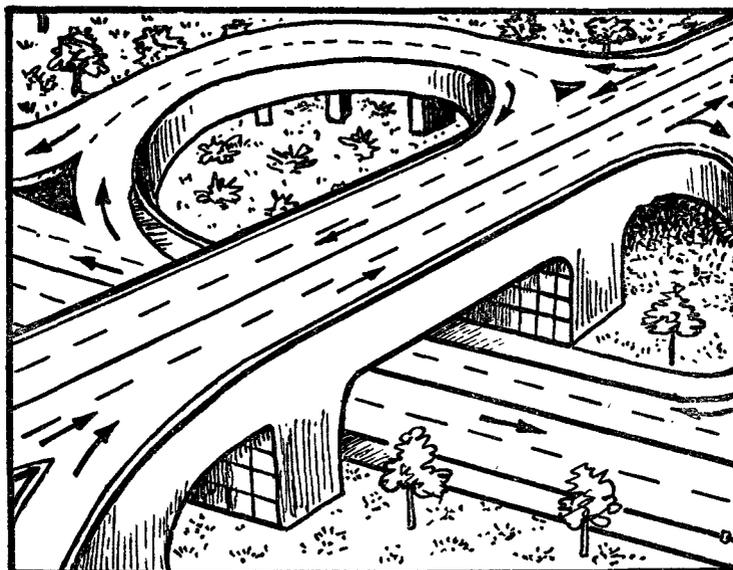


Рисунок 17.

перекрестков, требующих реконструкции, где место сопряжения дорог представляет собой угол в 90° или близкий к этой величине. Здесь граница перекрестка определяется по местам пересечения линий, проведенных по крайним элементам дороги, то есть по объектам, расположенным на границах тротуаров или обочин. На рисунке 18* показаны оба типа границ перекрестка.

В термине, введенном Правилами, указано, что «не считаются перекрестками выезды на дорогу с прилегающих территорий (дворов, стоянок, АЗС, предприятий и т. п.)». Правильное понимание этого положения имеет исключительно принципиальное значение, так как здесь нередко возникают аварийные ситуации. Дело в том, что авторы Правил не ввели термина «Прилегающая территория», основываясь на том, что «и так все ясно». Это серьезный недостаток нашего дорожного кодекса, так как «выезд на дорогу» с упомянутых территорий может иметь различную конфигурацию, ширину, протяженность и вид покрытия и внешне может вполне быть принят водителем за проезд, отвечающий термину «Дорога».

Также сомнительной является необходимость перечисления конкретных объектов, откуда может осуществляться такой выезд, ибо у некоторых водителей уже создалось впечатление, что «всякий» выезд с «любой» АЗС или «любого» предприятия не является перекрестком. Между тем эти объекты могут быть соединены с дорогой другим проездом, хотя и не имеющим большой протяженности, но вполне соответствующим термину «дорога». На рисунке 19* показаны два типа выезда с территории АЗС — первый безусловно является «выездом с прилегающей территории», а второй — примыканием другой дороги.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ В первом случае водители, движущиеся по дороге, видят, что выезд с территории АЗС осуществляется непосредственно на дорогу и ее территория является «прилегающей». Во втором случае, не видя самой территории АЗС или ее ограждения, водители определяют только место примыкания проезда, идущего от ворот АЗС, и вполне могут принять его за другую дорогу (так оно и есть). Такое положение не является угрожающим и может только снизить интенсивность движения в случае, если водитель, выезжающий из проезда (на рисунке), посчитает, что выезжает с прилегающей территории, и остановится, уступая право на движение водителю, движущемуся по основной дороге. Но если этот водитель примет примыкание за место сочленения двух дорог (как это и есть во втором случае), то он будет иметь преимущественное право на движение и здесь, при разночтении пункта Правил, возникает аварийная ситуация, так как оба водителя будут считать себя в приоритетной позиции, а это может окончиться столкновением.

Явно назрела необходимость дать в Правилах движения четкий термин, определяющий «Прилегающую территорию». Может быть предложена такая формулировка: «Прилегающая территория» — такая территория, граница которой (забор, ограждение) проходит по одному из элементов дороги и выезд с которой осуществляется непосредственно на дорогу».

Еще более уточнит термин такой вариант: «...и не связанная с прилегающей дорогой другим проездом». Конечно, есть средство оградить себя от неприятностей и другим, более надежным спо-

собом — во всех местах, где выезд с прилегающей территории может вызвать сомнение, установить знаки приоритета. И — нет проблем! Однако скрупулезный подсчет суммарно потребного для этих нужд металла и красок заставит призадуматься.

«Тротуар» — часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, примыкающая к проезжей части или отделенная от нее газоном. Здесь необходимо напомнить, что пункт 10.10 Правил разрешил движение по тротуарам дорожных машин и транспортных средств, обслуживающих торговые и другие предприятия, расположенные непосредственно у этих тротуаров.

«Населенный пункт» — застроенная территория, выезды на которую и выезды с которой обозначаются знаками 5.22—5.25. Разъяснение этого термина еще раз подчеркивает специфичность определений, введенных для чтения Правил и непригодных для использования в быту, где «населенный пункт» — ЛЮБАЯ застроенная территория. Здесь же окраска и тон знаков указывают — действуют на огражденной ими территории Правила движения для населенных пунктов, или знак носит чисто информативный характер. Таким образом, в Правилах существуют как бы два типа населенных пунктов.

Целый ряд терминов обозначает «транспортные средства» — механические, немеханические. Все их объединяет один признак — это устройства, предназначенные для перевозки людей или грузов (это указано в Правилах). Тем более странно пояснение термина «Прицеп», где указано, что он, являясь «транспортным средством», предназначен для ДВИЖЕНИЯ в составе с механическим транспортным средством. Но ведь «движение в составе» не самоцель! Очевидно, правильным был бы термин: «Прицеп» — транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов в составе с механическим транспортным средством».

Это не пустое принципиальничанье, четкая и технически грамотная формулировка терминов отражает грамотность всего подзаконного акта в целом.

2. ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ

Водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и передавать для проверки работникам милиции, дружинникам и внештатным сотрудникам милиции целый ряд документов, удостоверяющих его право управления, право владения или закрепления за ним данного автомобиля, документы на перевозимый груз и т. д. Специально подчеркиваю здесь требование не предъявлять, а именно ПЕРЕДАВАТЬ для проверки все эти документы. Иные водители по незнанию и из упрямства зачастую тратят немало времени на то, чтобы удержать в руках свои документы, лишая перечисленных сотрудников их законного права. Это создает конфликтную ситуацию на ровном месте.

Заметим, что в соответствии с примечанием к пункту 3.4 Правил движения, работники милиции и другие должностные лица по требованию водителей должны ПРЕДЪЯВЛЯТЬ (а не передавать) свое удостоверение.

Требование иметь при себе документы на право управления обязательно. Однако отсутствие при себе этих документов (за-

был дома, оставил в другой одежде) не рассматривается законом как «Управление без права на управление», а как обычное, «прочее» нарушение требования Правил. «Права» на шоферском жаргоне — это само удостоверение. А «без прав» (юридический термин) означает — «не имея права управлять», то есть не имея вообще такого удостоверения или будучи лишенным этого права органами ГАИ или народным судом.

Пункт 3.3 Правил устанавливает конкретные обязанности водителей:

— перед выездом проверять исправность и комплектность транспортного средства;

— следить за техническим состоянием транспортного средства в пути;

— при движении на автомобиле или автобусе, оборудованном ремнями безопасности, пристегнуться и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. Разрешается не пристегиваться детям до 12 лет, мастеру обучения вождению, когда транспортным средством управляет обучаемый, а в населенных пунктах, кроме того, водителям-инвалидам, водителям и пассажирам автомобилей связи, оперативных служб и такси;

— при движении на мотоцикле быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

Из этих требований необходимо остановиться на применении ремней безопасности. На водителя возлагается обязанность не только «пристегнуться» самому, но и «не перевозить пассажиров», не пристегнувшихся ремнями. Последнее требование не означает, что водитель должен пристегивать пассажира, это персональная обязанность самого пассажира (хотя, по непонятной причине, такого требования не содержится в разделе Правил «Обязанности пассажиров»). Водитель же не должен трогаться с места или продолжать движение, если его пассажир не пристегнулся. Часто можно видеть в движении водителя, пристегнутого ремнем, а рядом непристегнутого пассажира. Водители должны понимать, что они несут персональную ответственность за сохранение жизни и здоровья своих пассажиров перед законом. Если при столкновении транспортных средств или наезде на препятствие (даже при отсутствии вины водителя в создании аварийной ситуации) непристегнутый пассажир получит телесные повреждения, то водитель может быть привлечен к уголовной ответственности только на основании нарушения пункта 3.3 Правил движения.

Пункт 3.6 Правил вводит ряд запретов для водителей транспортных средств:

— управлять транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

— управлять транспортным средством в болезненном состоянии, в состоянии утомления, если это может поставить под угрозу безопасность движения, а также под воздействием лекарственных препаратов, снижающих скорость реакции и внимание;

— передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также в болезненном состоянии, в состоянии утомления или под воздействием лекарственных препаратов, снижающих скорость реакции и внимание;

— передавать управление транспортным средством лицам, не имеющим при себе удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или не указанным в путевом (маршрутном) листе, кроме случаев обучения в соответствии с пунктом 21.2 настоящих Правил.

Нет необходимости специально писать о недопустимости управления в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, о страшной опасности этих действий, о несовместимости употребления спиртных напитков и профессии водителя — об этом достаточно доказательно сказано во многих книгах. В научно-популярном издании «Человек и дорога», прочесть которую рекомендуется всем интересующимся вопросами безопасности дорожного движения, этому вопросу посвящена целая глава. А вот управление автомобилем под воздействием лекарственных препаратов, снижающих скорость реакции и внимание водителя, требует некоторых комментариев.

Нередко, будучи замеченным лицом, контролирующим движение, в состоянии, похожем на опьянение, водитель отрицает факт употребления спиртных напитков и ссылается на то, что принимает какое-то лекарство, явно воздействующее на его чувство равновесия, утомляемость, быстроту реакции. Этим он хочет как бы понизить уровень опасности своих действий, не думая, что результат от приема таблетки тот же, что от рюмки спиртного — потеря психофизических свойств, необходимых водителю. Пояснения водителя, что он не знал свойств лекарства, несостоятельны, так как, во-первых, указание на недопустимость приема препарата водителями транспортных средств всегда содержится в инструкции, прилагаемой к упаковке лекарства, а, во-вторых — врач, назначающий сильнодействующие невролептики или транквилизаторы, обязательно предупреждает о их свойствах.

В вопросе недопустимости передачи управления транспортным средством другим лицам в Правилах отмечается некоторое несоответствие положениям административного законодательства. В административных Кодексах, Указе Президиума Верховного Совета СССР об усилении ответственности за нарушение действующих Правил дорожного движения рассматривается, как серьезное противоправное действие «Управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления», то есть лицом, вообще не являющимся водителем или лишенным прав управления. В Пункте же 3.6 введен запрет управлять транспортными средствами лицам, «не имеющим при себе удостоверения на право управления... или не указанным в путевом листе» (и при наличии такого права). Это значительно сужает рамки запрета на использование транспортных средств не имеющими на то права лицами и лишает правоохранительные органы возможностей, применяя санкции, сослаться на нарушение требований пункта 3.6 Правил.

Отдельно в Правилах вынесены обязанности водителей в особых случаях. Например, действия водителей специальных транспортных средств и других, обязанных обеспечить первым беспрепятственное движение, ограничены рядом условий не только с целью организовать бесперебойное движение, но и в интересах безопасности дорожного движения.

Водители транспортных средств оперативных служб, имеющих специальную окраску (в соответствии с ГОСТом 21392—75), вклю-

ченным проблесковым маячком синего цвета и (или) специальным звуковым сигналом, выполняя неотложное служебное задание, могут отступать от требований настоящих Правил (кроме сигналов регулировщика и положений разделов 3, 8, 25).

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых транспортными средствами с включенным проблесковым маячком и (или) специальным звуковым сигналом — гласит пункт 4.1 Правил движения. Привилегии очень высокие! Причем «Правила-87» сняли запрет со многих действовавших ранее ограничений — разрешено движение против установленного направления движения, проезд на все дорожные знаки и т. д. Как надо представлять себе действия водителей спецавтомобилей и степень их ответственности за соблюдение норм безопасности и за возможные последствия в случае дорожного происшествия?

Прежде всего водители автомобилей, подающих специальные сигналы, должны понимать, что пункт 4.1 дает им право игнорировать некоторые требования Правил, но не дает ПРАВА НА АВАРИЮ. Следовательно, двигаясь с нарушением (ради пользы дела), они должны вести себя втрое осторожнее, чем другие водители, Правила соблюдающие. А в случае совершения дорожно-транспортного происшествия, если следствие установит, что причиной явилось именно нарушение водителем спецавтомобиля требований безопасности (даже в рамках дозволенного Правилами), последний несет ответственность наравне со всеми участниками движения. И в случае столкновения водители других транспортных средств, не уступившие дорогу в соответствии с требованиями пункта 4.2 Правил, рассматриваются как лица, создавшие аварийную обстановку, и несут повышенную ответственность.

Взаимоотношения других водителей с теми, кто управляет автомобилями дорожно-эксплуатационных служб с включенным маячком оранжевого цвета, определяет пункт 4.3, где сказано, что другие водители только «не должны препятствовать их работе». Проблесковый маячок оранжевого цвета несет чисто информативно-предупредительные функции, но не дает никакого преимущественного права на движение.

Став участником дорожно-транспортного происшествия, водитель обязан строго (и именно в изложенной последовательности) соблюдать нормы поведения, установленные пунктами Правил 4.4 и 4.5. Водитель сам заинтересован в выполнении всех этих требований, ибо они позволяют точно фиксировать характер происшествия, впоследствии установить истинную картину события и способствуют снижению тяжести последствий ДТП. Давайте рассмотрим эти требования по порядку.

Первое — немедленно остановиться, включить аварийную сигнализацию или выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь), не перемещать транспортное средство и предметы, имеющие отношение к происшествию. Немедленно остановиться — значит принять все меры к сохранению позиции, занимаемой транспортным средством (средствами) на проезжей части дороги. Иногда водители непосредственно после столкновения или наезда отъезжают к краю проезжей части дороги и ставят автомобиль «как положено». В лучшем случае это — незнание своих обязанностей, но такие действия могут иметь целью и исказить картину происшествия.

Если участник происшествия — один водитель, то он должен выставить знак аварийной остановки в своей полосе движения в соответствии с пунктом 8.11 Правил. Если же столкнулись два автомобиля и они расположены в полосах обоих направлений движения, как это видно на рисунке 20, то знаки должны выставить оба водителя.

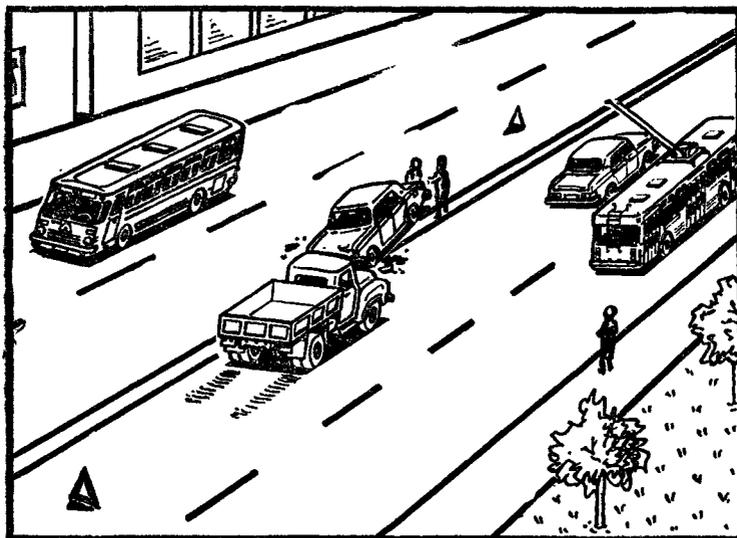


Рисунок 20.

Второе — принять меры для оказания доврачебной помощи пострадавшим, вызвать «Скорую помощь», или, если это ускорит оказание квалифицированной помощи, отправить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение на попутном транспорте. Как крайнюю меру надо использовать доставку пострадавшего с места происшествия на автомобиле, участвовавшем в происшествии, так как в «горячке» первых послеаварийных секунд, когда действиями водителя руководит единственная мысль — сохранить жизнь пострадавшему, никто не думает о последствиях такого шага. А они могут привести к невозможности в будущем восстановить картину происшествия: затоптаны и заезжены все следы, аккуратно собраны «доброхотами» все предметы, имевшие отношение к происшествию, а второго участника иногда и след простыл... И, вернувшись на место события, водитель застает только сотрудников инспекции, не всегда готовых принять «на веру» его объяснения. Благо еще если находятся свидетели-добровольцы, готовые дать показания, но... увы, случаи такие крайне редки.

Третье — сообщить о случившемся в милицию и заняться «фиксацией» происшествия: установить и записать очевидцев,

постараться оградить транспортное средство и видимые следы торможения или другие следы, имеющие отношение к происшествию, прибегнув к помощи других лиц для организации безопасного объезда места происшествия.

Четвертое — если транспортное средство (средства), сохраняемые в позиции на месте происшествия, создали невозможность движения других транспортных средств, их надо убрать, предварительно зафиксировав положение. Фиксация заключается в следующем: на листе бумаги изображается схема места происшествия со стоящими транспортными средствами, которые «привязываются» к неподвижным стационарным предметам (опорам электропередач, деревьям, люкам, углам домов и т. д.). Расстояния привязки указываются в шагах или метрах (если есть измерительные инструменты), обозначаются марки и госномера транспортных средств, наносятся и привязываются отдельно лежащие предметы (рисунок 21). Затем эту схему письменно свидетельствуют очевидцы, подписывает водитель (водители), ставится дата, время ее составления и... можно убирать автомобили.

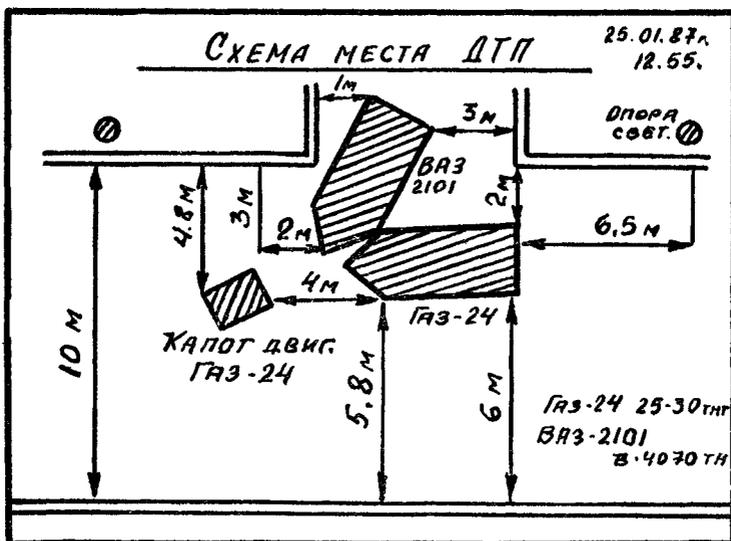


Рисунок 21.

В случаях, когда при ДТП нет пострадавших, а материальный ущерб является несущественным (по существующим оценкам в пределах 500 руб.), то есть когда по факту происшествия явно не будет возбуждено уголовное дело, водители могут, предварительно зафиксировав случившееся вышеприведенным способом, следовать для оформления в ближайший орган милиции (Госавтоинспекции). Однако это возможно только при условии взаимного согласия и одинаковой оценки случившегося.

3. ОБЯЗАННОСТИ ДРУГИХ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ

Другими участниками движения с установленными обязанностями являются пешеходы и пассажиры. Лица этой категории являются такими же ответственными персонажами дорожного движения, как водители транспортных средств, их противоправные действия не менее опасны, чем нарушения, допускаемые водителями, и зачастую приводят к не менее тяжелым последствиям. По сложившейся у нас ничем не обоснованной традиции, в случае пешеходно-транспортного конфликта, работники правоохранительных органов зачастую имеют тенденцию «подобрать» пункт обвинения к действиям водителя и возложить ответственность на него целиком. Мотив — он управляет источником опасности. И в силу этого крайне небрежно, можно сказать, «нехотя» исследуется образ действий пешехода и соответствие его поведения правовым требованиям. А уж если пешеход — виновник скрылся с места дорожного происшествия, то, как правило, мер по его розыску не ведется, так как эти действия считаются бесперспективными (как не вспомнить с завистью бурную деятельность, развернутую Павлом Павловичем Знаменским в аналогичной ситуации!). Отсюда и «искривление» статистики, повествующей о процентном соотношении вины водителей и пешеходов в общей массе дорожных происшествий.

Правила, регламентирующие порядок движения пешеходов, настолько элементарны и так ясно изложены, что не требуют комментариев. Необходимо остановиться только на нескольких пунктах.

При движении по дорогам в темное время суток и в условиях недостаточной видимости пешеходы по возможности должны прикреплять к своей одежде светоотражающие элементы, четко видимые в свете фар. Недостаточная обеспеченность нашей торговли этими элементами и термин «по возможности» переводят это требование в разряд рекомендаций.

Требует пояснения и пункт 5.4, который устанавливает, что пешеходы должны пересекать проезжую часть дороги на переходах (там, где они нанесены разметкой или построены). При отсутствии такого перехода можно переходить дорогу на перекрестках по линиям (полосам), продолжающим тротуары или обочины. Но при отсутствии в зоне видимости (такое может случиться на загородной дороге) перекрестка или пешеходного перехода можно пересекать проезжую часть **В ЛЮБОМ ДРУГОМ МЕСТЕ** под прямым углом к краю проезжей части, при условии, что она хорошо просматривается в обе стороны.

Затем Правила дают несколько указаний — каким образом надо пересекать проезжую часть дороги: в местах, где движение регулируется — руководствоваться сигналами светофора или регулировщика; в других местах, переходя, не создавать помех транспортным средствам; на проезжей части не задерживаться или останавливаться; не успев перейти, ожидать права на движение на специальном островке или на оси дороги, а возобновить движение, только убедившись в полной безопасности. Могу прибавить — никогда не пересекать проезжую часть бегом — это чревато последующими необдуманными действиями пешехода. Идите спокойно, соблюдая собственное достоинство.

После общих указаний следует переход к запретам конкретных действий. Пешеходам запрещается:

— переходить проезжую часть вне пешеходного перехода при наличии разделительной полосы, а также в местах, где установлены пешеходные или дорожные ограждения;

— ходить по дороге, обозначенной знаком 5.1, за исключением пешеходных дорожек, мест стоянки и отдыха;

— выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Выходя из-за препятствия, ограничивающего обзорность, пешеход не просто подвергает свою жизнь опасности, но создает обстановку, в которой могут пострадать многие люди и может быть нанесен большой материальный ущерб. Вот как протекало развитие аварийной ситуации и само происшествие, причиной которого явились опасные действия пешехода (рисунок 22):

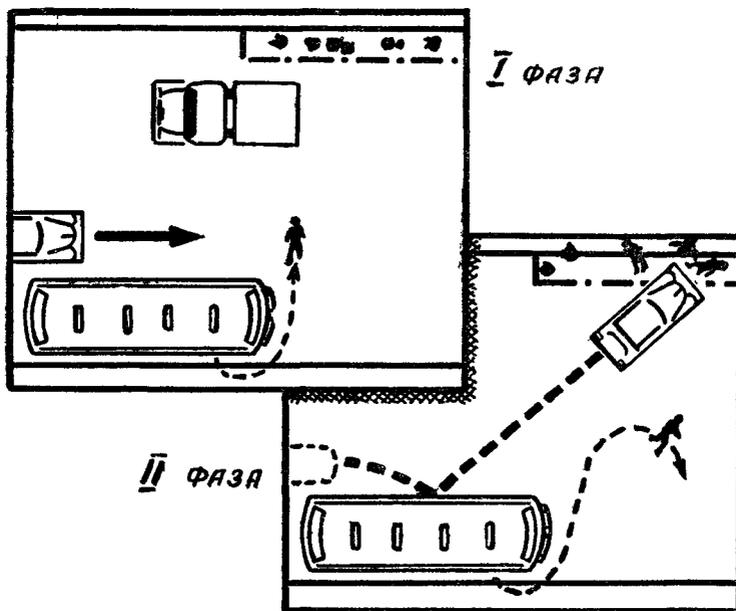


Рисунок 22.

I фаза: Водитель М. на автомобиле ВАЗ-2105 со скоростью около 50 км/час приближался к стоящему на остановке автобусу. Внезапно из-за передней части автобуса быстрым шагом вышел человек и начал пересекать проезжую часть в сторону трамвай-

ной остановки. Видя, что наезд неизбежен, так как дистанция до пешехода была значительно ниже остановочного пути автомобиля, а маневр влево не обеспечивал выхода из ситуации, водитель решил спасти жизнь человека, направив свой автомобиль в стоящий справа автобус. И выполнил это, в общем, правильное решение.

II фаза: Услышав визг тормозов, человек среагировал, перейдя на бег и уклоняясь вправо (в сторону от звука). Автомобиль ВАЗ-2103 после удара в автобус за счет достаточно высокой начальной скорости под воздействием инерции развернуло и, двигаясь по дуге, он буквально вылетел на трамвайную остановку, где сбил несколько человек, из которых трое погибли.

На пешехода было возбуждено уголовное дело по статье 208³ УК Узбекской ССР и впоследствии он был осужден народным судом на пять лет лишения свободы (максимальный срок по статье).

Исключительная опасность перехода при наличии разделительной полосы или дорожного ограждения заключается в том, что водитель в этих местах вообще не ожидает появления пешехода на проезжей части дороги. Он держит максимально разрешенную скорость и ведет наблюдение за другими факторами обстановки прямо на пути движения, замечая движущегося слева или справа пешехода только краем угла зрения. Обычно расстояние от этого края до оси движения при скорости выше 40—45 км/час крайне невелико, и, конечно, недостаточно для принятия мер по избежанию наезда.

Пассажиры — также ответственная «должность». Те несколько норм, которые установлены для него Правилами, также обязательны для выполнения. Пункт 6.2, например, устанавливает, что посадка и высадка пассажиров разрешается после полной остановки транспортного средства. Сажать пассажиров в автобус или оборудованный грузовой автомобиль можно только со стороны тротуара или обочины, а со стороны проезжей части — только в случае невозможности посадки другим способом. При этом необходимо обеспечить безопасность пассажиров любыми средствами, вплоть до привлечения других лиц. На рисунке 23^г водитель на улице с интенсивным односторонним движением проводит посадку людей с левого тротуара. Выставленный со стороны движения человек с флажком обеспечивает безопасность посадки, а водитель выставил в полосе движения знак аварийной остановки.

На трамвайных остановках, не оборудованных посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть дороги для посадки в трамвай только ПОСЛЕ ЕГО ОСТАНОВКИ. После высадки из трамвая пассажиры должны немедленно покинуть проезжую часть. Это требование имеет особо принципиальное значение для безопасности пассажиров, так как оно «работает в паре» с требованиями пункта 15.6 Правил, который дает преимущество в движении только пассажирам, идущим к СТОЯЩЕМУ на остановке трамваю.

По сложившейся дурной традиции, ожидающие трамвая на тротуаре начинают движение к «приближающемуся» к остановке трамваю и оказываются на проезжей части в момент, когда водители транспортных средств не обязаны уступать им дорогу

(рисунок 24*). Как только трамвай остановится, возникает преимущество пассажиров, и они спокойно могут переходить.

В Правила введен пункт 6.4—«Пассажиры во время движения не должны отвлекать водителя от управления транспортным средством». Обычно его текст проходит мимо внимания и водителей и пассажиров, ему не придают должного значения. Ну не должны, так не должны! В то же время введение этого норматива создало возможность новых правообязанностей, в случаи, когда пассажир непрерывными разговорами и даже действиями оказывает серьезные помехи деятельности водителя по управлению транспортным средством, могут привести к вредным последствиям.

Водитель Д. двигался по шоссе в сторону Самарканда со скоростью свыше 70 км/час. В автомобиле находились его родственники, которые, вынув дорожные продукты, начали закусывать. Предложили и Д. съесть бутерброд и запить его водой из бутылки, он отказался. Тогда сидящая рядом с ним сестра И. шутя попыталась напоить его, Д. резко отклонился от нее... Легкого непроизвольного движения рулем было достаточно, чтобы автомобиль свернул в соседнюю полосу движения, где столкнулся с опережавшим его междугородным автобусом. В автомобиле пострадали три человека. Когда на следствии Д. рассказал, что послужило причиной его внезапных действий, следовательно возбуждилось уголовное дело по факту нарушения требований пункта 6.4 Правил движения гражданкой И.

В заключение необходимо отметить, что из всех перечисленных в главе участников дорожного движения предъявленные Правилами требования в части безопасного пользования дорогой знают (и то не всегда в полном объеме) только водители транспортных средств. Пешеходы же и пассажиры, если они по своей профессии не связаны с дорожным движением, в подавляющем большинстве правил этих не знают и не имеют желания повышать свою правовую грамотность. Это — одна из причин хронически не снижающегося уровня дорожного травматизма среди участников движения упомянутых категорий.

СИГНАЛЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

1. РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Дорожное движение регулируется целым рядом способов и средств. Активное регулирование производится светофором, табло с меняющимися символами и регулировщиком. Пассивное регулирование осуществляется при помощи дорожных знаков и разметки проезжей части дороги. Активные средства регулирования более приоритетны, чем пассивные. Например, если водитель приближается к перекрестку, на котором работает светофор, то он должен руководствоваться его сигналами, не обращая внимания на установленные здесь же знаки приоритета. Светофор выключили — и сразу «заработали» знаки.

В рамках одного способа средства регулирования также могут быть старшими и младшими. Так, если на перекрестке одновременно работают светофор и регулировщик, то водители должны подчиняться сигналам регулировщика. Если на одной и той же дороге установленные знаки противоречат линиям разметки, то руководствоваться надо указаниями знаков. (Рисунок 25*).

Но и внутри одной группы средств тоже может быть «старшинство»; так дорожный знак, установленный на временной стойке, требует выполнять указания его, а не другого, висящего на этом же участке дороги на стационарном креплении (Примечание к разделу 7 Приложения 1 к Правилам дорожного движения).

Светофор

Зеленый круглый сигнал (основной) — разрешает движение по всей полосе данного направления движения дороги.

Зеленый сигнал в виде стрелки на черном фоне разрешает движение в указанном направлении. Такой сигнал одновременно выполняет две функции — разрешает движение и указывает его единственно возможное направление. Несмотря на то, что сигнал «зеленый», двигаться в других направлениях не разрешается. Такие светофоры могут применяться для регулирования движения по отдельным полосам одной проезжей части дороги (рисунок 26*).

Такой же сигнал в виде зеленой стрелки в дополнительной

секции светофора может разрешать движение в данном направлении. Если дополнительная секция имеется, то двигаться в направлении, указанном стрелкой, можно только тогда, когда она включена (независимо от значения основного сигнала светофора). Стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот. Все варианты движения при работе дополнительных секций светофора будут рассмотрены в разделе «Регулируемые перекрестки».

Зеленый мигающий сигнал не запрещает дальнейшего движения, мигание начинается в конце цикла горения сигнала и предупреждает водителей о приближении момента включения запрещающего сигнала. Позже мы рассмотрим пункт Правил, разрешающий дальнейшее движение водителю, который не успел обычными средствами остановиться перед перекрестком при включении желтого сигнала светофора. В случае применения мигающего зеленого сигнала это разрешение нецелесообразно.

Вместо мигания сигнала (или одновременно с ним) могут применяться цифровые табло, предупреждающие водителя о времени в секундах, оставшемся до включения другого сигнала (по принципу 5—4—3—2—1 — сигнал).

Желтый сигнал предупреждает о предстоящей смене сигналов и запрещает движение. В дальнейшем, при рассмотрении движения на регулируемых перекрестках, мы дадим оценку опасности движения на включенный желтый сигнал как после зеленого, так и после красного.

Желтый мигающий сигнал или попеременно мигающие два желтых сигнала служат исключительно для обозначения перекрестка (информируют водителей, готовя их к пересечению с другой дорогой, повышают внимание), не вводя никаких ограничений в движение. Перекресток или пешеходный переход (независимо от типа разметки) при включенных желтых мигающих сигналах считаются нерегулируемыми.

Красный сигнал, в том числе мигающий, или два попеременно мигающих красных сигнала запрещают движение. Красный сигнал, горящий одновременно с желтым (желтый загорается при включенном красном), также запрещает движение, одновременно предупреждая водителя о предстоящем включении зеленого сигнала.

Иногда на желтую и красную линзы светофора наносятся черные контурные стрелки, которые не изменяют значения красного и желтого сигналов, а только информируют водителей о тех направлениях, в которых будет разрешено движение при включении зеленого.

При наличии дополнительной секции светофора на линзу основного зеленого сигнала может наноситься черная контурная стрелка (стрелки), разрешающая движение в иных направлениях, чем сигнал дополнительной секции. Так, например, при наличии дополнительной секции «направо», на основном сигнале светофора может быть нанесен значок «прямо и налево».

На рисунке 27* показаны все виды светофоров.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части с переменным направлением движения (реверсивные полосы, отмеченные дорожной разметкой 1.9) применяются специальные светофоры с двумя рядом расположен-

ными сигналами: запрещающим в виде красного X-образного сигнала и разрешающим в виде зеленой стрелы, направленной вниз. Въезд на эти полосы возможен только из зоны перекрестка, то есть обязательно через светофор. Если светофор выключен, то въезд на реверсивную полосу воспрещен. В дальнейшем мы познакомимся с несколькими пунктами Правил, определяющими порядок движения на дорогах с реверсивными полосами (показано на рисунке 28*).

Для регулирования движения трамваев и других транспортных средств общего пользования, движущихся по обособленной полосе, применяются специальные светофоры с четырьмя сигналами белолунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Нижний сигнал служит для разрешения движения, три верхних указывают направления, по которым движение разрешено. Если горят только три верхних (или один из них), двигаться нельзя. На рисунке 29* показаны варианты включения сигналов.

Регулировщик может подавать регулирующие движение сигналы руками, положением корпуса, при помощи жезла и флажков. Все подаваемые им сигналы должны быть понятны водителям. Для регулирования движения регулировщик обязательно должен занимать на дороге позицию, в которой его видят все участники дорожного движения или (при подаче частных сигналов) те, к кому они обращены. Регулировать движение можно, стоя на центре перекрестка, на оси дороги или на краю проезжей части дороги. Сигналы, подаваемые с оси дороги, обязательны для водителей обоих направлений движения, а от края проезжей части — только для конкретных водителей первой полосы или других полос, на которые укажет регулировщик. На рисунке 30*(1) инспектор остановил движение по всей полосе, а на 30*(2) — только одного водителя.

Значение сигналов регулировщика:

Руки вытянуты в стороны или опущены:

— со стороны левого и правого боков разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;

— со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

Правая рука вытянута вперед:

— со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам — во всех направлениях;

— со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;

— со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;

— пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

Рука поднята вверх:

— движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях.

Регулировщик может подавать и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам.

Очень большое значение имеет точное определение водителям мест, где они должны останавливать свое транспортное средство в ожидании права на движение у перекрестков:

— если нанесена «стоп-линия» — то только перед ней;

— если эта линия отсутствует — перед пересекаемой проезжей частью дороги (на перекрестке) или перед пешеходным переходом;

— на регулируемых участках дорог — перед светофором.

В любом случае водитель при такой остановке должен придерживаться двух принципов — не выезжать на пересекаемую проезжую часть и не создавать помех движению пешеходов.

Учитывая возможную транспортную ситуацию, тормозные возможности транспортного средства и небезопасность применения приемов экстренного торможения для лиц, находящихся в автомобиле, авторы Правил внесли пункт 7.6:

— водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению, в местах, определяемых пунктом 7.5 настоящих Правил, разрешается дальнейшее движение. Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны закончить ее переход или остановиться на острове безопасности или линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Как должен действовать водитель, исходя из допущений пункта 7.6? Прежде всего, приближаясь к перекресткам, особенно имеющим обширную территорию, ни в коем случае не прибавлять скорость, чтобы «захватить» право на дальнейшее движение. Двигаться равномерно, с той скоростью, с которой преодолевал весь перегон, и быть готовым при необходимости остановиться. Завидев включющийся желтый сигнал или поднятую руку регулировщика, не повышать резко скорость, пытаться обязательно попасть в число водителей, на которых распространяется пункт, а, наоборот, быстро оценив оставшуюся до границы перекрестка дистанцию, постараться остановить транспортное средство в одном из мест, указанных в пункте 7.5. Вот как представляется разрешение на дальнейшее движение при включении желтого сигнала графически (рисунок 31*).

На рисунке четыре водителя показаны в позиции, в которой их застало включение желтого сигнала. «А» находится в центре перекрестка, ожидая права закончить левый поворот, «Б» заканчивает выезд с перекрестка. «В» находится настолько близко от границы перекрестка, что при обычном торможении попадает в его зону, а «Г» имеет возможность остановить свой автомобиль у стоп-линии, не прибегая к экстренным мерам.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! «Проскакивание» водителя в конце горения желтого сигнала (загорающийся красный)— исключительно опасное действие. Особенно в условиях, когда многие водители из числа ожидавших у перекрестка разрешения на движение трогаются с места именно в конце горения желтого, забывая, что целый ряд пунктов Правил запрещает начинать движение даже при разрешающем (зеленом) сигнале. Давайте рассмотрим развитие аварийной ситуации из положения на рисунке 31*.

I вариант (рисунок 32). Водитель автомобиля «В», прибавив скорость, продолжает движение. Водитель автомобиля «А», пропустив автомобиль «Б», совершенно справедливо считает его последним встречным транспортным средством, покидающим перекресток, и наблюдает только за ним (тем более, что он движется в левой полосе и вполне может перекрывать автомобиль «В»). Как только «Б» проезжает, водитель «А» трогается (а он имеет право выехать с перекрестка беспрепятственно) и... совершает столкновение с автомобилем «В», появившимся «как из-под земли».

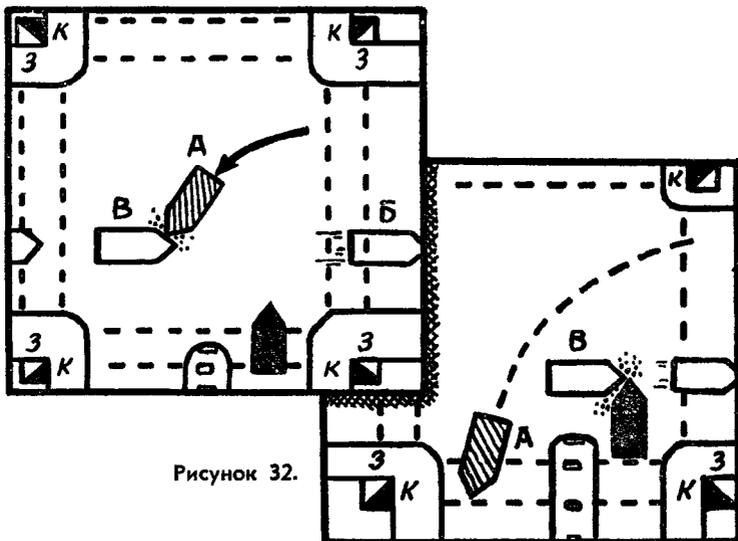


Рисунок 32.

Рисунок 32 а.

II вариант (рисунок 32 а). Водитель «В», заметив, что может создать помеху водителю автомобиля «А», несколько снизил скорость и благополучно с ним разминулся. Однако водители автомобилей, ожидавшие права на движение, «выпустив» с перекрестка автомобиль «Б», трогаются и набирают скорость. И тут появляется слева автомобиль «В», который был совершенно перекрыт заканчивавшим поворот автомобилем «А». Ближний к нему водитель автобуса успевает затормозить, а набирающий скорость «Москвич» получает удар прямо в центр кузова (вариант — сам бьет нарушителя).

Можно сказать с полной уверенностью — тот, кто не уважает требования пункта 7.6, который мы так подробно разобрали, рано или поздно обязательно станет участником дорожно-транспортного происшествия!

2. ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

Пока транспортное средство движется в своей полосе параллельно оси дороги и его водитель не предпринимает маневров и не изменяет скорости движения, опасность, создаваемая движением, невелика. Но как только начинаются перестроения, повороты, опережение, торможение и др. действия, на участке дороги меняется вся обстановка движения для других водителей и для пешеходов. Поскольку водителю приходится, «читая» картину обстановки на дороге, одновременно наблюдать за несколькими факторами, он может упустить начало развития аварийной ситуации, созданной действиями другого водителя (совершенно невиновными в отрыве от общей картины). Например, водитель «А», начав перестроение вправо, взял на учет движущийся в этой полосе на достаточном удалении сзади автомобиль водителя «В», а тот, в свою очередь, не предвидя такого маневра, в это время начал ускорение с целью опережения «А». Если бы такие действия производились без предварительной подачи предупреждающих сигналов, число различных столкновений и наездов возросло бы многократно.

Именно поэтому Правила предусматривают заблаговременное предупреждение других участников дорожного движения о всех предстоящих изменениях системы движения транспортных средств. Эти предупреждения имеют форму сигналов, подаваемых световыми указателями поворота, звуковым сигналом, переключением света фар, включением аварийной сигнализации и жестами рук водителя. В целях обозначения транспортного средства в потоке применяется включение ближнего света фар в дневное время или круглосуточно.

Сигналы световыми указателями поворотов подаются (в соответствующих направлениях): перед началом поворотов, разворота, перед перестроением в полосах, перед началом движения и перед остановкой транспортного средства. Подача сигналов указателями поворотов или рукой должна производиться ЗАБЛАГОВРЕМЕННО до начала выполнения маневра и прекращена немедленно после его завершения. Последнее указание носит чрезвычайно принципиальный характер.

В течение ряда лет, по мере выхода в свет новых «Правил», формулировка периода подачи предупредительных сигналов постоянно менялась. То это была определенная дистанция в метрах, то указывалось время в секундах... И все эти рекомендации были неверны, так как для движения с различной скоростью, в различных дорожных и погодных условиях, для разных водителей и различных (по габаритам) транспортных средств эти параметры имеют большое расхождение. Ведь сигнал подается не для проформы, а в целях обеспечения безопасности производимого маневра. Следовательно, период его подачи должен выбираться самим водителем, с учетом всех перечисленных факторов, отдельно для каждого случая.

Увеличение дистанции подачи предупреждающих сигналов может быть вызвано: высокой скоростью движения, плохой видимостью (дождь, туманы, сумерки), неблагоприятным состоянием проезжей части дороги (гололед, снег, грязь), ухудшением факторов, влияющих на качество торможения автомобиля, сложностью

выполняемого маневра, степенью интенсивности движения в зоне маневра и др. На рисунке 33* показана разница в дистанции подачи маневра водителями, выполняющими поворот в аналогичных условиях, но приближавшимися к месту маневра с различной скоростью.

Особо необходимо остановиться на сигнале, предупреждающем о том, что водитель собирается остановиться,— очень безобидном (на первый взгляд) действии. Как мы уже знаем, сигналом остановки транспортного средства служит включение сигнала правого поворота. Понятно, что здесь речь идет не о тех остановках, которые водитель производит десятками у перекрестков, некоторых знаков, перед поворотами, ожидая права на движение и т. д., а о преднамеренном желании припарковать свое транспортное средство в связи с возникшей необходимостью.

Это нехитрое действие также имеет свою определенную схему: 1) Водитель, двигаясь во втором ряду, собирается остановиться у тротуара — уступает дорогу движущимся в первом ряду прямо и **ЗАБЛАГОВРЕМЕННО** до выполнения остановки включает предупредительный сигнал; 2) С включенным сигналом перестраивается в первую полосу движения и только тогда тормозит, доводя скорость до нуля. Это безопасно!

Однако именно так совершает остановку крайне незначительная часть водителей. Большинство же, забывая о требованиях пункта 8.2, непосредственно после появления мысли об остановке транспортного средства сразу нажимает на педаль тормоза, уповая на загорящиеся красные огни «стоп-сигналов». Но ведь они являются сигналами **НЕ ОСТАНОВКИ**, а **ТОРМОЖЕНИЯ!** И когда такое действие происходит не у края проезжей части дороги...

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Водитель ВАЗ-2106, двигаясь во второй полосе проезжей части в транспортном потоке, решил остановиться напротив магазина спорттоваров. Видя, что расстояние до предполагаемого места остановки невелико, он решил снизить скорость и резко нажал на педаль тормоза. Произошло экстренное торможение автомобиля, а водителю движущегося сзади автомобиля ГАЗ-24 не хватило остановочного пути. Столкновение.

Прибывшему на место инспектору водитель «Жигулей» высказал свое возмущение поведением водителя «Волги», делая упор на то, что у него горели сигналы торможения. Замечания инспектора о том, что он не подал заблаговременно сигнала остановки и не выполнил требования пункта 11.5 Правил (в части резкого торможения), водитель не принял, так как плохо знал Правила движения.

Сигнал не должен подаваться, если он может ввести в заблуждение других участников дорожного движения. Нередки случаи, когда подача звукового или светового сигнала не указывает на конкретные ожидаемые действия и вызывает снижение скорости или неоправданный маневр других водителей.

Мимо внимания водителей часто проходит одно из требований пункта 8.4, невыполнение которого нередко оказывает отрицательное воздействие на безопасность движения и снижает его эффективность. Дело в том, что Правила фактически запрещают **ПОДАЧУ** предупредительного сигнала перед поворотом налево или разворотом до тех пор, пока водитель не убедится, что ни

одному из движущихся за ним водителей, которые начали обгон, не будет создана помеха. Как видите, здесь речь не только о том водителе, который следует в полосе непосредственно позади транспортного средства, готовящегося к повороту, но о ДРУГИХ, следующих за ним. Может создаться ситуация, когда к обгону приступил второй или третий водитель, а это можно заметить, только очень внимательно наблюдая в боковое зеркало изменения обстановки позади на дороге. И заметьте, в случае создания такой ситуации запрещен не сам маневр, а даже предупреждающий о намерении его произвести сигнал.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! На рисунке 34* показана создававшаяся ситуация и ее развитие.

Вариант I — (в итоге — нарушение ритма движения).

Водитель «А», завидев перекресток, на котором он должен выполнить левый поворот, не обращая внимания на то, что один из следующих за ним водителей начал обгон, включил указатель левого поворота и собрался перестроиться влево. Водитель «Б» выехал на среднюю полосу движения и начал обгон, однако, приблизившись к автомобилю «А», который шел с включенными сигналами поворота, «Б», опасаясь внезапного выезда в эту же полосу водителя, который явно не знает Правил движения, начал снижать скорость. Близость перекрестка, неясность ситуации и появившийся навстречу крупногабаритный автомобиль заставили «Б» искать места в полосе, откуда он выехал, но... увы, этого места не было на большом расстоянии, и «Б» пришлось остановиться. Впоследствии это оказало воздействие на ритм движения по всей дороге.

Вариант II — (в итоге — авария). Водитель «А», не обращая внимания на начавшего обгон водителя «Б», показывает сигнал поворота и выезжает в среднюю полосу. «Б», автомобиль которого уже имеет значительную скорость и движется с ускорением, заведомо нарушителя, начинает тормозить. В это время «А», также заметивший идущий навстречу по соседней полосе «КРАЗ» с прицепом, пугается и применяет экстренное торможение с попыткой маневра вправо. Автомобилю «Б» не хватает остановочного пути, чтобы избежать аварии... Столкновение.

При разборе обстоятельств столкновения автомобилей (особенно «по горячим следам» — на месте происшествия) нередко приходится слышать, как один из водителей, аргументируя свое непреложное право на движение, буквально кричит: «Куда же ты ехал, ведь у меня поворотники горели, я же ПЕРВЫЙ подал сигнал!» Это отражение очень часто (к сожалению) встречающейся тенденции водителя считать, что если он показал всем окружающим намерение маневрировать, то все должны буквально замереть на своих местах и уступить ему дорогу. Между тем Правила совершенно ясно указывают:

«Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности».

Добавим — «...и выполнения всех требований приоритета, содержащихся в других пунктах Правил». В практике, наоборот, меняя полосу движения, приступая к выполнению маневра, водитель теряет то «железное» преимущество, которое он имел, двигаясь в «своей полосе» вдоль оси дороги.

Пункт 8.5 совершенно недвусмысленно запрещает подачу зву-

ковых сигналов в населенных пунктах. Исключение составляет необходимость «предотвратить дорожно-транспортное происшествие». И это исключение, которое имеет в виду действительно редкую ситуацию, когда водитель хочет предупредить другого участника движения, что тому грозит опасность. Например, другой водитель, подавая автомобиль задним ходом, не видит открытого люка; или — пешеход собирается выйти из-за передней части стоящего автобуса, не замечая, что слева с большой скоростью приближается другой автомобиль. То есть имеется в виду предупреждение об опасности тех, кому создана угроза ДРУГИМ (но не своим) транспортным средством.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Особую опасность представляют действия водителя, который использует звуковой сигнал для «спугивания» со своего пути пешеходов. Причем это делается не только в тех случаях, когда водитель имеет преимущественное право на движение, но и при проезде нерегулируемых пешеходных переходов и в других случаях. При этом водитель рассчитывает, что по его сигналу пешеход побежит именно в том направлении, которое наиболее рационально...

На рисунке 35 показана ситуация, когда водитель, приближаясь к пешеходному переходу со скоростью 60 км/час, начал подавать звуковые сигналы идущим поперек его движения двум пешеходам. Один из них резко прибавил шаг (и успел выйти из опасной зоны), а другой замешкался. Так как водитель при виде пешеходов подменил снижение скорости задачей подачи сигнала, он оказался в ситуации, когда тормозить было уже поздно. Это заметил

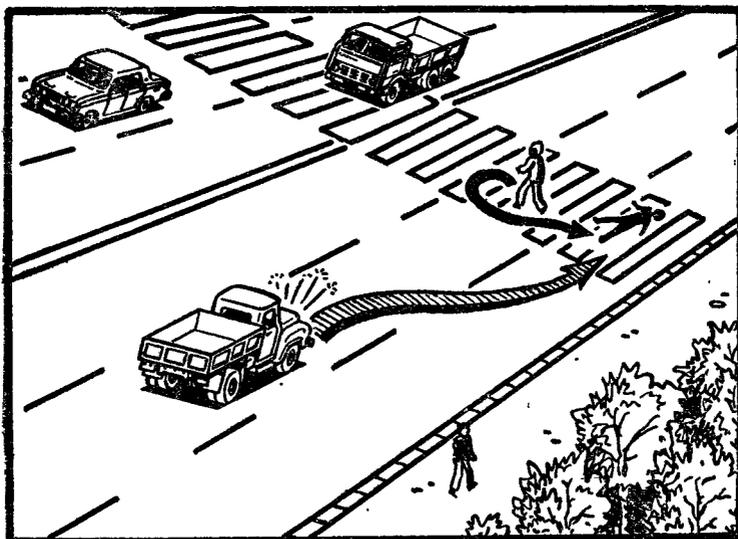


Рисунок 35.

и пешеход и, думая, что не успевает выйти из опасной зоны вперед, повернулся и побежал назад. Водитель же решил объехать его со спины, считая этот маневр более безопасным. В результате — наезд (учитывая высокую скорость движения, предположительно — со смертельным исходом).

Дальним светом в качестве предупредительного сигнала пользоваться запрещено в условиях, когда это может вызвать ослепление других водителей. Необходимо учесть, что это касается не только позиции при встречном разезде, так как ослепить через зеркало заднего вида можно и едущих попутно. Это также может вызвать аварийную ситуацию для самого водителя, подающего сигналы дальним светом: подав такой сигнал, он ослепил едущего впереди водителя, которому пришлось, не меняя полосы движения, резко тормозить. Для сигнализирующего такое торможение является внезапностью, непредвиденными действиями и он может, не среагировав своевременно, совершить наезд на уже остановившийся автомобиль.

С целью обозначения движущегося транспортного средства в потоке в светлое время суток ближний свет фар должен быть включен:

- при движении на мотоцикле;
- при движении в организованной колонне;
- при движении по полосе, обозначенной знаком 5.9, навстречу общему потоку транспортных средств;
- при организованной перевозке групп детей в автобусах или на грузовых автомобилях;
- при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- при буксировке механического транспортного средства.

В тоннелях с искусственным освещением для обозначения транспортного средства должны быть включены габаритные огни или ближний свет фар.

Аварийная световая сигнализация должна быть включена в обязательном порядке:

- при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;
- при дорожно-транспортном происшествии;
- при остановке и стоянке на неосвещенных участках дорог или в условиях недостаточной видимости при неисправных габаритных или стояночных огнях.

Обозначение транспортного средства, стоящего в местах, где это запрещено или может явиться неожиданностью для водителей других автомобилей, — требование, от которого зависит безопасность движения всех участников, в том числе и самого стоящего водителя. Многочисленны случаи наездов, особенно в темное время суток, на транспортные средства (даже крупногабаритные), оставленные на проезжей части или обочине безо всякого обозначения. Если на автомобиле отсутствует аварийная сигнализация или если вынужденная остановка произошла в месте дороги с видимостью дороги менее 100 метров хотя бы в одном направлении, водители всех механических транспортных средств (кроме мотоцикла без бокового прицепа) должны выставить на дороге знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.

Место установки такого знака имеет принципиальное значение, так как самовольное изменение дистанций, приведенных в

Правилах,— опасно. Вне населенных пунктов, где допустимые скорости движения выше, знак устанавливается за 30—40 метров от стоящего транспортного средства, а в населенных пунктах — за 15—20 метров. Ставить знак рекомендуется непосредственно в полосе движения, занятой стоящим автомобилем, а если стоянка произведена на обочине, то в первой полосе движения у самой границы с обочиной (рисунок 36*).

Еще раз обращаюсь ко всем, кто прочтет эту книгу: не пренебрегайте подачей предупредительных сигналов! Подавайте сигнал маневра даже в тех случаях, когда у вас возникает сомнение, а требуют ли этого Правила? (Например, на крутых поворотах дороги). Обязательность выполнения всех положений раздела 8 Правил дорожного движения — еще один шаг к безаварийному вождению.

НАЧАЛО И ИЗМЕНЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ. РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДОРОГИ

1. НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ ЕГО НАПРАВЛЕНИЯ

«Перед началом движения, перестроением и другим изменением направления движения водитель обязан убедиться, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам движения» — гласит пункт 9.1 Правил. В общем содержание пункта носит декларативный характер, не устанавливая каких-либо конкретных норм поведения. Но посмотрите, как последовательно и упорно Правила движения внушают водителю непеременимость обдуманно подготавливать каждый свой шаг, могущий оказать воздействие на безопасность движения! Сначала убедись, что не создашь опасности и помех, только после этого, заблаговременно до исполнения маневра, подай предупредительный сигнал и уж потом приступай к выполнению намеченного. Безусловно, если бы каждый водитель выполнял эту несложную программу, мы могли бы поставить вопрос о ликвидации происшествий.

При съезде с дороги водитель должен уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, путь которых он пересекает. Заметьте — речь идет о съезде с ДОРОГИ (а не с проезжей части), то есть о выезде ЗА ПРЕДЕЛЫ дороги. Вспомним термин «Дорога», и станет ясно, что имеется в виду выезд за пределы «всех элементов дороги», то есть о предоставлении преимущества в движении не тем пешеходам и велосипедистам, которые движутся по дороге вдоль нее (об этом гласят другие пункты Правил), а тем, чей путь водитель пересекает, покинув дорогу непосредственно в месте съезда (рисунок 37*). При этом рассматривается не выезд на другую пересекающую или прилегающую дорогу, это относилось бы к правилам проезда перекрестков, а на территорию прилегающую, на околодорожную стоянку или съезд с дороги в поле.

Одним из самых опасных действий водителя безусловно считается перестроение из одной полосы движения в другую. Эта опасность состоит не только в характере маневра (ведь он совершается в движении и, как правило, на высоких скоростях), но и в его чрезвычайно частом повторении. Зачастую на одном перегоне между перекрестками водитель совершает два-три перестроения, меняя ряды, и одно для подготовки к повороту или развороту.

Частую перестроение вызвано не заранее обдуманнми причинами и не соответствует прежним намерениям водителя ехать, не меняя полосы. Например, двигаясь в потоке, водитель внезапно замечает появившийся на пути открытый люк. Молниеносно приняв решение, он, не посмотрев в зеркало заднего вида, перекладывает руль влево и, описывая дугу по объезду люка, всего на 0,5 метра выезжает на соседнюю полосу. А по ней с большой скоростью движется опережающее его транспортное средство. Авария! (Рисунок 38*.)

А ведь этот маленький «нырок» в сторону соседней полосы и был самым настоящим ПЕРЕСТРОЕНИЕМ!

При всяком перестроении водитель обязательно должен уступить дорогу ВСЕМ транспортным средствам, движущимся попутно в соседней полосе справа или слева. (Рисунок 39*). Однако если одновременно начинают взаимное перестроение два транспортных средства, движущиеся по соседним полосам, то приоритет имеет водитель автомобиля, движущегося справа. При этом не играет роли, если один из них находится несколько впереди другого, все равно тот, кто слева, должен при необходимости снизить скорость и пропустить коллегу.

Готовясь к выполнению поворотов направо или налево или к развороту, водитель должен ЗАБЛАГОВРЕМЕННО занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении. Опять мы встречаем термин «заблаговременно», причем он имеет аналогичное значение. Водитель заинтересован занять крайнее положение перед поворотом как можно раньше, так как это исключит спорность в позиции с другими водителями непосредственно в месте маневра. Попытки произвести поворот не из крайнего положения могут привести к крайне печальным последствиям.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Прежде всего водители должны четко усвоить, что в пункте речь идет не о «крайней полосе», а о «крайнем положении», то есть надо подвести свое транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части или оси дороги.

I вариант (правый поворот. Рисунок 40). Водитель грузового автомобиля, собравшись производить правый поворот, перестроился в правую полосу движения, но недостаточно приблизился к краю проезжей части дороги. Справа от него на расстоянии 1 метра от края проезжей части двигался велосипедист. Когда водитель начал выполнять поворот, велосипедист пытался проехать перекресток в прямом направлении. Произошел наезд.

При разборе происшествия водитель заявил, что не мог еще более приблизиться к краю проезжей части до поворота — этого не позволяли габариты транспортного средства. «Значит, должен был сначала пропустить велосипедиста!» — справедливо заметил автоинспектор.

II вариант (левый поворот. Рисунок 41).

Выехав на место дорожного происшествия, сотрудники Госавтоинспекции обнаружили картину, которую вы видите на рисунке 41. Что же здесь произошло? Движение по трехполосной проезжей части одного направления было довольно интенсивным, периодически были заняты все полосы. Водитель автомобиля ЗИЛ-130, двигавшийся во второй полосе, решил произвести раз-

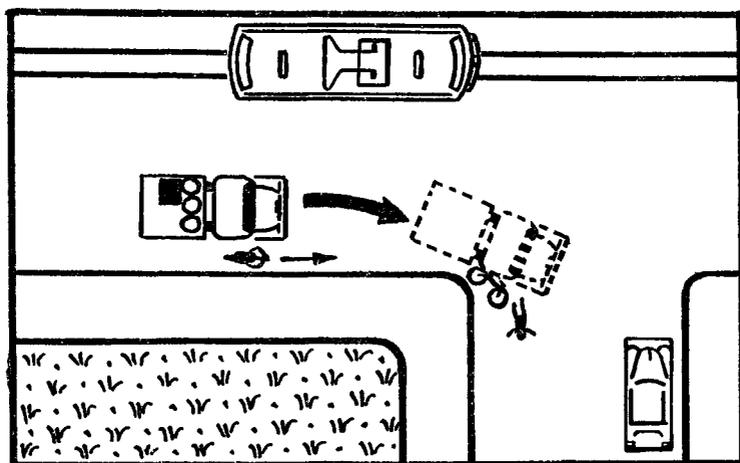


Рисунок 40.

ворот в специально отведенном для этого месте. Включив указатель поворота (заблаговременно), он приблизился к месту разворота и, решив, что все видят включенные сигналы и «обязаны» уступать ему дорогу, начал производить левый поворот прямо из своей полосы движения. При этом буквально перегородил дорогу водителю автомобиля ВАЗ-21011, двигавшемуся прямо в третьей полосе и совершенно не ожидавшему такого маневра.

Вывод из всего изложенного может быть только один — вся подготовка к выполнению маневра «поворот» должна строиться по единой схеме, которую нельзя менять ни при каких обстоятельствах (рисунок 42*):

1. Убедился, что не создаст никому помех, заблаговременно включил сигнал поворота;
2. Пропустив всех движущихся в соседней полосе прямо, заблаговременно занял крайнее положение на проезжей части;
3. Уступает дорогу встречным транспортным средствам;
4. Завершает поворот (разворот) из крайнего положения.

Исключением из всех приведенных условий поворотов и разворотов является случай, когда водитель совершает поворот при ВЪЕЗДЕ на перекресток, где организовано круговое движение (при помощи дорожного знака 4.3). Как правило, такое движение организуется на площадях, имеющих достаточно большой выделенный «бестранспортный» центр. Все примыкания на такой площадке являются самостоятельными Т-образными перекрестками с соответствующей организацией и системой движения (рисунок 43*).

Здесь водители, въезжающие на кольцо с примыкающей дороги, имеют право совершать правый поворот из любого ряда (полосы) движения, то есть двигаться рядом в стольких полосах,

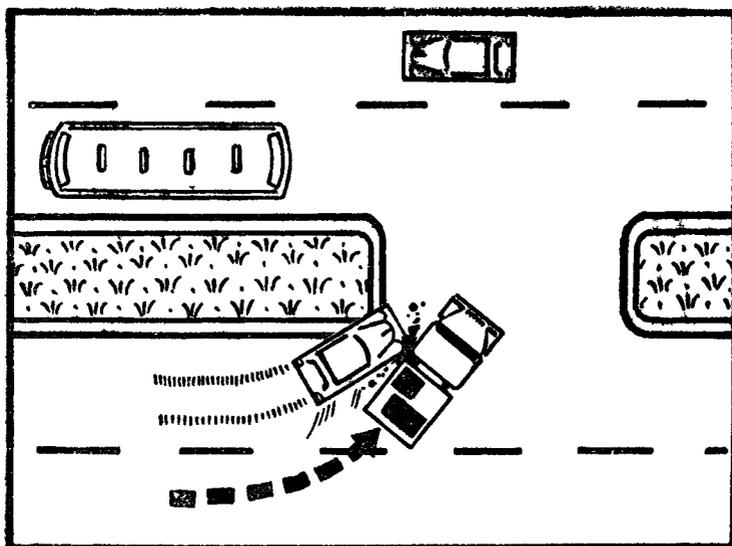


Рисунок 41.

сколько их практически имеется на проезжей части дороги. Но выезд с кольца осуществляется по требованиям к маневрам на обычном перекрестке, то есть если отсутствуют знаки 5.8.1—5.8.2 или линии разметки 1.18, то водители должны еще на кольце перестроиться в крайнее правое положение и только из этой позиции производить правый поворот.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Распространенной погрешностью водителей при маневрах в зоне организации кругового движения является несоблюдение своей полосы движения при совершении поворотов.

Мы уже знаем основные принципы, обеспечивающие безопасность при перестроениях и поворотах, заблаговременное занятие необходимой позиции и предоставление преимущества всем едущим в соседней полосе в прямом направлении. Эти же требования необходимо соблюдать и на всем протяжении поворота: если этот маневр производится одновременно в нескольких полосах, то здесь водитель должен начать его и закончить строго в одной полосе. В процессе совершения поворота или разворота нельзя въезжать в другую полосу, пересекая путь движения соседним транспортным средствам. Никакого «взаимного перестроения»! Ведь вы вместе с соседями движетесь с включенными сигналами одного и того же значения и не имеете возможности предупредить о своих намерениях. А уже выехав на прямую дорогу (в том числе и по кольцу), можете приступить к перестроению в необходимую вам полосу.

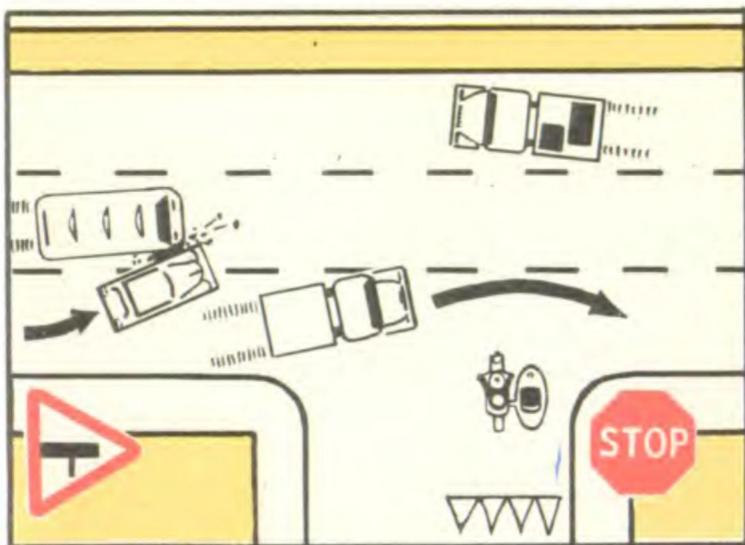


Рисунок 8.

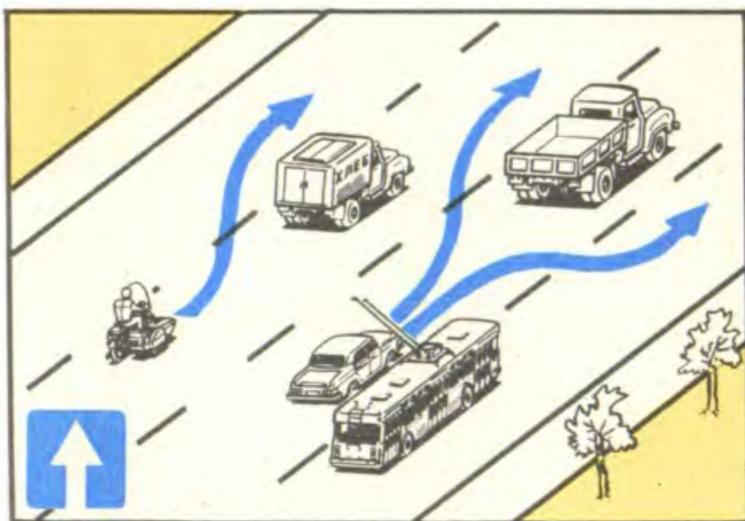


Рисунок 9.

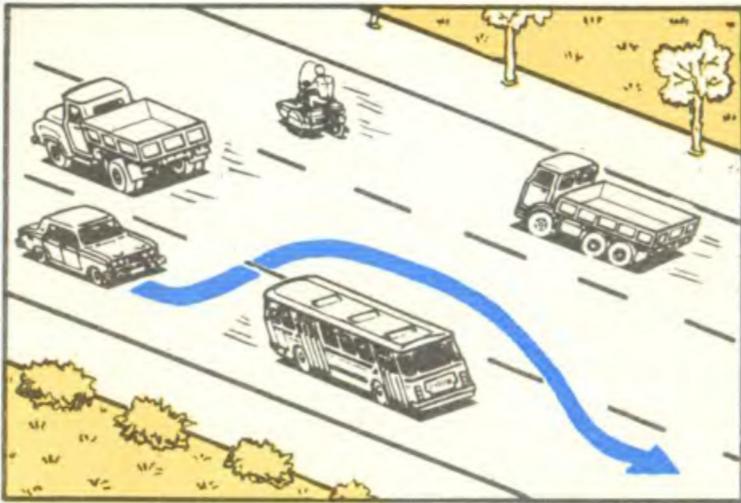


Рисунок 10.

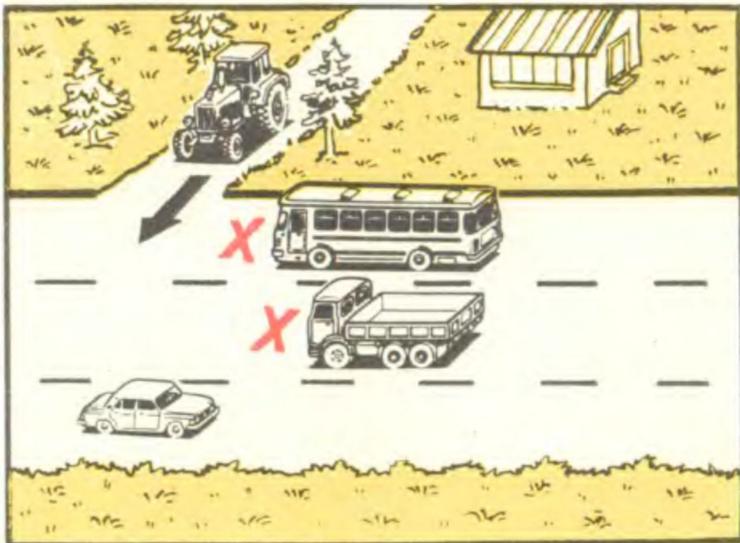


Рисунок 13

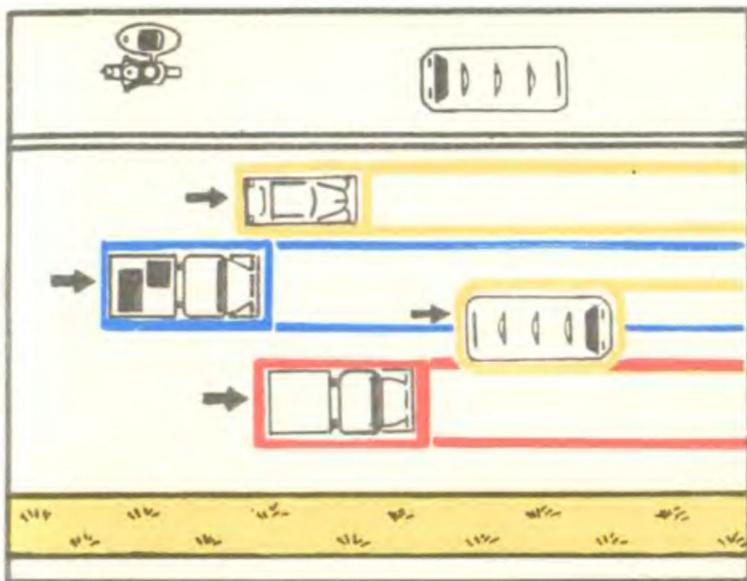


Рисунок 14.

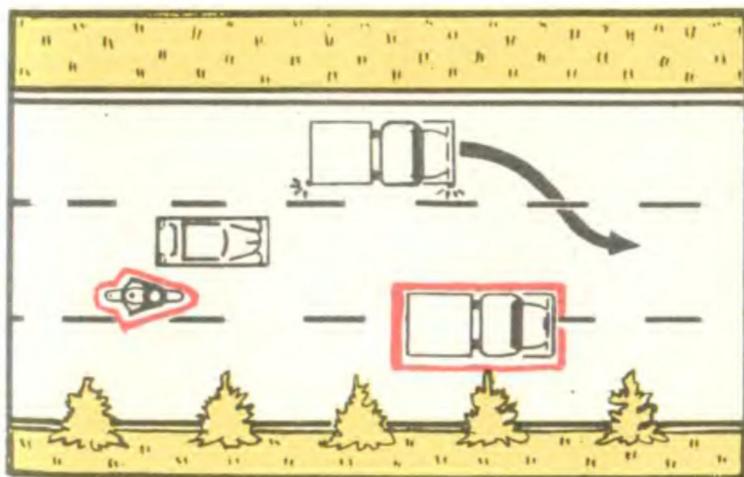


Рисунок 15.

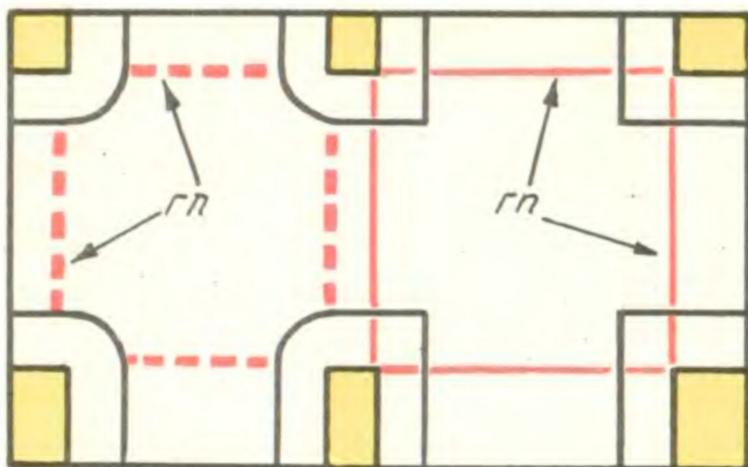


Рисунок 18.

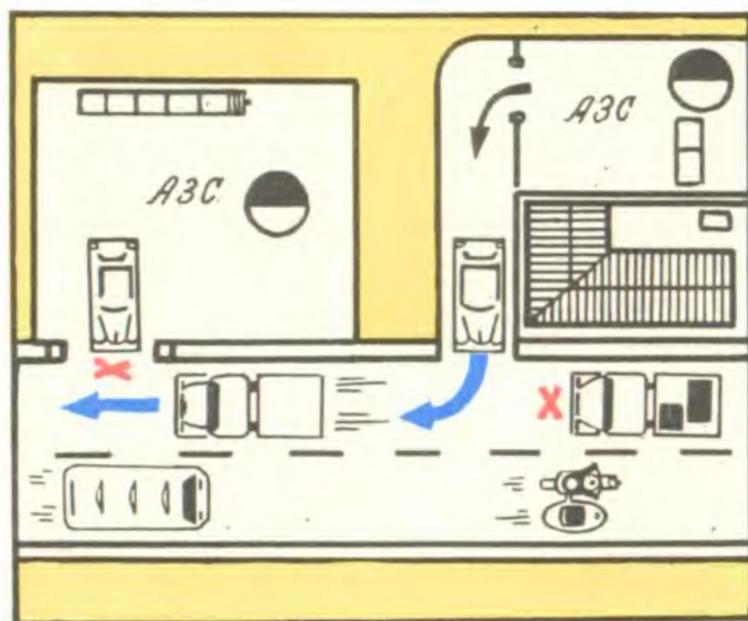


Рисунок 19.

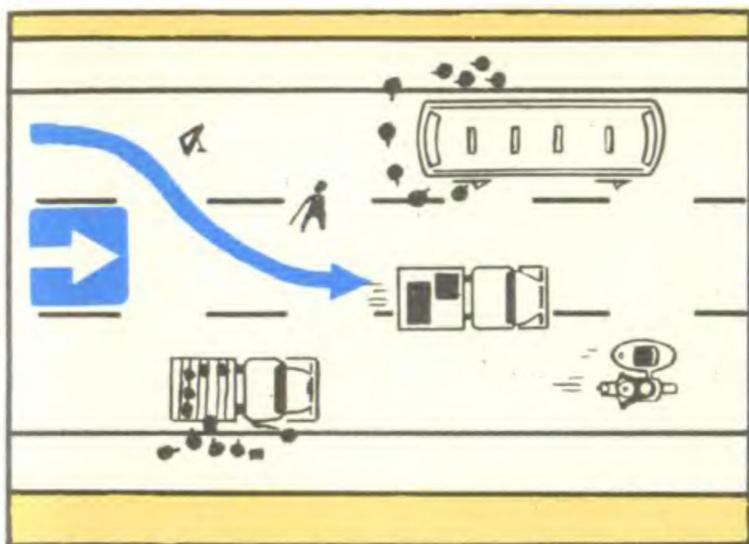


Рисунок 23.

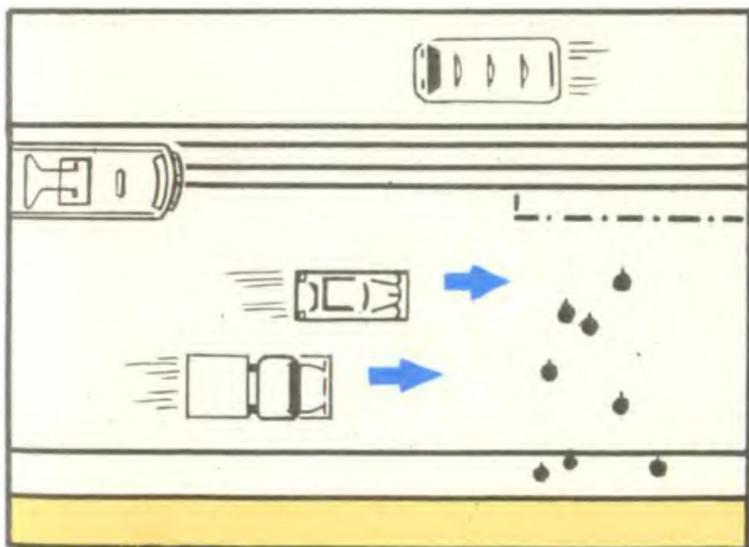


Рисунок 24.

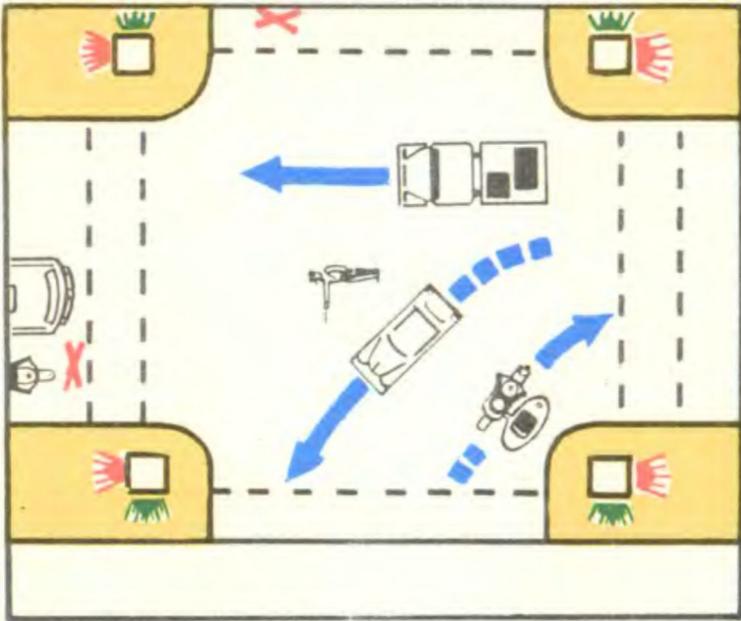


Рисунок 25.

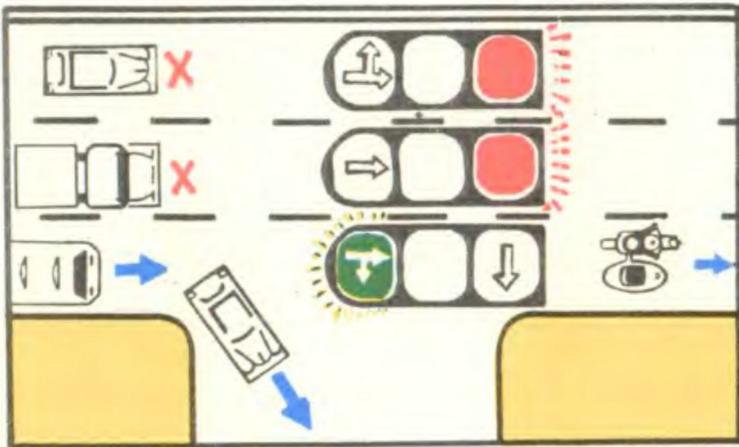
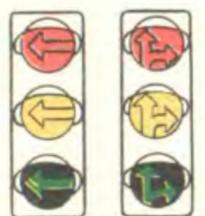
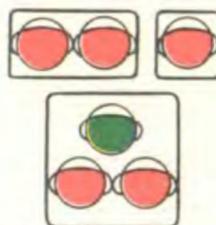


Рисунок 26.

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЕТОФОРЫ

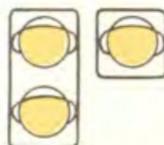


для регулирования движения в определенных направлениях



для регулирования движения через железнодорожные переезды

ПЕШЕХОДНЫЙ СВЕТОФОР



для обозначения нерегулируемых перекрестков и пешеходных переходов

Рисунок 27.

Рисунок 27а.

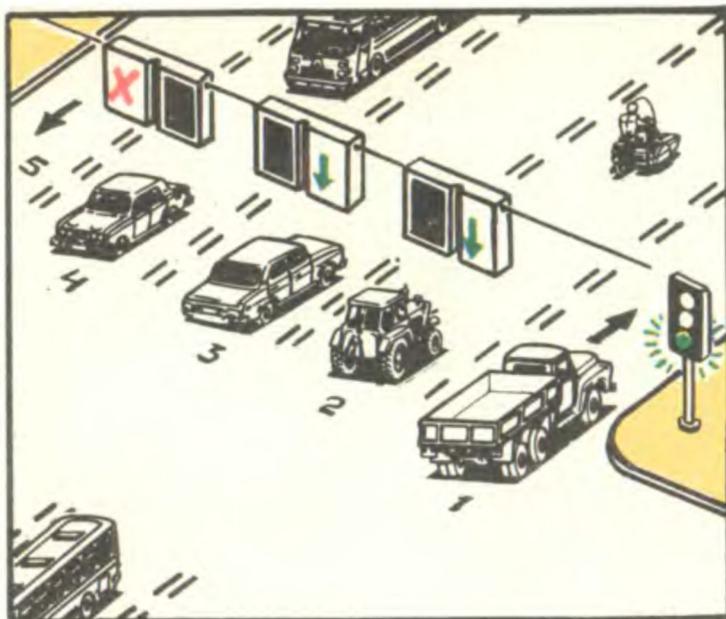


Рисунок 28.

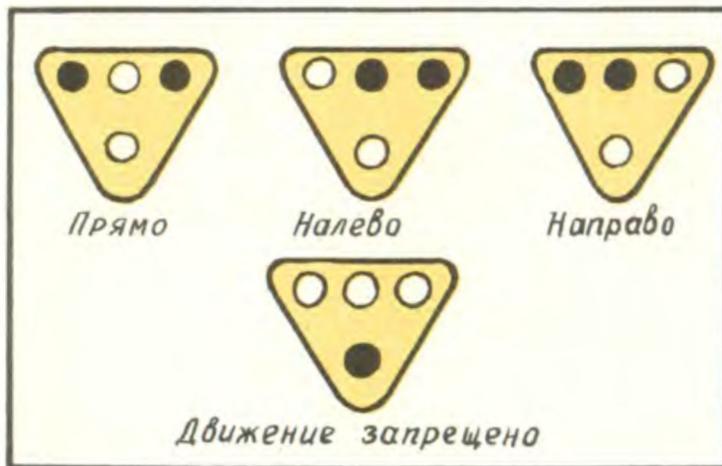


Рисунок 29.

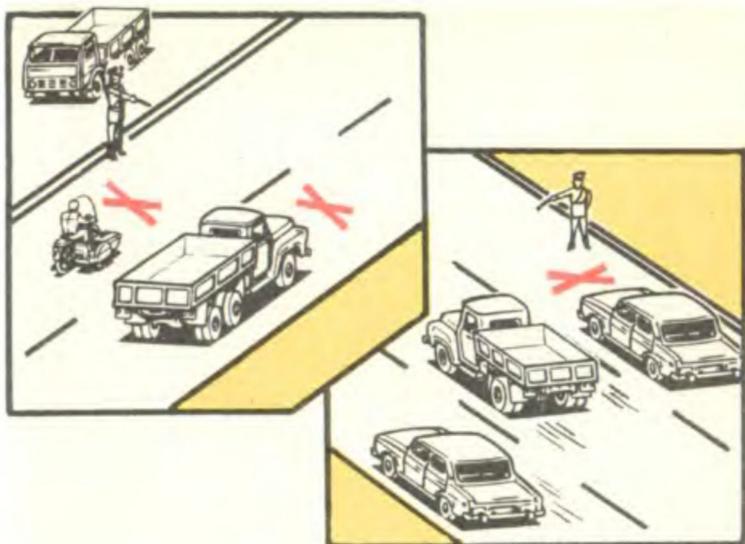


Рисунок 30.

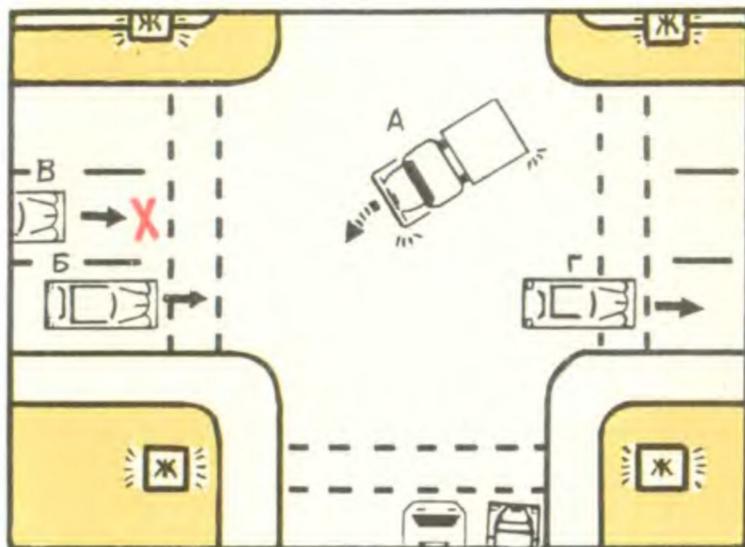


Рисунок 31.

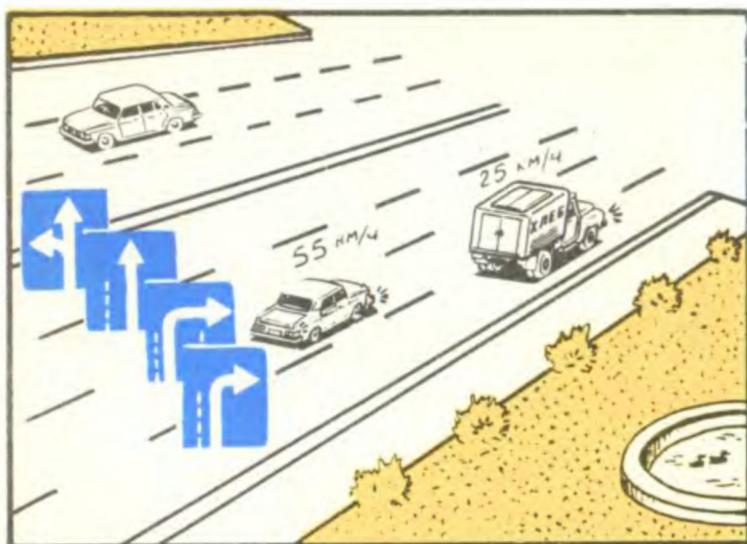


Рисунок 33.

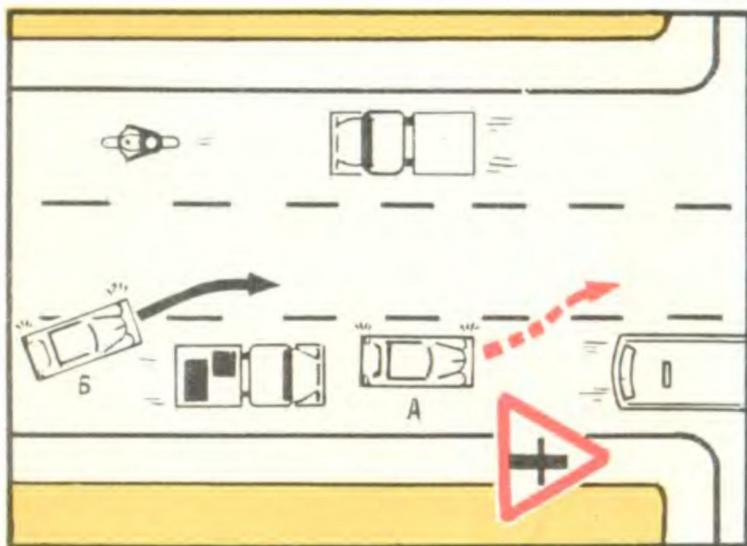


Рисунок 34.

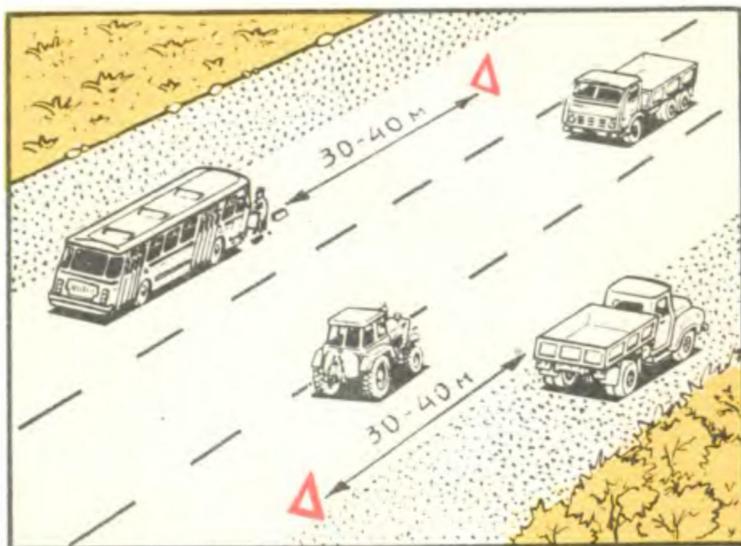


Рисунок 36.

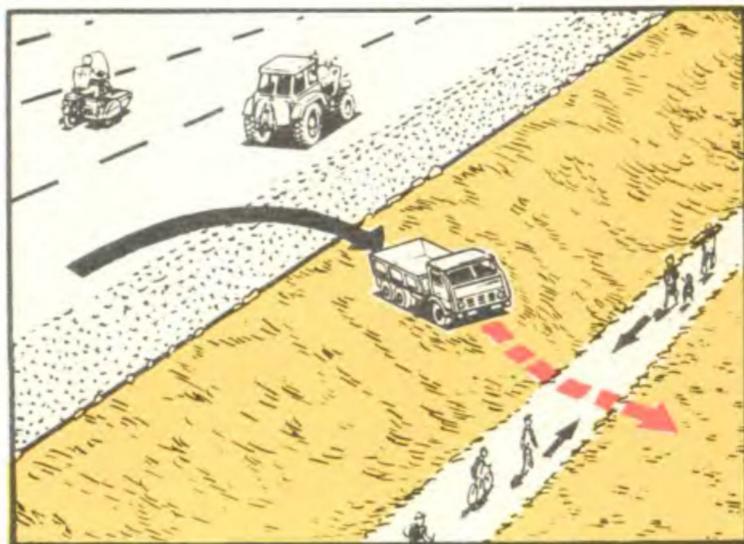


Рисунок 37.

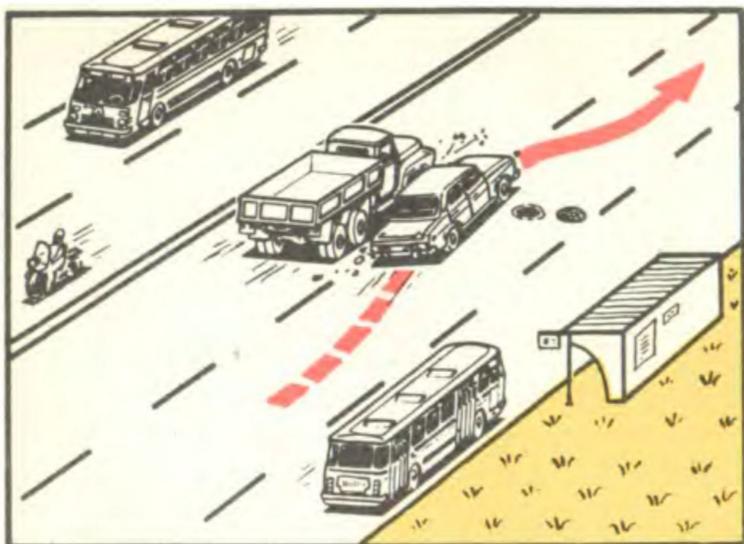


Рисунок 38.

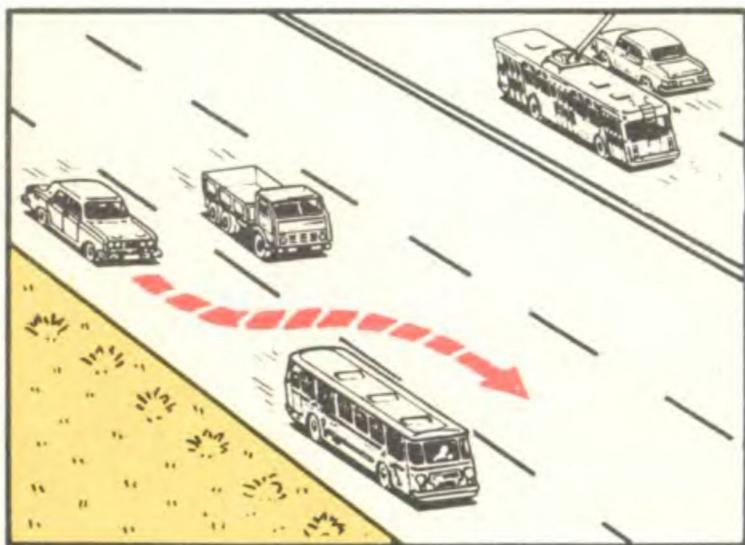


Рисунок 39.

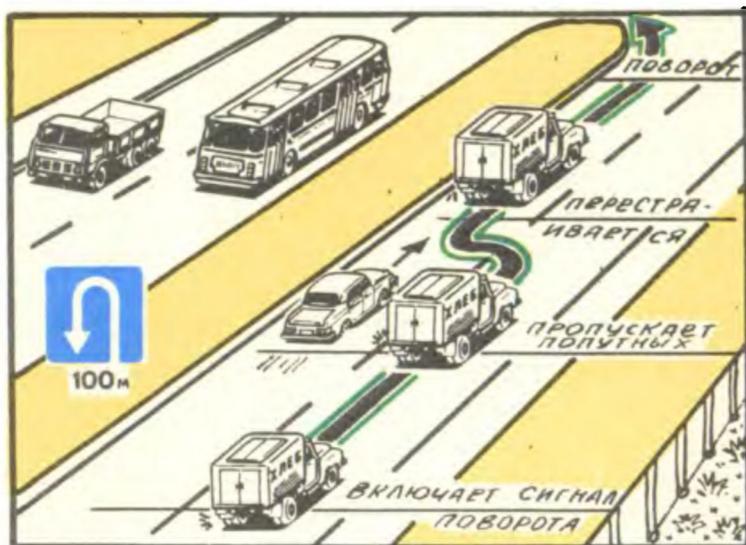


Рисунок 42.

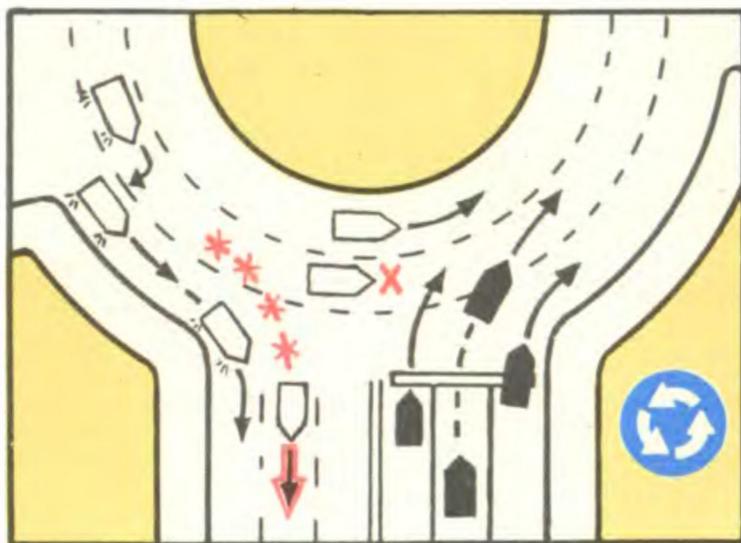


Рисунок 43.

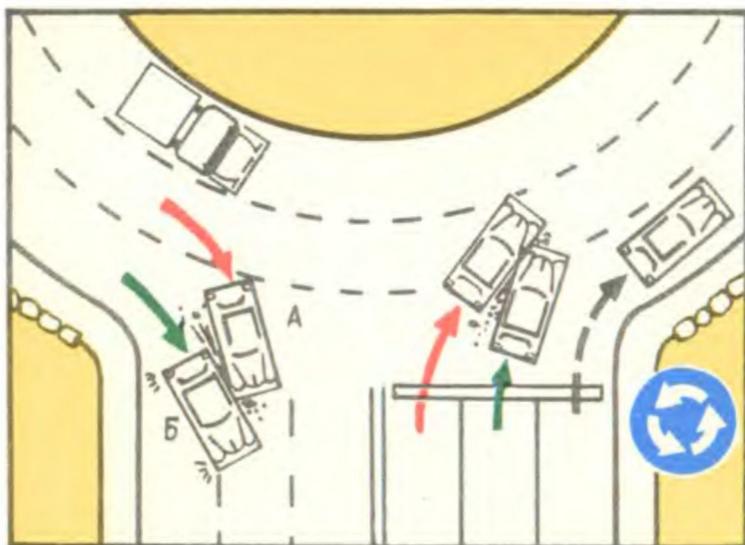


Рисунок 44.

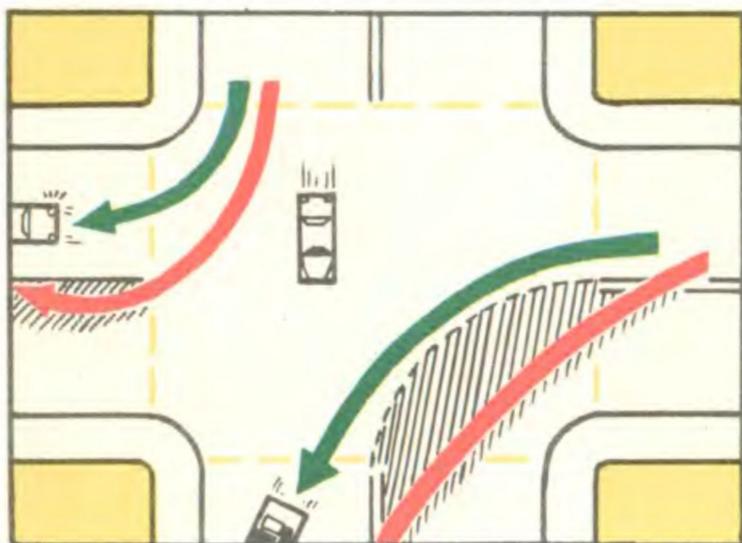


Рисунок 45

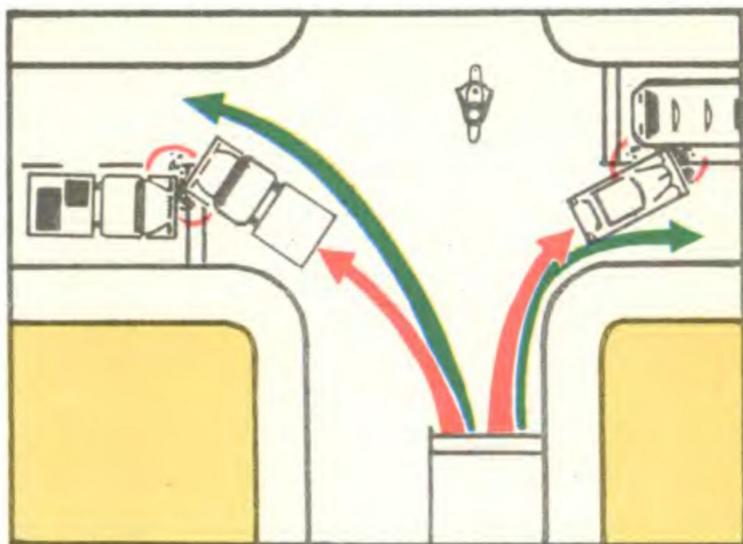


Рисунок 46

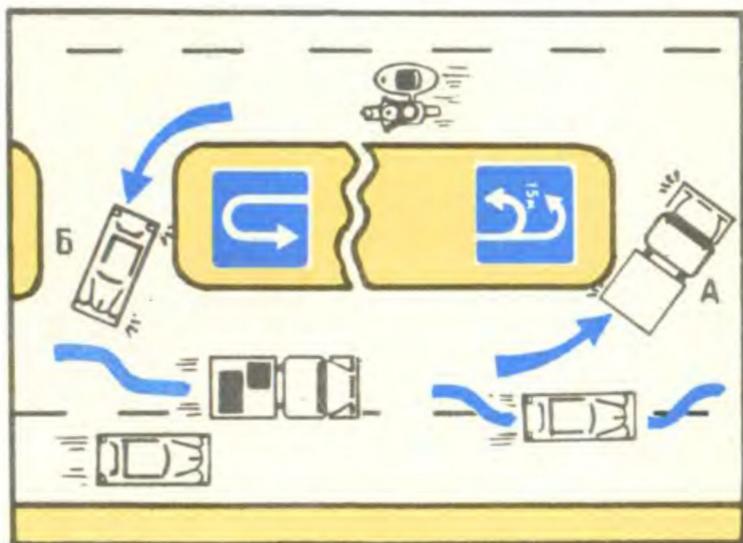


Рисунок 47.

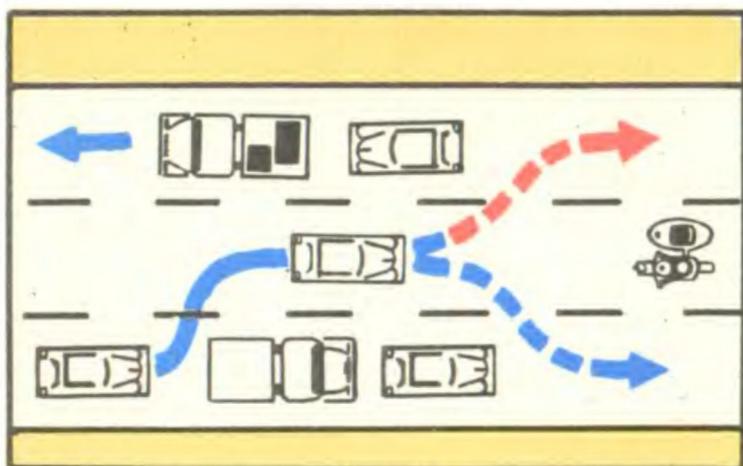


Рисунок 56.

КОЛИЧЕСТВО ПОЛОС ДОРОГИ В КАЖДОМ НАПРАВЛЕНИИ			
Номер полосы	двухполосная дорога	трехполосная дорога	четыреполосная дорога
I полоса			
II полоса			
III полоса	—		
IV полоса	—	—	

— ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ
 — КРОМЕ ГРУЗОВЫХ С ПМ БОЛЕЕ 3,5Т И ПРОЧИХ, КОГДА СВОБОДНЫ ПРАВЫЕ ПОЛОСЫ

Рисунок 57.

Вариант I (при въезде на кольцо. Рисунок 44*). Водители обеих автомобилей «не удержались» в своих полосах движения и начали пересекать друг другу дорогу, еще не закончив поворот. Столкновение. Здесь преимущество движущегося в правой полосе Правилами не предусмотрено.

Вариант II (при выезде с перекрестка). Водитель автомобиля «А», заканчивая поворот, выехал во вторую полосу на прилегающей дороге. Водитель автомобиля «Б», не соблюдая требования правил, стал делать поворот не из крайнего правого положения, а из второй полосы (чего не мог предвидеть водитель «А» — вспомните пункт 1.5 Правил), заканчивая его в той же полосе, что и «А». Столкновение.

Для позиции, в которой водитель должен заканчивать поворота, Правила вводят один общий критерий: маневр должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения. Надо сказать, что некоторые «умельцы» ухитряются заехать на полосу встречного движения «собственной» дороги даже до выезда с пересечения!

Прежде всего давайте на схеме перекрестка (рисунок 45*) обозначим зоны, запретные для водителя, совершающего повороты.

На рисунке заштрихованы зоны, в которые не должен заезжать водитель в процессе поворотов на пересечении дорог. Видно, что совершающий левый поворот автомобиль заехал на полосу встречного движения на обоих пересекающихся дорогах. У водителей это называется «резать угол». Между тем, маневрируя в рамках требования современных Правил движения, водитель всегда срезает угол, образованный трассой левого поворота, но делать это он имеет право исключительно в границах перекрестка. Пересекать же эту границу можно только в рамках проезжей части дороги своего направления движения.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ I (Рисунок 46*). На рисунке показано, как, выехав в конце поворота на сторону встречного движения, водители могут совершить столкновение с транспортными средствами, приближающимися к перекрестку; или совершить наезд на ожидающих права на движение.

Все вышеизложенные требования должны выполняться беспрекословно, но догмой не являются. Правила делают исключение для водителей транспортных средств, имеющих габариты (ширину, длину автомобиля или длину автопоезда, нестандартные габариты перевозимого груза), не позволяющие выполнить требования в части занимаемой на дороге позиции. Приведем статьи 9.5 и 9.6 полным текстом, а затем рассмотрим их в комплексе.

Статья 9.5. Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот из крайнего положения, допускается производить его с отступлением от этого правила, если это не создаст помех другим транспортным средствам. Для обеспечения безопасности движения водитель в случае необходимости должен прибегнуть к помощи других лиц.

Статья 9.6. При повороте налево и развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства должен уступить дорогу встречным транспортным средствам.

Если ширина проезжей части недостаточна для разворота из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель, производящий разворот, должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам.

Требование уступить дорогу при повороте транспортным средствам, движущимся навстречу, очевидно, в комментариях не нуждается. При этом только необходимо понимание того, КАК нужно предоставить этот приоритет. Здесь уместно вспомнить термин «Уступить дорогу (не создавать помех)», так как некоторые водители уступают встречным дорогу чисто символически, заезжая за ось дороги, или «выглядывая» метра на полтора из разрыва в разделительной полосе (рисунок 47*). Безусловно, ожидать права на завершение поворота или разворота надо только в рамках полосы своего направления движения, ни в коем случае не выезжая на сторону встречного (как это сделал водитель автомобиля «Б»).

Правый и левый повороты, а также разворот, совершаемые из нестандартных положений, имеют общий принцип — не создавать помех водителям, движущимся попутно и навстречу. Если затруднения возникли с правым поворотом (рисунок 48), то водитель должен действовать по схеме: 1) по всем правилам перестроения заблаговременно перевести свое транспортное средство (состав транспортных средств) в среднюю или левую полосу движения; 2) стоя или медленно двигаясь, уступить дорогу всем движущимся справа в попутном направлении; 3) при отсутствии помех движению завершить поворот.

Левый поворот и разворот от правого края проезжей части дороги — более сложный маневр, так как здесь водителю придется пересекать оба направления движения (рисунок 49). Представим себе, что водителю автопоезда необходимо развернуться на дороге, не имеющей достаточной ширины для выполнения этого маневра из крайнего левого положения. Схема его движения будет такова: 1) Перестраивается в крайнюю правую полосу движения, занимает в ней позицию для разворота; 2) Пропускает всех водителей, движущихся в попутном направлении; 3) Начинает маневр, занимает позицию на границе проезжей части встречного направления движения, уступает дорогу всем, движущимся во встречном направлении; 4) Заканчивает маневр.

Безусловно, этот сложный вид разворота желательно не выполнять в три приема, то есть выждать такую ситуацию на дороге, когда маневр можно будет выполнить без промежуточной остановки. В случае, когда по дороге происходит интенсивное движение и маневр затруднен, можно прибегнуть к помощи других лиц, выставив их на удалении 15—20 метров от места разворота позади движения, и трогаться по их сигналу о том, что движение на дороге остановлено.

Ошибочным бывает мнение водителей, что раз Правила дают им разрешение на особую форму маневра, учитывая габариты их транспортного средства, то они, подав предупредительные сигналы, могут выполнять поворот беспрепятственно.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! (Рисунок 50).

Ситуация дорожного происшествия возникла, когда водитель автопоезда, находившегося у правого края проезжей части, где он

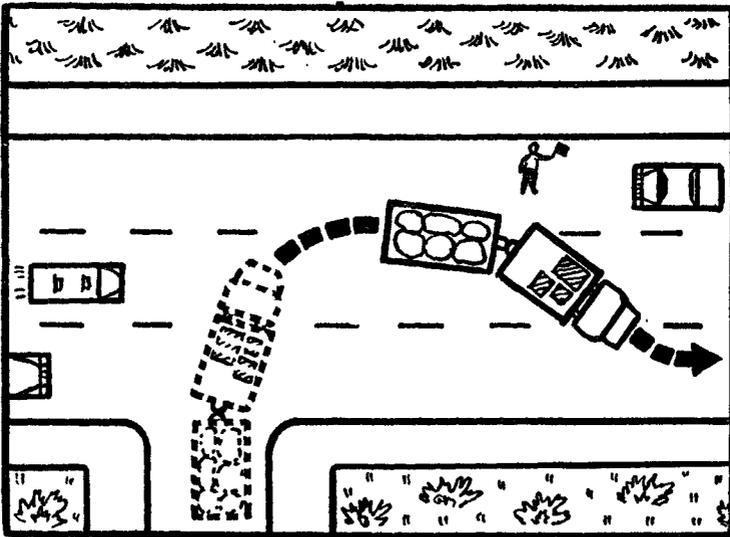


Рисунок 48.

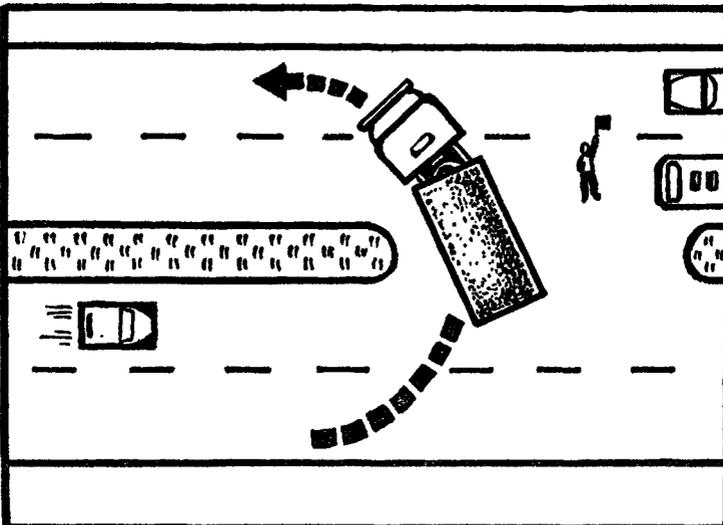


Рисунок 49.

следовал в прямом направлении, уступив дорогу попутным водителям, начал поворот по траектории на рисунке. Заканчивая поворот, он не уступил дорогу автомобилю, водитель которого приближался к месту поворота, не зная о предполагаемых маневрах автопоезда. Нехватило остановочного пути и... авария.

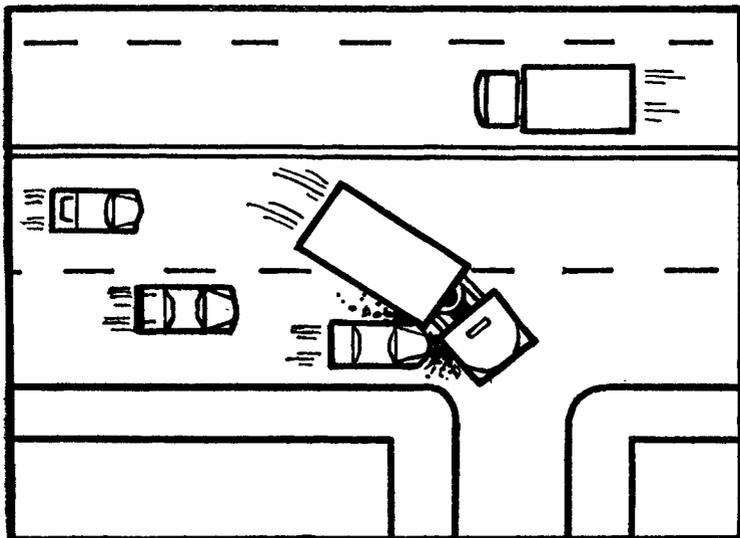


Рисунок 50.

Правила предусматривают и приоритет при разъезде транспортных средств в условиях бездорожья (степь, пустыня), на закрытых огражденных территориях, в карьерах — словом там, где нет путей, охватываемых термином «дорога». Здесь, в случае пересечения траекторий движения транспортных средств, дорогу должен уступить водитель, к которому другое транспортное средство приближается справа. (Рисунок 51).

Пункт 9.8 Правил движения устанавливает определенный порядок въезда на дороги с установленной повышенной скоростью движения и съезда с этих дорог на примыкающие дороги с обычным режимом движения. Появление этих требований в Правилах вызвано тем, что некоторые водители не понимают принципиальной последовательности действий на сопряжениях с автомагистралью и начинают тормозить все движение на дороге.

При наличии полосы торможения перед выездом с такой дороги, водитель, намеревающийся повернуть, должен, не снижая установленной скорости, выехать на полосу торможения и только на ней снижать скорость до предела, необходимого для безопасного поворота. (Рисунок 52).

При наличии в месте выезда на автомагистраль полосы раз-

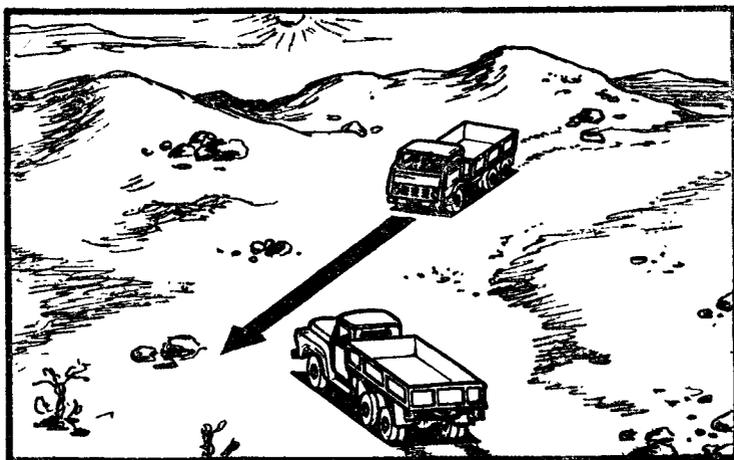


Рисунок 51.

гона, водитель должен на ней набрать скорость, установленную на дороге, и только после этого вливаться в общий транспортный поток. Если по какой-то причине водитель не сумел набрать должную скорость, а полоса разгона кончается, необходимо остановиться перед линией разметки 1.8, ограждающей полосу разгона от проезжей части магистрали, и продолжать движение только после того, как в транспортном потоке возникнет разрыв, достаточный для набора скорости без создания помех общему движению.

Разворот для движения в обратном направлении, являясь маневром, требующим точности выполнения, запрещен в ряде мест, где эти действия могут создать опасность или помеху движению других его участников:

- на пешеходных переходах;
- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
- на железнодорожных переездах;
- при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении.

Заметьте, что из этого перечня убрали запрещение разворота ближе 15 метров от границы перекрестка. В некоторых случаях признано рациональным устройство мест разворота именно в этой зоне перед перекрестком, что позволяет разгрузить зону пересечения от разворачивающихся транспортных средств.

При движении транспортного средства задним ходом водитель не должен создавать помех другим участникам движения. Для обеспечения безопасности движения он, при необходимости, должен прибегнуть к помощи других лиц.

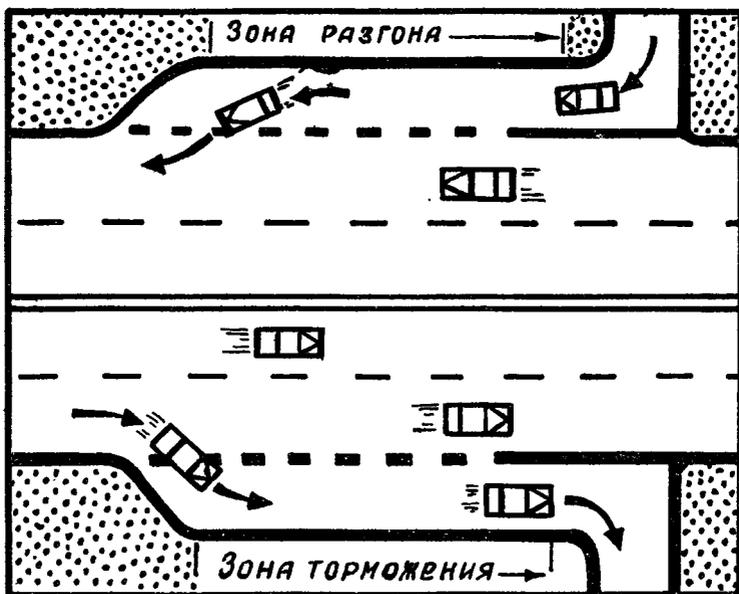


Рисунок 52.

Движение задним ходом — одно из опаснейших действий водителя. Обычно водитель подает автомобиль задним ходом с небольшой скоростью, если свобода пространства позади автомобиля вызывает сомнения, то предварительно водитель осматривает его, выйдя на дорогу. И все же опасность велика ввиду того, что обзорность с места водителя через заднее стекло даже легкового автомобиля резко ограничена. Пользоваться же при этом зеркалами заднего вида практически бесполезно.

На рисунке 53 показаны секторы обзора и непросматриваемые вертикальные и горизонтальные пространства. Хорошо видно, что позади автомобиля имеется значительное пространство, вообще не просматриваемое с места водителя. А ведь именно из этого пространства внезапно может появиться человек, движущийся в сторону оси движения автомобиля.

Необходимо учитывать не только фактор обзорности из кабины, но и целый ряд личных качеств водителя. Например, у человека, управляющего в очках, сектор обзорности заужен дужками очков и рамками стекол (можете проверить). Есть водители, у которых в силу заболевания (не мешающего управлять автомобилем) ограничен поворот головы на шее, им приходится поворачиваться всем корпусом, что затрудняет нормальную деятельность при управлении автомобилем. Это особенно надо учесть людям старше 50 лет.

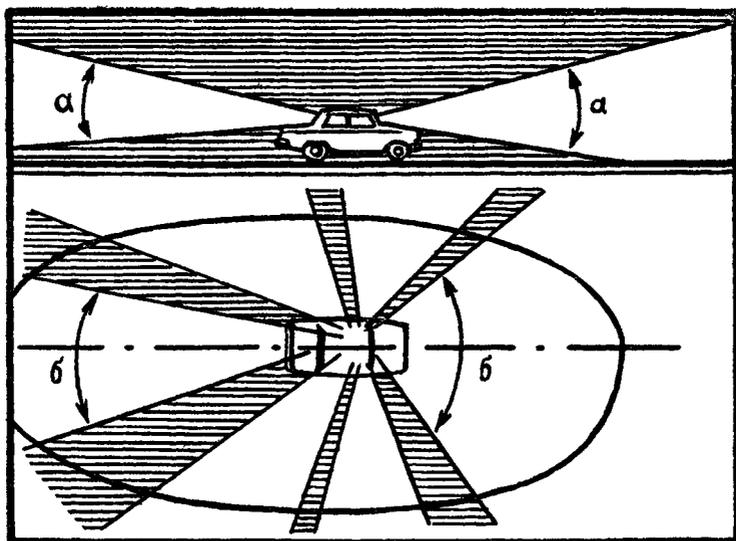


Рисунок 53.

Словом, надо по возможности использовать рекомендацию, подаваемую Правилами,— для обеспечения безопасности движения задним ходом пользоваться помощью других лиц.

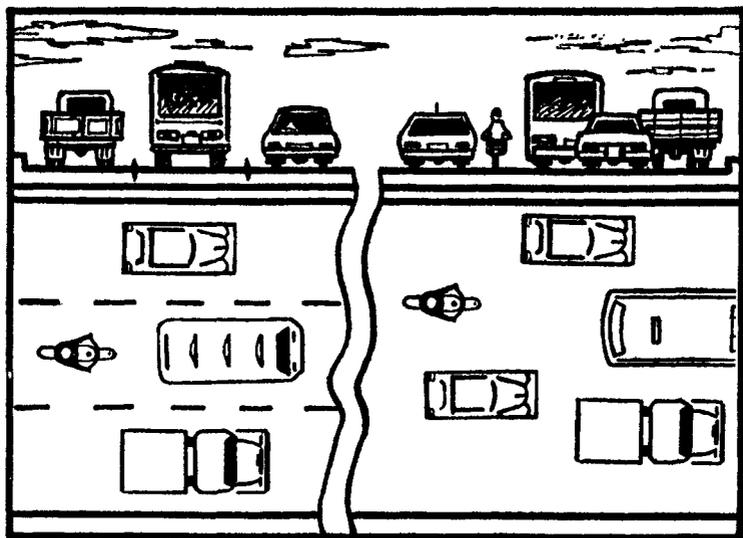
2. РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДОРОГИ

Исключительно важное значение для организации бесперебойного эффективного дорожного движения имеет расположение транспортных средств на проезжей части дороги определенным образом. Этот порядок расположения устанавливается специальным разделом Правил.

Количество полос для движения безрельсовых транспортных средств или определяется самим водителем (визуально, ориентируясь на термин «полоса движения»), или устанавливается при помощи разметки проезжей части дороги или дорожных знаков 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8. «Направление движения по полосам (полосе)». Поскольку в термине указывается, что «полоса движения» должна иметь ширину, достаточную для движения автолюбителей в один ряд, с учетом габарита по ширине среднего автомобиля и необходимых интервалов между движущимися транспортными средствами, мы принимаем визуально определяемую на проезжей части полосу в 3,0—3,5 метра (для одного транспортного средства). Следовательно, двухполосная проезжая часть должна иметь ширину 6—7 метров, трехполосная 9—11 метров и т. д.

Заблуждением водителей является мнение, что отсутствие на проезжей части разметки полос движения освобождает водителя от соблюдения необходимых мер, введенных Правилами для смены полос движения (перестроение, маневрирование). Однако здесь все происходит точно так, как и при нанесенной разметке, только количество полос и их границы определяет сам водитель «на глаз».

В этом и есть разница, но она не в области маневрирования. Там, где количество полос определяется разметкой или знаками, транспортные средства должны двигаться в столько рядов, сколько размечено полос. То есть в каждой обозначенной полосе одновременно должно двигаться только одно транспортное средство (любое, независимо от его габаритов). На рисунках 54 и 54 а показано, как могут размещаться одни и те же транспортные средства на поперечном сечении дороги с размеченной и неразмеченной проезжими частями одинаковой ширины.



Рисунки 54 и 54 а.

Количество полос движения (размеченных или неразмеченных) определяет и порядок движения на всей дороге. Так на дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы и более, запрещается выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения. Именно поэтому Правила вводят специальную разметку 1.3 из двух параллельных сплошных полос для разделения встречных потоков движения на таких дорогах. Тут уж волей-неволей не выедешь против движения — двойная

полоса не дает! Но представим себе дорогу, имеющую четыре полосы и более, где вообще не нанесена разметка (правда, такая ситуация маловероятна). Здесь пункт 10.2 Правил действует, причем он практически запрещает обгоны (ведь это маневр с выездом на полосу встречного движения!). На рисунке 55 показан нарушитель — водитель «А», который на четырехполосной дороге совершил обгон (выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения. И... создал аварийную ситуацию!

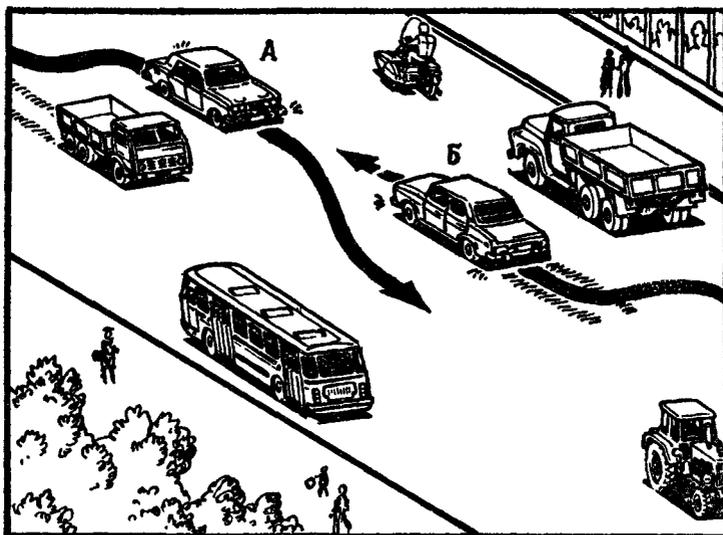


Рисунок 55.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Итак, водитель «А» выехал на полосу встречного движения, определив, что вторая полоса стороны дороги, на которую он выехал, свободна на достаточном расстоянии. Однако движущийся навстречу водителю автомобиля «Б» в этот момент начал маневр по опережению и выехал в ту же полосу навстречу «А». Водителю «Б» не надо было проверять, не занята ли вторая полоса его направления движения, так как он знал Правила и вправе был предполагать, что на четырехполосной дороге никто не станет обгонять. Создалась аварийная ситуация, которую буквально «чудом» удалось разрядить; водитель «А» резко сманеврировал вправо, заставив тормозить водителя «Б», «Б», вовремя заметив ситуацию, также применил экстренное торможение. «А» удалось «проскочить», никого не задев...

Таким образом, для маневров с выездом на сторону, по которой происходит движение во встречном направлении, водителю оставлены только двух- и трехполосные дороги.

На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, средняя полоса предназначена только для временных выездов с целью обгона, объезда препятствий и для перестроения при подготовке к повороту налево или развороту. Использовать среднюю полосу для «транзитного» движения в намеченном направлении запрещено. Здесь водитель может начинать обгон только в условиях, когда он уверен, что, завершив опережение обгоняемого транспортного средства, сможет сразу вернуться на ранее занимаемую полосу проезжей части.

А на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, выезжать вообще запрещено. Полная система движения на трехполосной дороге показана на рисунке 56*.

Вне населенных пунктов водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части дороги. «По возможности ближе» не означает, как думают некоторые водители, перевод этого категорического требования в ранг рекомендаций. Термин «по возможности» определяет, что водитель должен двигаться ближе к правому краю проезжей части насколько это возможно. Безусловно, стоящие у края проезжей части транспортные средства и идущих по проезжей части пешеходов надо объезжать, соблюдая безопасный интервал, помешать также могут имеющиеся повреждения дорожного полотна и другие помехи. Однако водитель, двигавшийся во второй и далее полосах, заметив на своем пути свободную полосу справа по движению, должен немедленно перестраиваться вправо.

В населенных пунктах движение разрешается по любой полосе. Однако на дорогах, где для движения безрельсовых транспортных средств в одном направлении имеется три полосы или более, на крайнюю левую полосу разрешается выезжать только при интенсивном движении на других полосах, а также для подготовки к повороту налево, развороту или для остановки на дороге с односторонним движением (кстати, здесь слово «остановка» не следует рассматривать как разрешение впоследствии ТОЛЬКО остановки. Пункт 13.1 Правил разрешает на этих дорогах и стоянку).

На таких дорогах (три полосы и более в одном направлении) грузовым автомобилям полной массой более 3,5 тонны разрешается выезжать на левую полосу только для подготовки к повороту налево и развороту, а также для остановки на улицах с односторонним движением для погрузки или разгрузки.

На рисунке 57* в виде таблицы изображена квота на движение транспортных средств по многополосным дорогам.

Транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/час или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, должны двигаться только по крайней правой полосе. Выезжать за ее пределы водителям этих машин разрешается только для обгона, объезда или перестроения при подготовке к левому повороту или развороту.

Водители безрельсовых транспортных средств могут использовать для движения трамвайные пути попутного направления, расположенные слева от водителя на одном уровне с проезжей частью дороги. Но делать это можно только в исключительных случаях; когда транспортное средство по своим габаритам «не вписывается» в полосу проезжей части, когда при интенсивном

движении заняты все другие полосы, при опережении других транспортных средств и объезде препятствий.

На перекрестках использовать для движения трамвайные пути разрешено в случае, если количество полос движения не регламентировано знаками 5.8.1 и 5.8.2 (рисунок 58^а). На таком пересечении водитель должен перестроиться в полосу проезжей части и в этой позиции пересечь перекресток. Во время всех этих действий не должно создаваться помех движению трамвая.

Категорически запрещается выезжать на трамвайный путь встречного направления движения. Такие действия не только крайне опасны, но и в ряде случаев приводят к серьезным заторам в движении по всей стороне движения дороги.

Пункт 10.7 Правил устанавливает, что на дорогах, проезжая часть которых разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении. Этот норматив, введенный Правилами, определяет действия водителя, которые «сами собойразумеются», и кое у кого может возникнуть сомнение в его необходимости.

Однако практика дорожного движения подсказывает необходимость постоянного напоминания водителям тезиса «строго держись своей полосы». На дорогах постоянно можно встретить автомобили, которые движутся одним колесом в одной полосе, другим — в другой, пропуская прерывистую линию между колес. Практически водитель один занимает две полосы, так как не дает возможности использовать эти полосы для движения другим водителям. Мало того, когда нерадивый водитель, не наблюдая за линией разметки, не пересекает ее, а просто наезжает на линию и движется по ней, он заставляет движущегося в соседней полосе водителя тормозить, так как тот не понимает намерений «зевачки», предполагая, что тот хочет перестроиться, не включая предупредительного сигнала. На рисунке 59 показаны обе эти ситуации, видно, как нарушители тормозят движение сразу в нескольких рядах.

Бытует представление о том, что вышеупомянутые действия водителей влияют исключительно на пропускную способность дороги, не оказывая воздействия на безопасность движения. Однако это мнение может быть вызвано только незнанием результатов анализа поведения водителей в различных условиях и его влияния на дорожное движение в целом. Дело в том, что, задерживаясь искусственно созданным препятствием на дороге, водитель, как правило, теряет стабильность поведения, начинает нервничать и часто пытается найти способ опережения того, кто ему мешает «неправедным» путем. Да и компенсация потерянного времени обычно происходит за счет превышения скорости, допустимой в данных дорожных условиях. Так что движущийся по пунктирной разметке — нарушитель, создающий потенциальную опасность!

Появление дорог, на которых организовано реверсивное движение, создало необходимость выработки специальных правил маневрирования на их пересечениях. Четко определить направление движения по реверсивной полосе можно только в зоне перекрестка, там, где висят специальные реверсивные свето-

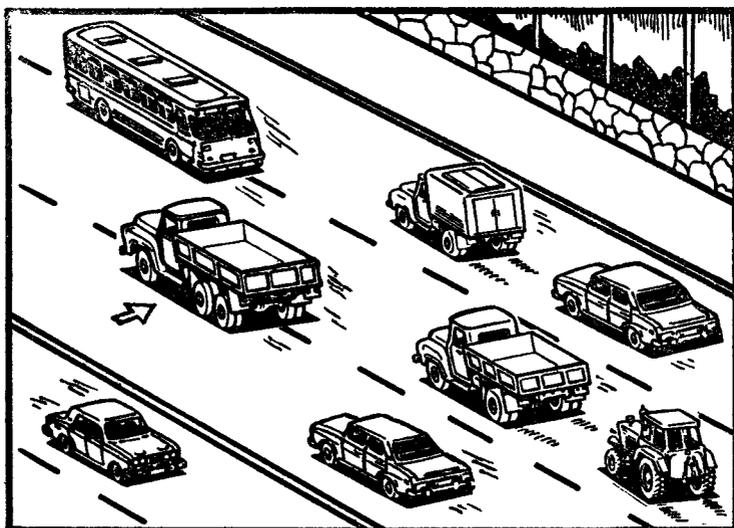


Рисунок 59.

форы. Но водитель, поворачивающий на дорогу с реверсивным движением, хотя и предупрежден об этом дорожным знаком 5.37, в силу того, что находится под углом в 90° к плоскости реверсивного светофора, не всегда может определить его сигналы. Да он и не подготовлен заранее к тому, чтобы сразу повернуть в нужную полосу.

Именно поэтому в Правила введено требование: поворачивая на дорогу с реверсивным движением, обозначенную знаком 5.37, водитель должен двигаться только по крайней ПРАВОЙ полосе. То есть, закончив поворот (правый или левый), водитель въезжает на крайнюю правую полосу проезжей части, по которой всегда организовано движение в общепринятом направлении. Таким образом, исключается возможность выезда навстречу установленному на данный момент движению. (Рисунок 60*).

Необходимо четкое представление степени ответственности за нарушение вышеупомянутого требования. Если водитель успел заметить установленное светофором направление движения и выехал после поворота не в крайний правый ряд, а в другой, того же направления, он все равно считается нарушителем Правил дорожного движения. Требования пункта 10.8 не имеют альтернативы.

Перестраиваться в другие полосы водителю разрешается только после проезда реверсивного светофора, то есть в зоне следующего перекрестка или после знаков 5.8.7 («Направление движения по полосам») или 5.3.6 («Конец реверсивного движения»).

При интенсивном движении, когда все полосы проезжей части заняты, водителю запрещается менять полосы движения. Это действие можно производить только в процессе подготовки к поворотам или развороту, а также для остановки у края проезжей части дороги. Требование простое! Но его нарушение приносит огромное количество аварий, совершаемых водителями именно в позиции, когда автомобили движутся параллельно в соседних рядах. И происходят эти «касательные» столкновения, как правило, в условиях интенсивного движения, где перестроение происходит в крайне малую «щель», образовавшуюся в потоке движущихся со значительной скоростью машин.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! (Рисунок 61*). По дороге с трехполосным (в каждом направлении) движением происходит интенсивное движение. Средняя скорость потока 55—60 км/час. В этих условиях перестроение из полосы в полосу запрещено пунктом 10.9 Правил. Внезапно водитель автомобиля «А» замечает, что в левой полосе создан разрыв в движении, достаточный для «вписывания» его автомобиля. Не учитывая ни складывающихся после его перестроения дистанций в полосе, ни возможных действий других водителей, «А» включает сигналы левого поворота и быстро перестраивается в левую полосу. При этом водитель «Б», испуганный его поступком и неудовлетворенный резко сократившейся дистанцией до впереди идущего транспортного средства, начинает снижать скорость. Ему создана помеха!

Не успевают «А» облегченно вздохнуть, как на автомобиле «В» вспыхивают «стоп-сигналы», впереди создалась какая-то помеха и все водители в полосе начали торможение. Сигналы-то вспыхнули, а дистанции, увы, не набрал! «А» применяет экстренное торможение, но поздно... Авария.

До вступления в действие Правил движения-87 водителю, чтобы подъехать к объекту, расположенному за тротуаром или пешеходной дорожкой (если это было вызвано острой необходимостью, а другого пути не было), приходилось в каждом отдельном случае брать разрешение у ближайшего работника Автоинспекции. Если такой объект был постоянно действующим, то на право ездить по тротуару даже выписывался специальный пропуск, что само по себе было неправомерно.

Сейчас Правила пунктом 10.10 разрешают движение дорожных машин и транспортных средств, обслуживающих торговые и другие предприятия, расположенные непосредственно у этих тротуаров или дорожек. Однако делать это надо исключительно для погрузки и разгрузки, в случаях, когда объемные или тяжелые грузы пришлось бы переносить вручную на большие расстояния. Безусловно, Правила не имели в виду подвоз к подъезду учреждения его персонала легковыми автомобилями.

Хотя в Правилах и не указаны меры предосторожности, которые при этом должен соблюдать водитель, нельзя забывать, что на тротуаре автомобиль вторгается на территорию, где пешеход «у себя дома». Двигаясь по тротуару, водитель должен во всех случаях уступать дорогу пешеходам, не создавать никаких помех их движению. По возможности не двигаться на тротуарах и пешеходных дорожках задним ходом. Закончив работы, для которых осуществлялся заезд, немедленно выехать с тротуара и поставить автомобиль на проезжей части дороги.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ДИСТАНЦИЯ

В одном из заключительных разделов книги мы подробно остановимся на технических аспектах скорости движения транспортных средств — качества, делающего автомобиль источником повышенной опасности. Действительно, если бы те самодвижущиеся машины, на которых мы ездим, передвигались со скоростью не выше пешеходной, то представляемая ими опасность была бы значительно ниже, а в некоторых случаях вообще равна нулю. Но это все позже, а пока поговорим о правовых нормах, установленных Правилами в целях снижения вредных последствий скоростного дорожного движения.

Пункт 11.1 Правил дорожного движения дает общие принципы двух очень важных моментов деятельности водителя: выбор оптимальной скорости движения и образ действий по ликвидации опасности или препятствия для движения в случае их возникновения на пути транспортного средства.

Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, с учетом интенсивности движения, особенностей и состояния транспортного средства и груза, дорожных и метеорологических условий, в частности, видимости в направлении движения.

Итак, первым принципом выбора скорости движения является соблюдение тех ограничений, которые установлены Правилами в данном конкретном месте. Например, место движения — населенный пункт, следовательно, уже действует общее ограничение скорости до 60 км/час — скорость, которую в границах населенного пункта нельзя превышать ни при каких обстоятельствах. Затем представим себе, что водитель въехал в зону действия знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» с цифрой «50», следовательно, принудительно ограничиваемая скорость еще снизилась. А вот автомобиль приближается к перекрестку дорог, перед которым установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» и скорость его движения принудительно доводится до нуля.

Но это все примеры, когда ограничения скорости устанавливаются принудительно при помощи дорожных знаков и действуют в определенных местах. Во всех же остальных случаях водитель выбирает скорость движения транспортного средства сам, руководствуясь результатами наблюдения за дорожной обстановкой и ее изменениями, выводами о возможности вероятных ситуаций и вырабатывая решение о предельно допустимой скорости движения для данного конкретного места и в конкретной ситуации. Правильность этого решения отражает не только опыт водителя,

стаж его работы за рулем, обученность и тренированность, но она подвержена влиянию **МОРАЛЬНОГО** фактора. Безусловно, дисциплинированный водитель с устойчивой нервной системой и хорошим характером, лишенный чрезмерной агрессивности, взвесив собранную информацию, выберет среднюю цифру в пределах допустимого. И наоборот, водитель морально неустойчивый, не уважающий закон и порядок (но все же не желающий рисковать), выбирает крайний предел скорости или даже несколько его превышает.

Практически хороший водитель постоянно манипулирует скоростями, подчас даже не фиксируя их смену, так как разница в цифрах бывает невысока. Скажем, приближаясь к перекрестку с достаточно хорошей обзорностью, но еще не выясненной обстановкой, достаточно просто снять ногу с педали акселератора. А при подъезде к другому пересечению, где узость проездов, наличие деревьев, строений мешают обзорности, да еще при наличии влажного покрытия проезжей части, потребуются заблаговременное снижение скорости путем торможения и доведение ее до обеспечивающего безопасность предела. Длительное движение по дороге с различными по своему характеру условиями движения должно дать постоянно колеблющийся график поддерживаемой скорости, которую выбирает водитель.

До сих пор мы рассматривали только первый абзац упомянутого пункта. А вот второй, определяющий действия водителя, манипулирующего скоростью и маневром в целях ликвидации опасности, представляет еще больший интерес. Глубокое понимание смысла содержащихся в нем положений особо важно не только для водителей, но и для работников правоохранительных органов, ведущих расследование причин дорожно-транспортных происшествий.

Однако прежде чем комментировать содержание пункта, необходимо дать представление о некоторых приведенных в нем терминах.

Препятствие для движения. Препятствием для движения является любой человек, животное, предмет, другое транспортное средство или повреждение покрытия проезжей части дороги, находящиеся в полосе движения транспортного средства на его пути и препятствующие дальнейшему движению. Все вышеперечисленные аналогичные факторы, находящиеся вне полосы движения данного транспортного средства или в полосе движения позади него, — препятствием не являются. На рисунке 62* показано место разрытия проезжей части дороги, которое находится в полосе движения автомобиля «А» и является препятствием для дальнейшего движения. Для движущегося в соседней полосе автомобиля «Б» это опасное место препятствием не является, так как находится вне полосы его движения.

Препятствие может стационарно находиться в полосе на пути движения водителя или появиться внезапно. Оно может также создаваться в умеренном темпе постепенно на глазах у водителя. Например, упомянутое выше разрытие проезжей части ограждено, перед ним выставлен предупреждающий знак, оно явно видимо на проезжей части дороги — это препятствие стационарное. В другом случае для водителя транспортного средства, движущегося со значительной скоростью в транспортном потоке, стационарное

препятствие в виде открытого люка может появиться внезапно из-под колес автомобиля, движущегося впереди в той же полосе.

Пешеход также может появиться на проезжей части на пути водителя внезапно, из-за стоящего у края проезжей части дороги транспортного средства, или может двигаться в сторону полосы движения автомобиля, на глазах у водителя сойдя с тротуара на проезжую часть дороги. На рисунке 63 видны два случая создания препятствия для движения: когда водитель мог заранее подготовиться к принятию мер и когда единственным средством оставалось экстренное торможение.

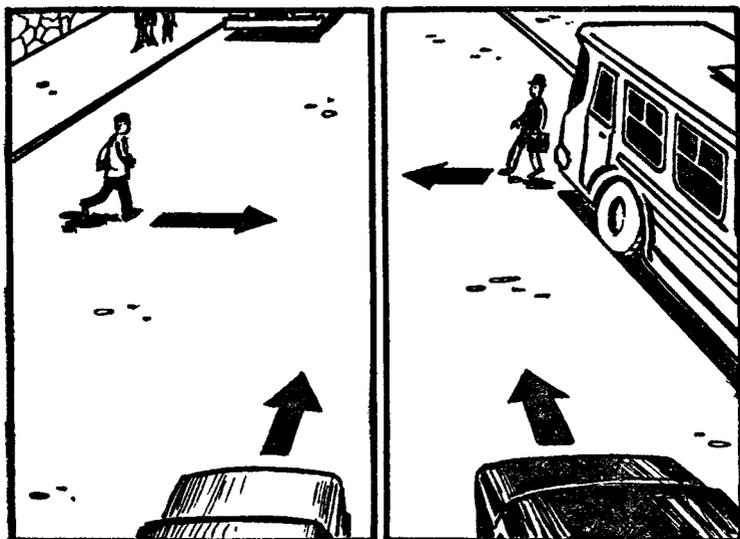


Рисунок 63.

Опасность для движения — это потенциальное препятствие, нечто, пока не являющееся препятствием, но явно угрожающее в него перерасти. Опасность также может быть стационарной (неподвижной), представлять собой явление, которое угрожает каким-то мгновенным действием перерасти в препятствие (потенциальная опасность). И может носить подвижную форму, то есть двигаться из какой-то зоны (где оно препятствием и опасностью не являлось) в сторону полосы движения, угрожая перерасти в препятствие. Причем в процессе этого движения, по мере приближения к полосе, опасность нарастает.

Пример первой позиции — человек стоит на оси дороги «в стартовой позе», явно приготовившись перебежать в удобный момент проезжую часть. Хотя он пока неподвижен, но уже представляет собой потенциальную опасность, так как достаточно одного-двух шагов и он окажется в полосе движения тран-

спортивного средства (превратившись в препятствие). Или другой пример — ящик с грузом, плохо закрепленный, покачивается наверху, в кузове груженого автомобиля и грозит упасть на соседнюю полосу движения. Опасность! Один толчок... и ящик падает в соседнюю полосу на пути движущейся параллельно легковушки — мгновенно создается препятствие для движения.

Вторая позиция (постепенное перерастание опасности в препятствие) обычно создается в условиях поперечного движения автомобиля или пешехода, когда момент появления (возникновения) опасности, как правило, водителем определяется заранее. Так, заметив пешехода, сошедшего с тротуара и движущегося в сторону полосы движения, водитель сразу «берет его на учет» и реагирует предупредительными действиями. В ряде случаев опасность может прерваться (прерваться), так и не превратившись в препятствие, — человек заметил приближающееся транспортное средство и остановился, не намереваясь продолжать движение.

Для того, чтобы еще более четко определить разницу между препятствием и опасностью, необходимо заметить, что ПРЕПЯТСТВИЕ явление материальное, его «можно пощупать». ОПАСНОСТЬ же категория нематериальная, это не вещь, не предмет, а ситуация, создающая угрозу.

Именно в силу «нематериальности» опасности многие водители начинают реагировать на изменения в дорожной обстановке, только носящие характер препятствия для движения. Это для них большая беда, так как неумение распознать момент возникновения опасности и его развитие в перспективно аварийную ситуацию — именно то, чего не хватает массе водителей, становящихся участниками и виновниками дорожно-транспортных происшествий. Поэтому Правила и ориентируют водителя отвечать действиями не только на создание препятствия (помеху) движению, но и на появление любой опасности, которая угрожает перерасти в это препятствие.

Читателю может показаться, что слишком много внимания мы уделяем нескольким строчкам в тексте Правил, но ведь в них корень осмысления правильного поведения водителя в любой самой сложной дорожной ситуации. И потому мы продолжаем анализировать текст пункта, так как в нем идет речь не о препятствии и опасности ВООБЩЕ, а только о тех, которые водитель В СОСТОЯНИИ ОБНАРУЖИТЬ.

При возникновении препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия.

Любой специалист дорожного движения вправе критически относиться к текстам Правил (не к смыслу, а к формулированию), вот и в данном случае — я считаю, что правильнее было бы: «...которые водитель в состоянии СВОЕВРЕМЕННО обнаружить».

Дело в том, что практически обнаружить можно любое препятствие и любую опасность. Вопрос — КОГДА обнаружить! Ведь обнаружение препятствия не самоцель, обнаружить — для того, чтобы своевременно принять меры по предотвращению контакта транспортного средства с этим препятствием и наступающих

вслед за этим вредных последствий. А в силу наличия таких факторов, как «время реакции водителя», «время срабатывания тормозного механизма» и тормозного пути автомобиля, для его остановки на определенной дистанции требуется принятие заблаговременных действий.

Теперь представим себе, что водитель приближается к стоящему на остановке автобусу, вблизи от которого не видно пешеходного перехода. В соответствии с положением пункта 1.5 Правил он не ожидает появления в этом месте человека, пересекающего ему дорогу, и вдруг., когда до передней части автобуса остаются 10—15 метров, из-за него быстрым шагом выходит пешеход. Поскольку водитель смотрит прямо перед собой, то обнаруживает идущего человека немедленно, как только он появляется на проезжей части на пути его автомобиля. Пешеход **ОБНАРУЖЕН!** Но есть ли чему радоваться? Обнаружен тогда, когда уже никакими мерами невозможно избежать беды. Разве что резко бросить автомобиль вправо в стенку автобуса. Но где гарантия, что после удара, двигаясь по инерции, автомобиль в развороте все же не сойдет пешехода, к которому присоединится искалеченный водитель и два разбитых автомобиля?

Нет, не о любой возможности обнаружения надо вести речь, а только о возможности **СВОЕВРЕМЕННОГО** обнаружения препятствия или опасности! Тем более, что именно эта фраза в пункте 11.1 имеет **ЗАЩИТНЫЕ** функции и должна фигурировать как отрицающая вину водителя, который был не в состоянии предотвратить вредные последствия, так как не имел практической возможности.

Как же должен реагировать водитель на обнаруженную опасность или препятствие? Здесь Правила дают совершенно четкое указание: «...принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасному для других участников движения объезду препятствия». Итак, Правила предлагают водителю на выбор всего два варианта действий по предотвращению контакта с возникшим на дороге препятствием — торможение или маневр по объезду. Если с торможением, снижением скорости все понятно (к технической стороне вопроса мы обратимся ниже), то вопрос применения маневра как средства снятия напряжения конфликтной ситуации требует детального рассмотрения.

Правила требуют, чтобы маневр по объезду препятствия был безопасным для других участников движения. Следовательно, определив, что в процессе движения автомобиля без изменений контакт с препятствием неизбежен, водитель должен продумать (проиграть в уме) следующую схему:

- 1) Определение ситуации как аварийной;
- 2) Определение торможения как действия, не дающего положительного разрешения ситуации;
- 3) Решение о применении маневра (вправо — влево);
- 4) Определение степени опасности этого маневра для других участников дорожного движения.

Словом, выбирая меры по предотвращению конфликта, водитель должен решить вопрос — не приведут ли они к более вредным последствиям, чем результат вероятного наезда или столкновения? А практика знает множество случаев, когда невер-

но отработанное решение создало реальные угрозы, значительно превышающие предполагаемые.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Вариант I. (Рисунок 64). Водитель вел свой автомобиль «ГАЗ-31» по трехполосной дороге во второй полосе движения. Когда он приблизился к стоящему справа на остановке автобусу, внезапно из-за его передней части быстро вышел человек и начал переходить дорогу. Водитель сразу определил, что снижение скорости бесполезно, человек будет неминуемо сбит, и решил применить маневр влево без одновременного торможения, чтобы объехать препятствие.

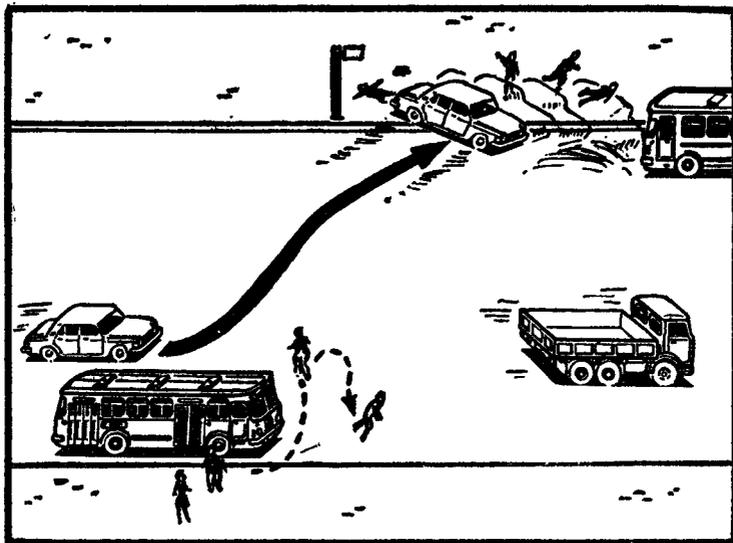


Рисунок 64.

Однако его расчет оказался неверным — двигавшийся с достаточно высокой скоростью тяжелый автомобиль не мог совершить маневр по намеченной водителем трассе, силы инерции увлекли машину на автобусную остановку противоположного направления. Водитель пытался резко вывернуть руль вправо, но это привело только к заносу автомобиля, который, двигаясь вперед левым боком, заехал на остановку и сбил трех человек (один из них погиб). Мало того, продолжая движение по кривой, автомобиль «ГАЗ-31» вернулся на полосу встречного движения, где столкнулся со встречным автобусом, водитель которого видел происходившее, применил торможение, но нехватало тормозного пути. При этом водитель «ГАЗ-31» получил тяжкие телесные повреждения.

Вариант II. (Рисунок 65. Ситуация, аналогичная показанной на рисунке 38). Водитель «А» следовал на автомобиле ГАЗ-24 по

дороге с интенсивным движением во второй полосе. Впереди по ходу движения на расстоянии более 100 м он заметил девочку, стоящую на оси дороги лицом в сторону его направления движения и явно собирающуюся переходить проезжую часть. Затем девочку скрыли движущиеся в третьей полосе транспортные средства, и водитель решил, что девочка не решится бежать через густой поток автомобилей. Он посмотрел на спидометр, а когда поднял глаза (перевод зрения — 0,2 секунды), то увидел перед собой приближающийся задний борт движущегося впереди грузовика, на котором ярко горели сигналы торможения. Даже не успев посмотреть в зеркало заднего вида, водитель «А» чисто импульсивно принял решение объехать его справа. Было не до включения сигнала маневра, и «А» «выскочил» в правую полосу, в которой двигался с ускорением автомобиль «ЗИЛ-153», водитель которого совершал опережение. Столкновение.

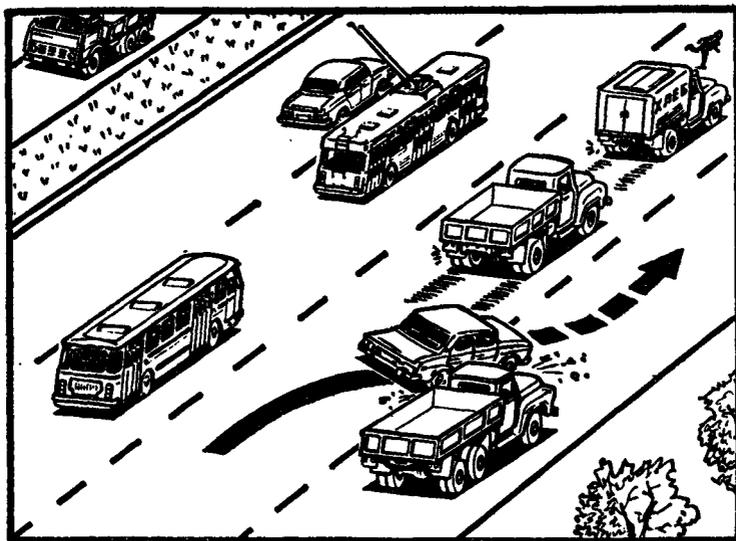


Рисунок 65.

Автомобили «ГАЗ-24» и «ЗИЛ-153» получили серьезные технические повреждения, был госпитализирован водитель «Жигулей».

Заметьте, во всех приведенных случаях урон, причиненный маневром, нерасчетливо произведенным, был значительно более предполагаемого (в случае, если бы водитель отказался от объезда и применил обычные меры торможения). И здесь технический расчет вступает в противоречие с человеческими свойствами водителя, особенно когда речь идет о наезде на человека. И часто при разборе причин происшествия, когда водителю указывают на

неправильный выбор образа действия, он возмущается: «Что же, я должен был прямо на человека ехать?!» Да, должен был, применяя экстренное торможение, пытаясь остановить автомобиль всеми средствами — торможением двигателем, ручным и ножным тормозами, стараясь в момент наезда скользнуть по касательной (избегая лобового удара), но не применять маневр, если он был связан с риском удвоить или утроить тяжесть последствий.

Если речь идет об ответственности за результат таких действий, то водитель должен знать, что ответственность и административная и уголовная возлагается на гражданина не за последствия, а за действия, которые явились причиной этих последствий. Если телесные повреждения или материальный ущерб были причинены в условиях, которые созданы самим потерпевшим и при которых водитель не имел технической возможности предотвратить эти последствия, то он ответственности не несет. И наоборот, если в тех же условиях он применил прием управления, который окончился причинением вреда большим, чем тот, которого он избежал, то ответственность за последствия будет полностью возложена на водителя.

Классический пример освобождения водителя от ответственности за причиненный вред, меньший, чем тот, которого он избежал — «Дело Румянцева». Вы наверное помните, что на близком расстоянии перед идущим по мокрому асфальту грузовиком дорогу начала перебегать маленькая девочка. Румянцев, не имея другого выхода, направил грузовик в кирпичный забор справа от дороги. Сидевшая в кабине девушка получила сотрясение мозга, автомобиль был поврежден, но жизнь ребенка спасена. Уголовное дело в части действий водителя было прекращено. А кто же понес ответственность (вопрос юристу)? Родители ребенка оплатили стоимость лечения, ремонта автомобиля и забора (в кадрах кино об этом, конечно, нет и упоминания).

На этом можно было бы закончить увязывание вопроса «можно ли ездить (и КАК ездить) без аварий» со скоростью движения и мерами ликвидации опасности, но... осталось выяснить еще один, на наш взгляд, немаловажный вопрос.

Давая рецепт действий в пункте 11.1, авторы Правил учли только два варианта. Но ведь существует еще и третий, официально признанный и апробированный в практике дорожного движения. Это — резкое ускорение. Для того, чтобы у читателя не создалось впечатления о сугубо личном мнении автора, сошлюсь на авторитеты.

Виктор Николаевич Иванов в своей двухтомной книге «Активная и пассивная безопасность автолюбителей»* (рекомендована Методсоветом МАДИ как пособие для повышения квалификации работников ВУЗов, техникумов и служб эксплуатации автотранспорта) пишет:

«К активной безопасности автомобиля относятся также соответствие тяговой и тормозной динамики автомобиля дорожным условиям и транспортным ситуациям, а также психофизиологи-

* Москва. «Высшая школа». 1974 г. Издание МАДИ.

ческим особенностям водителей: а) от тормозной динамики автомобиля зависит величина остановочного пути, который должна быть наименьшим; кроме того, тормозная система должна позволять водителю очень гибко выбирать необходимую интенсивность торможения; б) от тяговой динамики автомобиля во многом зависит уверенность водителя при обгоне, проезде перекрестков и пересечений автомобильных дорог. Особое значение тяговая динамика автомобиля имеет при выходе из аварийных ситуаций, когда тормозить уже поздно, а маневр в плане нельзя делать из-за стесненных условий. В этом случае необходимо разрядить обстановку ТОЛЬКО ОПЕРЕЖЕНИЕМ СОБЫТИЙ (!)».

Я намеренно привел цитату целиком, чтобы стало ясно — Иванов считает ускорение как выход из аварийной ситуации равноправным приемом управления рядом с торможением автомобиля и маневром. Можно привести еще целый ряд авторитетных мнений советских и зарубежных авторов на эту тему, но в этом нет необходимости, так как тяговая динамика автомобиля (возможность в минимальные сроки достичь высокого предела скорости) является общепризнанным фактором активной безопасности автомобиля.

Почему же авторы Правил обошли вниманием этот достаточно эффективный прием управления, обеспечивающий в определенных ситуациях предотвращение аварии? Здесь сыграл роль ряд причин. Во-первых, это укоренившаяся практика пропаганды безопасности движения, когда водителю твердят «езжай потише», «тише едешь — дальше будешь» и бичуют высокую скорость движения, не вдаваясь в подробности. На этом фоне как-то диссонансом звучит рекомендация «при создании аварийной ситуации — жми на акселератор!» Во-вторых, такие рекомендации не решаются давать в условиях, когда высокая профессиональная подготовленность водителя и прогрессирующий опыт работы за рулем (имеется в виду не «срок службы», а действительное обогащение навыкам управления) — большая редкость. А для того чтобы освоить понимание необходимости в ряде случаев (и только в строго определенных ситуациях) применять ускорение, как выход из сложившегося положения, необходима достаточная профессиональная грамотность. Вот, очевидно, и не решились включить ускорение в перечень допустимых мер.

В заключение приведу не «учебный» пример, а случай из собственной практики. Было это лет двадцать тому назад, но событие прочно врезалось в память именно в силу неординарности приема, примененного водителем в экстремальной обстановке. Едем в автомобиле ГАЗ-21 с водителем. Впереди нас по улице Ленина движется троллейбус, на заднем бампере которого висит прицепившийся мальчишка лет девяти — десяти. И вот в момент, когда троллейбус на перекрестке с улицей Братской ушел влево, а мы должны были продолжать движение прямо, мальчишка спрыгнул с бампера и бросился бежать прямо под наш автомобиль. Невольно я закричал — «Тормози!», а водитель резко ударил ногой по акселератору, автомобиль рванулся вперед... Мальчишка, не останавливаясь, буквально «просвистел» позади нашего автомобиля. Только тогда водитель затормозил. Оглянувшись назад, я понял, что если бы было применено торможение, то мальчишка обязательно набегал на бок автомобиля и, хотя ско-

рость у нас была к этому времени невелика, явно получил бы травмы.

Впоследствии в беседах с водителями я неоднократно приводил этот пример и всегда слышал в ответ, что почти с каждым из присутствующих был аналогичный случай. Так что тот, кто уверен в себе и способен верно оценить ситуацию, не должен снимать с вооружения такой прием, как ускорение «рывком», для выхода из зоны конфликта.

На всей территории страны установлены пределы ограничения скорости движения транспортных средств, являющиеся обязательными для всех водителей. Эти пределы должны соблюдаться независимо от наличия самых идеальных дорожных условий и полного отсутствия помех движению.

Ограничение допустимой скорости на территории отдельного региона — исключительно важное мероприятие, повышающее безопасность дорожного движения. Интересно, что все Правила движения СССР до 1976 г. устанавливали ограниченный предел скорости только на территории городов. При этом аварийность и число жертв дорожных происшествий (особенно на дорогах вне населенных пунктов) росли на территории страны постоянно из года в год. Уже тогда было известно влияние скоростного режима на тяжесть последствий и частоту возникновения дорожно-транспортных происшествий. Было установлено, что число погибших в ДТП людей при скорости 100—110 км/ч в четыре раза превышает этот показатель при скорости движения 70—80 км/ч. Если число автомобилей, двигавшихся со скоростью 70 км/ч в потоке, составляло около 30—35%, то количество погибших в ДТП с участием этих автомобилей составляло 80% от всех, ставших жертвами дороги.

Первые ограничения скорости начали вводить экспериментально еще в 1967 году на двух дорогах: Москва—Симферополь и Москва—Куйбышев. На каждой из дорог был выбран участок протяженностью от 25 до 40 километров, на котором был строго ограничен предел скорости — в первом случае до 80 км/ч, во втором — до 70 км/ч. Первые же месяцы эксперимента дали устойчивое значительное снижение числа происшествий на обоих участках введенного ограничения, в то время, как на других участках этих же дорог отмечался рост ДТП. Неоднократное проведение аналогичных экспериментов на других участках и иных дорогах дало те же результаты.

Исследования, проведенные научно-исследовательскими организациями безопасности движения, позволили выявить скорости движения, оптимальные для водителя — 60—80 км/ч. Именно в этом диапазоне скоростей было отмечено наиболее устойчивое и надежное поведение водителя, максимальная работоспособность, нормальные реакции на опасность. Это послужило основой для введения в «Правила дорожного движения», вступившие в силу с 1 января 1976 г. на всей территории страны, ограничений скорости движения транспортных средств на территории населенных пунктов и внегородских дорогах. С тех пор претерпели изменения только цифры установленных пределов.

В населенных пунктах разрешается движение всех транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч.

Вне населенных пунктов разрешается движение:

— легковым автомобилям, а также грузовым автомобилям полной массой не более 3,5 т на автомагистралях — со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах — не более 90 км/ч;

— междугородным, туристским, особо малым автобусам и мотоциклам на всех дорогах — не более 90 км/ч;

— другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям полной массой более 3,5 т на автомагистралях — не более 90 км/ч, на остальных дорогах — не более 70 км/ч;

— транспортным средствам, управляемым водителями со стажем до 2 лет, на всех дорогах — не более 70 км/ч.

И все же на участках дорог, где условия (имеются в виду категория дороги, вид покрытия, ширина проезжей части, наличие перегибов профиля, мостов и других сооружений, близость населенных пунктов, обустройство элементами организации движения и т. п.) обеспечивают безопасное движение транспортных средств с более высокими скоростями, по решению Совета Министров союзной (не имеющей областного деления) или автономной республики, исполкома краевого, областного, городского Совета народных депутатов разрешенная скорость может быть повышена. Однако это может быть реализовано только при помощи установки соответствующих дорожных знаков. Хочу напомнить, что изменение скоростных режимов на дорогах региона путем издания решений и постановлений исключено (пункт 1.7 Правил), в тексте этих документов должен указываться только перечень дорог, на которых должны быть установлены знаки.

В рамках поддержания оптимального скоростного режима на дорогах водителю запрещается:

— превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой данного транспортного средства;

— превышать скорость, указанную на опознавательном знаке, установленном на транспортном средстве в соответствии с пунктом 26.13 настоящих Правил;

— создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;

— резко тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения.

В документах, поступающих вместе с автомобилем, имеется его техническая характеристика, в которой указана предельно допустимая данной моделью скорость движения. Этот критерий носит чисто технический характер, однако его превышение может оказать отрицательное воздействие на эксплуатационные качества автомобиля (например, на устойчивость), а отсюда — на безопасность движения.

Требование «во всех случаях» не превышать скорость, указанную на опознавательном знаке, установленном на транспортном средстве, еще раз подчеркивает необходимость правильного применения этой предупредительной меры. Пункт 26.13 строго определяет цели установки знаков, и никакая самостоятельность в этом вопросе недопустима. Наиболее распространенной ошибкой является нанесение на кузова автомобилей знака с цифрой ограничения, установленного на территории, где приписано транспортное средство. Например, в городе Ташкенте длительное время требовали нанесения на все транспортные средства знака 3.24

«60 км/ч» для того, чтобы напомнить ташкентским водителям об этом ограничении на территории города. Но когда, выехав на территорию области, эти водители пытались двигаться со скоростью, допустимой вне населенных пунктов, их останавливали работники ГАИ и, указав на нанесенный знак, предъявляли к ним совершенно обоснованные претензии. Знак использовался явно не по назначению.

Внимательно прочитав третий абзац «запрещения», вы увидите, что водителю запрещается не «двигаться со слишком малой скоростью», а СОЗДАВАТЬ ЭТИМ ПОМЕХИ. Следовательно, если вы хотите показать приехавшим из другого города приятелям свою республику и во время автопутешествия, демонстрируя достопримечательности, будете двигаться медленно в крайней правой полосе, никому не создавая помех, то нарушения не будет. Но как только водитель заметит, что медленной ездой создал помеху в движении другим, немедленно надо повысить скорость до предела, установленного на дороге, или остановиться, пропустив опережающих.

Водителю запрещается резко тормозить без необходимости, особенно в тех случаях, когда он движется в потоке со скоростью, близкой к предельно допустимой на дороге. Рассматривать это требование необходимо только в комплексе с положениями пункта 11.5: «Водитель, в зависимости от скорости движения, должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволит избежать столкновения в случае его торможения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность».

Необходимость рассмотрения этих двух положений «в комплексе» вызвана тем, что сотрудники правоохранительных органов, рассматривая дела о столкновениях идущих друг за другом транспортных средств при наезде следующего позади на уже остановившееся в той же полосе транспортное средство, склонны в подавляющем большинстве случаев обвинять заднего водителя в нарушении требований пункта 11.6 (о необходимой дистанции). Безусловно, это самое простое решение, не требующее детального анализа случившегося: «чего уж там разбираться, все ясно — не держал необходимой дистанции, передний затормозил, а он его...». И, надо сказать, что водителя, доказывающего, что дистанция была вполне допустимой, никто и слушать не хочет. Тем более, что какой она должна быть (в цифрах) все равно никто не знает, но об этом — ниже.

В то же время столкновение наездом сзади (при нормальной дистанции) может иметь причиной запаздывание ответных действий заднего водителя на загорание сигналов торможения из-за невнимательности или слабой реакции, плохое состояние тормозной системы и т. д. Выявление этих моментов должно способствовать установлению, с последующим анализом и устранением, истинных причин дорожных происшествий. И особенно важно определить — а не были ли причиной неправильные действия переднего водителя? Ведь недаром же введены в Правила требования пункта 11.5 — водителю запрещается резко тормозить без необходимости. Особенно это важно в непрерывно текущем транспортном потоке, средняя скорость которого составляет 55—60 км/ч.

Итак, от дистанции, поддерживаемой между движущимися по

одной полосе транспортными средствами, напрямую зависит реальное существование или отсутствие вероятности столкновения между следующими друг за другом автомобилями. И действительно, в общем числе причин столкновений и наездов на впереди остановившееся транспортное средство львиную долю составляет «несоблюдение необходимой дистанции». Какова же должна быть эта дистанция в различных условиях движения, как она изменяется и от чего зависят эти изменения?

Интересно, что, подтверждая в один голос огромное значение поддержания «необходимой» дистанции, ни одно пособие для автомобилистов (я имею в виду лучшее, что имеется в ассортименте водителя) не дает четкого рецепта — «при такой-то скорости дистанция должна быть равна...» Обратимся к конкретным примерам. В общеизвестной книге «Правила и безопасность дорожного движения» авторы Г. Клишковштейн, Г. Соловьев и Н. Юмашев рекомендуют «как правило» поддерживать дистанцию между автомобилями, равную (в метрах) численному значению скорости движения. Однако эта рекомендация безусловно неприемлема в условиях интенсивного движения на улицах городов, так как при скорости в потоке 60 км/ч держать между автомобилями дистанцию в 60 метров попросту невозможно (да и нет необходимости). В. Н. Жулев в книге «Водитель и безопасность движения» только указывает, когда дистанцию необходимо увеличить. Ни слова о рекомендуемых величинах дистанций нет в книгах В. Илларионова, М. Кошелева, В. Мишурина, В. Разумнова, В. Семенова и других. Француз Кристиан Жирандо, красочно описав все аспекты деятельности водителя в дорожном движении, полностью умолчал о дистанции, а его соотечественник Андре Бонн в трех строчках текста дает совет для водителей большегрузных автомобилей — при движении с одинаковой скоростью поддерживать на дороге дистанцию не менее 50 м.

Но что интересно еще более — не дает никаких рецептов в отношении дистанции и узко специальная литература, которой пользуются автотехнические эксперты и работники правоохранительных органов, ведущие дознание и следствие по транспортным происшествиям. В чем же дело, почему никто не хочет (или не может?) дать водителю четко и ясно изложенные параметры этой самой необходимой дистанции? Ведь не может водитель на ходу, пользуясь счетной машинкой и логарифмической линейкой, в каждом отдельном случае вычислять безопасную дистанцию! Однако не будем спешить с обвинениями всех перечисленных пособий в несостоятельности, ибо отсутствие «рецептов» имеет совершенно актуальные причины.

Для того, чтобы получить представление о размерах необходимой безопасной дистанции, рассмотрим факторы, влияющие на ее величину. Прежде всего дистанция прямо пропорциональна скорости движения автомобилей, однако последующие условия ее формирования не менее важны — видимость (темное время суток, туман, снегопад); состояние проезжей части (качество сцепления с поверхностью дороги); интенсивность движения и наличие на дороге препятствий, способных вызвать частые перепады скорости в потоке, частые торможения; состояние транспортного средства — грузненность, исправность, степень износа резины, га-

бариты и масса транспортного средства и др. Особую роль в выборе дистанции играют тормозные возможности следующих друг за другом автомобилей. Например, вы на автомобиле ВАЗ-21063 1987 года выпуска следуете в потоке за автомобилем ГАЗ-21, которому уже «ой сколько лет» — дистанция может быть сокращена. И, наоборот, водитель ГАЗ-21 движется за новенькими «Жигулями» с великолепными тормозными возможностями — дистанция резко возрастает.

Немаловажное влияние на выбор оптимальной дистанции оказывают и способности водителя: его опыт управления автомобилем, в том числе — данной маркой и моделью; время реакции водителя; степень усталости (в начале рабочего дня, после длительной поездки) и т. д. Думаю, что настанет время, когда водитель в результате проверки его психофизических данных при профотборе будет осведомлен о своих возможностях, в том числе времени реагирования на внезапность и сможет «включить» эти данные в сумму факторов при выборе дистанции.

Вот в чем «собака зарыта!» Нет и не может быть таблиц закономерно выведенных дистанций для каждого водителя, для каждого транспортного средства, так как слишком много условных данных пришлось бы вводить в ее графы и, даже при полном учете влияющих факторов, выведенная цифра могла бы оказаться неверной для конкретного водителя в конкретном автомобиле на конкретной дороге в данную единицу времени. Поэтому дистанцию водитель должен выбирать сам, с учетом всех вышеприведенных факторов, рассчитывая только на собственный опыт, знания и рассудительность!

Примерно такое же положение существует с боковым интервалом, обеспечивающим безопасное расстояние между попутными и встречными транспортными средствами, а также между транспортным средством и неподвижным препятствием сбоку. Однако здесь все же существуют некоторые рекомендации в специальной литературе для автотехнических судебных экспертов и в книге профессора Великанова «Эксплуатационные качества автомобилей». Оба эти пособия дают примерно одни и те же расчеты интервала между встречными автомобилями:

$$L = 0,015 V + 0,3 \text{ м,}$$

где V представляет сумму скоростей встречных транспортных средств. Интервал между следующими попутно автомобилями и при обгоне может иметь меньшее значение. Так по формуле выводим, что интервал между встречными автомобилями, движущимися со скоростью 50 км/ч, должен быть не менее 1,8 метра.

Осталось рассмотреть еще один немаловажный момент, связанный с определением причин дорожно-транспортных происшествий, при которых произошло столкновение автомобилей, следующих один за другим в общей полосе. Дело в том, что практика показывает отсутствие необходимости соблюдения больших дистанций при следовании автомобилей в одной полосе с равной скоростью. Ведь замедление переднего автомобиля при торможении опережает начало замедления заднего автомобиля только на время реакции водителя и срабатывания тормозов следующего позади автомобиля. А это суммарное время равно приблизительно 1—1,5 секундам, максимум — двум. При скорости 60 км/ч

(16,4 м/сек) автомобиль за это время пройдет 17—20 метров, очевидно это и должно быть цифрой дистанции при данной скорости плюс 4—5 метров для страховки. Отсюда неправильным является требование, иногда предъявляемое к водителям, держать в движении дистанцию, равную полному остановочному пути автомобиля.

Особенно важно не впасть в ошибку в случаях наезда заднего транспортного средства на переднее, внезапно наехавшее на препятствие или совершившее столкновение. Ведь здесь процесс замедления переднего автомобиля (в том случае, если было применено торможение) прерывается иногда в самом начале и расчетного пути для остановки заднего автомобиля естественно нехватает. А если наезд произошел вообще без торможения? Так, при столкновении в одной полосе нескольких идущих в одном направлении автомобилей появляется стремление обвинить в несоблюдении дистанции или в невнимательности всех водителей, кроме того, кто получил удар первым, потому что следовал впереди.

На рисунке 66* изображен график замедления двух движущихся следом автомобилей в разных ситуациях: на верхнем графике передний водитель применил экстренное торможение (например, перед перекрестком), а задний, ориентируясь на всплывшие сигналы, также затормозил. В конце остановочного пути между автомобилями сохранилась дистанция. А вот на нижнем графике, двигаясь в той же позиции, передний водитель совершил наезд на пересекающего ему дорогу нарушителя. Его остановочный путь прерван в самом начале, и задний водитель просто не имел технической возможности остановить автомобиль на безопасном расстоянии.

На дорогах вне населенных пунктов водители транспортных средств, скорость которых не должна превышать 50 км/ч, а также транспортных средств с полной массой более 12 т должны поддерживать между своим и следующим впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли без помех перестраиваться на правую сторону дороги. Как правило, кроме указанных параметров, эти транспортные средства имеют и значительные габариты (многотонные самосвалы, тягачи с трейлерами и т. д.).

Одно из условий, в которых водитель имеет право производить обгон — наличие возможности после обгона занять свое место в прежней полосе движения. То есть наличие достаточной дистанции между обгоняемым транспортным средством и движущимся впереди. Вспомним, что практически обгон возможен только на двух- и трехполосной дороге, где обгоняющий водитель, начав маневр, оказывается на единственной полосе, предназначенной для встречного движения. Если он заранее не обеспечит себе возможности возврата на занимаемую прежде полосу движения, то может «застрять» на полосе обгона, закупоривая движение на всем участке дороги.

На водителя медленно движущегося или крупногабаритного транспортного средства возлагается ответственность за сохранение впереди «кармана» для завершающих обгон, так как это действительно зависит от его действий. Ведь вернувшись в полосу на пути его движения, обгонявший водитель заполняет своим авто-

мобилем созданную (по пункту 11.7) дистанцию и она «ликвидирована». Теперь водитель «тяжеловоза» должен опять набирать эту дистанцию путем временного снижения скорости.

Приведенное в пункте 11.7 требование не действует, если водитель готовится к выполнению обгона, а также при интенсивном движении (вспомним пункт 10.9).

Заканчивая главу о скорости движения, нельзя не упомянуть о роли соблюдения ее пределов в общей картине безопасности движения на автомобильных дорогах. Превышение допустимой скорости в условиях, когда это создало опасность, прочно занимает первое место в официальном перечне причин дорожно-транспортных происшествий и в нашей стране и за рубежом. Причем, водители, не соблюдающие скоростного режима,— представители не категории «незнаек», а наиболее вредоносной группы нарушающих правила злостно и сознательно. Уж цифру предела скорости знают все без исключения!

Я убежден, что если бы расследование причин ДТП и их тщательный анализ находились у нас на должном уровне, то «превышение допустимой скорости движения» прорезалось бы как сопутствующий фактор почти в каждой аварии. Практика установления причин, по которым водитель отклонился от нормы поведения, указывает на поверхностную их оценку во многих случаях. Получив из материалов дела сведения о выезде водителя на полосу встречного движения или заезде в границы перекрестка на запрещающий сигнал светофора, следовательно, как правило, удовлетворяется наличием этих нарушений Правил, которые собственно и привели к аварии. Однако нередко эти противоправные действия являются последствием неправильно выбранной скорости движения: управляя автомобилем, движущимся с неоправданно высокой скоростью, водитель либо был не в состоянии применить правильные приемы управления, либо нашел единственный возможный при данной скорости прием. Да, скорость можно обратить во зло!

ОБГОН, ВСТРЕЧНЫЙ РАЗЪЕЗД, ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

1. ОБГОН — ОПАСНЫЙ МАНЕВР

Безусловно, обгон и даже простой маневр по опережению транспортного средства являются самыми ответственными целенаправленными действиями водителя. Маневр, связанный с выездом на полосу, где организовано встречное движение, может встретить целый ряд периодически создающихся препятствий и затруднений, которые не всегда водитель может предвидеть (об этих эпизодах мы расскажем ниже). Именно поэтому Правила дорожного движения ставят перед водителем целый ряд обязательных условий обстановки движения на участке дороги, где он собирается начинать обгон и где он будет протекать.

Почему обгон считается особо опасным маневром? Дело в том, что эти действия по опережению другого транспортного средства связаны с кратковременным пребыванием на полосе встречного движения, при котором обгоняющее транспортное средство всегда движется с достаточно высокой скоростью, чтобы считать такую позицию опасной. При небольшой разнице в скоростях обгоняемого и обгоняющего, путь обгона и время обгона возрастают, пропорционально увеличивается и опасность создания препятствий обгону. Чем больше разрыв в скорости движения между обгоняемым и обгоняющим, тем меньше путь и время обгона. Однако не только эта разница характеризует степень опасности обгона, но и фактическое значение скорости: с увеличением скоростей движения обоих транспортных средств растет и общий путь и время, необходимые для начала и завершения обгона. Водитель должен знать хотя бы примерные дистанции, на которых он может рассчитывать провести весь маневр по обгону при определенных скоростях движения. Это надо запомнить чисто механически.

Но здесь для тех, кто интересуется подсчетами дистанций и времени обгона, я приведу и систему вычисления этих величин. Графически путь и время обгона изображены на рисунке 67*, где автомобиль «А» обгоняет автомобиль «Б». Давайте придадим параметрам графика реальные величины:

V_1 — скорость автомобиля «А» = 80 км/ч.
 V_2 — скорость автомобиля «Б» = 60 км/ч.

L_1 — длина автомобиля «А» = 3,5 м
 L_2 — длина автомобиля «Б» = 3,0 м
 I_1 — дистанция между «А» и «Б» до обгона = 0,5 $v_1 = 40$
 I_2 — дистанция между «Б» и «А» после обгона = 0,8 $v_1 = 32$
 Надо определить $t_{\text{общ.}}$ (время обгона) и $S_{\text{общ.}}$ (путь обгона).

$$S_{\text{общ.}} = \frac{V_1 \cdot t_{\text{общ.}}}{3,6}$$

$$t_{\text{общ.}} = \frac{I_1 + I_2 + L_1 + L_2}{V_1 - V_2} \cdot 3,6$$

В эти формулы подставляем известные нам величины

$$t_{\text{общ.}} = \frac{40 + 32 + 3,5 + 3}{80 - 60} \cdot 3,6 = 14 \text{ сек.}$$

$$S_{\text{общ.}} = \frac{80 \cdot 14}{3,6} = 311 \text{ метров.}$$

Итак, если автомобиль движется со скоростью 80 км/ч, то для обгона другого автомобиля, движущегося со скоростью 60 км/ч, водитель должен проехать по «чужой территории» целых 311 метров! При этом за счет значительной разницы в скоростях (20 км/ч) эта процедура будет длиться 14 секунд.

А что если вы, идя со скоростью 60 км/ч, обгоняете другого, движущегося в пределах 55 км/ч? В этом случае и дистанция и время обгона возрастут значительно. Поэтому не надо «гнать лошадей», отвоёвывая у коллеги несчастные 5—6 км/ч, перетерпите, обгоняйте только тогда, когда имеете надежный запас разницы в скорости. И хорошо обдумайте вообще необходимость этого опасного решения, для принятия которого, как теперь ясно, обязательны многие благоприятные условия.

ТАБЛИЦА ПУТЕЙ ОБГОНА (в м)

Скорость обгоняемого, км, ч	Скорость обгоняющего, км/ч						
	50	60	70	80	90	100	110
40	275	179	151	140
50	—	388	244	198	180
60	—	—	522	314	253	227	...
70	—	—	—	673	401	316	275

(по Г. А. Зингеру и А. Д. Пархачеву)

Вот четыре заповеди, которые должен выполнить водитель, собирающийся начинать обгон. Причем, если вы вспомните абзац второй пункта 8.4 Правил, то раньше, чем убедитесь в наличии возможности маневра, не только не будете его начинать, но и не станете подавать предупредительного сигнала, оповещая окружающих о своих намерениях.

Итак, заповедь первая — прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что ни один из следующих за ним водителей, которому может быть создана помеха, не начал обгон. Здесь слова «начал обгон» надо понимать так, что, двигаясь с заблаговременно включенным левым поворотом, задний водитель начал перестраиваться на полосу встречного движения. Теперь наш водитель не приступит к обгону до тех пор пока второй водитель полностью не закончит свой маневр и не займет место в прежней полосе движения.

Заповедь вторая — нельзя начинать обгон, если водитель транспортного средства, движущегося впереди по той же полосе, подал сигнал, предупреждающий о повороте или перестроении влево. Дело в том, что, подав этот сигнал и не видя помехи сзади (со стороны нашего водителя), движущийся впереди водитель сразу приступит к выполнению маневра. Так, в результате невыполнения этого требования, когда-то создавалась ситуация «двойного обгона».

Заповедь третья — во время обгона не должно создаваться никаких помех движению транспортных средств по полосе встречного движения. Это очень важное условие, так как в момент выезда на встречную полосу транспортное средство может не просто двигаться навстречу, а, например, делая правый поворот, показаться из-за угла и двинуться навстречу. Все эти ситуации обгоняющий водитель должен предусмотреть и по возможности не обгонять в обстановке, чреватой такими неожиданностями.

Заповедь четвертая — необходимо убедиться, что, завершая обгон, водитель сможет, не создавая помехи обгоняемому транспортному средству (средствам), вернуться на ранее занимаемую полосу. То есть, сопоставив все обстоятельства обгона: необходимую дистанцию, незанятость полосы обгона на достаточной протяженности, собственную скорость движения и скорость обгоняемого транспортного средства, водитель должен убедиться, что впереди в его полосе имеется остаточный «подвижной карман», куда он сможет вернуться, благополучно завершив обгон. Ведь оставаться в полосе, куда переместился для обгона (как это было разрешено ранее), водитель не имеет права — она предназначена для встречного движения.

Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону путем повышения скорости движения или иными действиями, например, — маневром влево с наездом на границу своей полосы движения. Такие действия в новых условиях обгона стали уже не только сокращающими интенсивность движения, но просто опасными. Ведь, выехав на среднюю или левую полосу движения для обгона, водитель оказывается на единственной полосе, предназначенной для встречного движения или всех маневров по опережению других транспортных средств. Естественно, что он спешит вернуться на ранее занимаемую полосу, чтобы избежать конфликтов со встречными водителями.

Вот здесь-то и может обгоняемый водитель, прибавив скорость, ликвидировать впереди по ходу движения тот просвет, на который ориентировался обгоняющий водитель, чтобы завершить обгон. Просвет впереди ликвидирован, надо тормозить, пытаясь вернуться обратно (прибавлять скорость — значит уже использовать эту полосу для движения прямо, а это запрещено пунктом

10.3 Правил), но сзади уже приближается другой автомобиль и собиравшийся выполнить обгон водитель «застревает» на средней или крайней левой (на двухполосной дороге) полосе.

Между тем преднамеренное создание помех обгону не такое уж редкое явление среди водителей. Оно является одним из следствий действия «синдрома лидерства», проявления неуместной агрессивности, невоспитанности, отсутствия благожелательности, водительской корпоративности. Надо вести пропаганду осознанной необходимости водителя думать не только о своем удобстве, но и о положении, в которое он может поставить своих коллег небудуманными или злонамеренными действиями.

Являясь, как мы уже говорили выше, опаснейшим маневром, обгон запрещен:

— на перекрестках, за исключением тех случаев, когда обгон совершается на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;

— на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;

— в конце подъема, на крутых поворотах и других участках дороги с ограниченной видимостью (обзорностью).

Каждый из этих запретов имеет смысл, не только вытекающий из соображений простой предосторожности, но и подтвержденный сотнями примеров из практики.

Запрещение обгонов на перекрестках (кроме обгона по главной дороге) вызвано тем, что перекресток — место интенсивного маневрирования транспортных средств, место, где, как правило, используются все полосы движения, а на трехполосной дороге средняя полоса (предназначенная для обгона) используется как исходная позиция для поворотов и разворотов. Почему же разрешен обгон по главной дороге, пересекающей перекресток? Да потому, что на пересечении главной дороги со второстепенной (в случае строгого выполнения всеми водителями правил проезда) практически движение протекает как на обычном перегоне дороги. Если же средняя полоса будет занята транспортным средством, водитель которого заблаговременно занял позицию для поворота, то встречный водитель, выполняя третью заповедь, даже не приступит к выполнению обгона.

Как правило, на обустроенном железнодорожном переезде встречные потоки транспорта разделены или разметкой или конструктивно. Следовательно, о наличии пересечения с железнодорожным переездом трехполосной дороги не следует и говорить. Тогда речь может идти об обгоне в зоне переезда только на двухполосной дороге (имеющей по одной полосе движения в каждом направлении), ведь если полос будет четыре, то на такой дороге обгон запрещен пунктом 10.2.

Теперь понятно, почему на железнодорожном переезде запрещен обгон — ведь обгоняющий автомобиль займет единственную полосу, предназначенную для встречного движения, а выполненный в стометровой зоне перед переездом такой маневр может создать затор на самом переезде. Вот проехал переезд и сразу запрет снят — обгоняй, если, конечно, не вступают в силу четыре ограничения.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Приведенная на рисунке 68 ситуация может разрешиться и без аварии, но даже при благополучном

исходе затор на переезде неизбежен. Водитель, начавший обгон в запретной зоне, неизбежно встретится со встречным грузовиком в границах переезда. Если же он, избегая столкновения, затормозит, то создастся пробка, так как сзади грузовика движутся другие автомобили, а маневру вправо препятствует попутный грузовик. Создавшееся на переезде скопление автомобилей может привести к катастрофе.

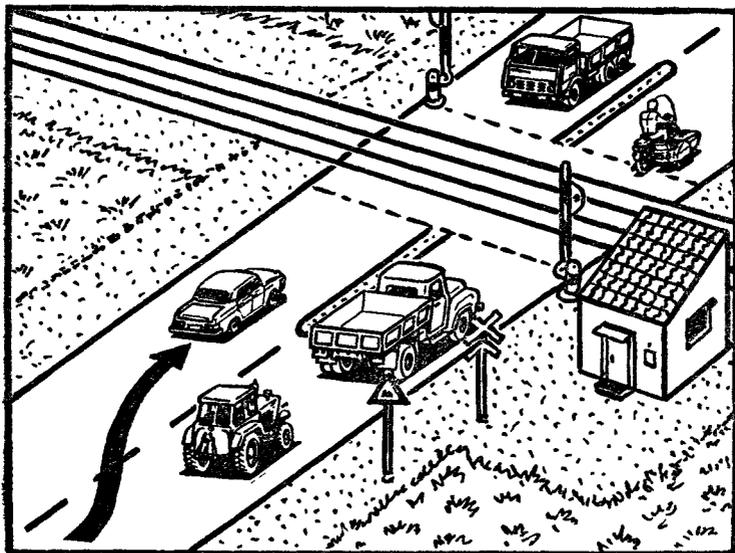


Рисунок 68.

Запрет обгона в местах, где дорога не просматривается на достаточном расстоянии, в общем не требует комментария, так как третья заповедь имеет в виду оценку обстановки на всей дистанции предстоящего обгона (чтобы не создать помехи встречным транспортным средствам). На рисунках 69* и 70* показаны два варианта обстановки, в которой нарушение приведенного запрета привело к аварийной ситуации.

А ведь как часто столкновения транспортных средств происходят именно в таких ЗАВЕДОМО опасных местах. Кажется, даже если бы не было в Правилах пункта 12.3, то раньше, чем выезжать на полосу встречного движения, водитель увидит такое закрытое от обзора место и подумает: а что там? Может быть, идет навстречу с большой скоростью огромный «Краз»? Но, не смотря на всю очевидность такой разумной оценки ситуации, вдруг в голове водителя мелькает мысль — а ведь еще далеко, проскочу! И пытается...

Дефектность такого расчета в том, что встречный объект тоже движется к границе закрытого пространства с наименьшей скоростью. И вот, в самой середине своего рискованного «броска», водитель внезапно видит, что, увы, оказывается дистанция, на которую он рассчитывал и которая уже сократилась вдвое, занимается появляющимся из-за поворота «Икарусом». Думаю, что ощущений нашего любителя риска описывать не надо.

Если на дороге вне населенного пункта ширина или состояние проезжей части дороги с учетом интенсивности встречного движения не позволяет совершить обгон тихоходного, крупногабаритного или соблюдающего определенную (пониженную) скорость транспортного средства, его водитель должен принять как можно правее, а в случае необходимости остановиться и пропустить скопившиеся за ним другие транспортные средства. Правило исключительно важное, но, к сожалению, никем и никогда не соблюдаемое! Заметьте, что хотя это требование расположено в разделе, посвященном ОБГОНУ, но адресовано оно не водителю обгоняющего транспортного средства, а тому, кого должны обгонять, опередить или объехать (в случае, если он остановится).

Медленно движущееся крупногабаритное транспортное средство на дороге, где разрешен обгон (а это двух- или трехполосная дорога) создает препятствие, способное замедлить движение по всей дороге. При интенсивном движении, когда встречная или средняя полосы почти постоянно заняты, позади такого «тихохода» может собраться несколько десятков автомобилей. И, как уже упоминалось, вопрос здесь не только в снижении эффективности перевозок, но и в том, что все это скопище ползущих автомобилей и нервничающих водителей представляет собой как бы сжатую пружину, готовую при первом удобном случае рвануться вперед. Здесь создается обстановка принятия опасных, неоправданно рискованных решений, кто-то пытается «прорваться», а в результате затор или авария.

Безусловно, описанная ситуация не может относиться к дороге, имеющей четыре полосы и более, так как на ней от водителя «тихохода» требуется только одно — двигаться поближе к правому краю проезжей части дороги, оставляя свободную попутную полосу (полосы) для опережения.

Вопрос приоритета в условиях встречного разъезда, как ни странно, является камнем преткновения для многих водителей, хотя в Правилах эти требования изложены предельно четко и ясно. Любой водитель знает, что:

Первое: если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу (рисунок 71).

Второе: на уклонах, обозначенных соответствующими знаками (имеются в виду знаки 1.13 и 1.14 — «Крутой подъем» и «Крутой спуск») при наличии препятствия, то есть также в месте, где встречный разъезд затруднен, уступить дорогу должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск (рисунок 72*).

Надо сказать, что это одно из немногих требований Правил, хорошо усвоенное большинством водителей и тщательно выполняемое. И все же нередко, особенно в первом случае, встречные автомобили сталкиваются и между участниками события возникают бесконечные споры «кто прав — кто виноват». А дело здесь

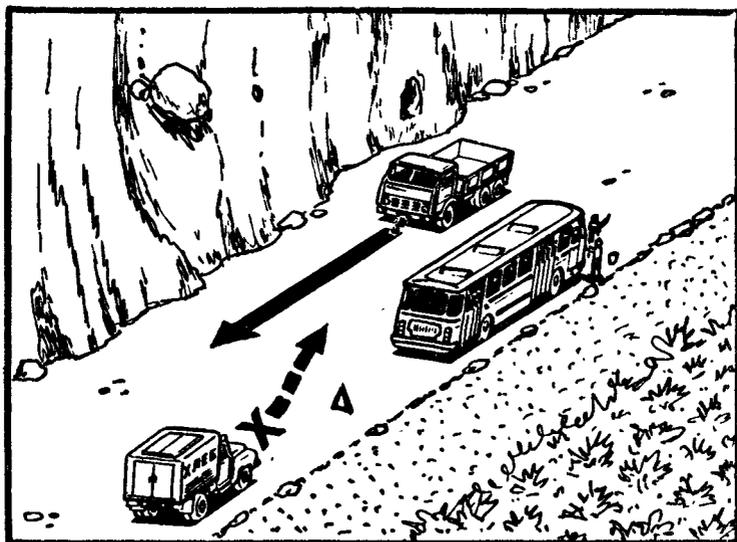


Рисунок 71.

заключается в том, что водители неправильно толкуют термин «место, где встречный разъезд затруднен», которым обозначены исключительно те места, где два встречных транспортных средства либо совсем не могут проехать одновременно, либо должны для этого пожертвовать безопасным боковым интервалом. Ко всем же другим случаям этот принцип предоставления приоритета не относится.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! На рисунке 73* показана схема дорожно-транспортного происшествия, при котором столкнулись два встречных автомобиля.

На стороне автомобиля «А» находится препятствие — разрытие проезжей части для ремонта коммуникаций. Его водитель, видя, что оставшегося пространства проезжей части вполне достаточно для разъезда двух автомобилей, стал объезжать препятствие и... столкнулся с движущимся навстречу автомобилем «Б». Водитель «Б», выйдя из автомобиля, довольно агрессивно предъявил претензии водителю «А», что он не уступил ему приоритета в движении, ссылаясь на требование пункта 12.5 Правил. Прибывший на место происшествия автоинспектор замерил расстояния (вы видите их на схеме) и определил, что оставшихся шести метров было вполне достаточно для свободного встречного разъезда и, если бы водитель «Б» двигался по своей стороне проезжей части, то столкновения бы не произошло.

Претензии же, предъявленные водителем «Б», простирались именно из непонимания, что его преимущество в движении рас-

пространяется только на те места, где «встречный разъезд затруднен».

Безусловно, принцип самостоятельного определения водителями права на движение в суженных местах дороги, предусмотренный статьей 12.5, применим, когда такой «жиклер» носит временный характер — ремонт дороги, разрытие коммуникаций, ограждение места дорожного происшествия и т. д. Если же суженное место дороги стационарно и в ближайшее время не предстоит его расширение, то здесь необходимо обозначить присритует в движении знаками 2.6 и 2.7.

2. ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

Много лет невыполнение установленных правил остановки и стоянки транспортных средств в перечне требований Указов и административного Кодекса было отнесено к «прочим нарушениям». То есть имелось в виду, что автомобиль, поставленный на проезжей части дороги как-нибудь «неположенным» образом, уж никак нельзя приравнять по опасности к нарушениям правил проезда перекрестка, правил обгона и к другим неправомерным действиям, попавшим в графу «причины дорожно-транспортных происшествий».

Такое «ослабление» к нарушениям правил остановки и стоянки всегда являлось следствием поверхностного расследования причин дорожных происшествий. Как правило, лицо, ведущее следствие, довольствовалось установлением «прямых» причин, лежащих на поверхности, даже не пытаясь выяснить, «почему» имели место те или иные действия, повлекшие аварию. Например, делая левый поворот, водитель совершил столкновение с поворачивающим направо автомобилем (рисунок 74), водитель которого совершил маневр в крайнем правом положении (к нему претензий нет).

Приехавший на место инспектор ГАИ совершенно правильно зафиксировал нарушение требований пункта 9.4 Правил со стороны поворачивающего налево водителя и отметил его в протоколе как причину столкновения. На объяснение водителя, что он в момент поворота объезжал стоявший перед пересечением грузовой автомобиль, инспектор не обратил внимания, так как к моменту его прибытия автомобиль уехал, а водитель в «горячке» объяснений с пострадавшим не записал его номер. А ведь это «мирно стоящее» транспортное средство и являлось тем фактором, который «выдавил» виновника столкновения навстречу аварии!

Конечно, можно было не совершать рискованный маневр, а остановиться позади автомобиля-нарушителя, пойти искать его водителя, найти, уговорить переехать на другое место и т. д. Но навряд ли так поступит даже каждый десятый водитель, ведь тот, кто способен поставить свое транспортное средство в таком опасном месте, явно проявит нежелание его убрать, возникнет конфликт, а нервные клетки не восстанавливаются... И взвесив «конфликт или объезд», большинство водителей склоняются к рискованному маневру, не всегда при этом соблюдая повышенную осторожность.

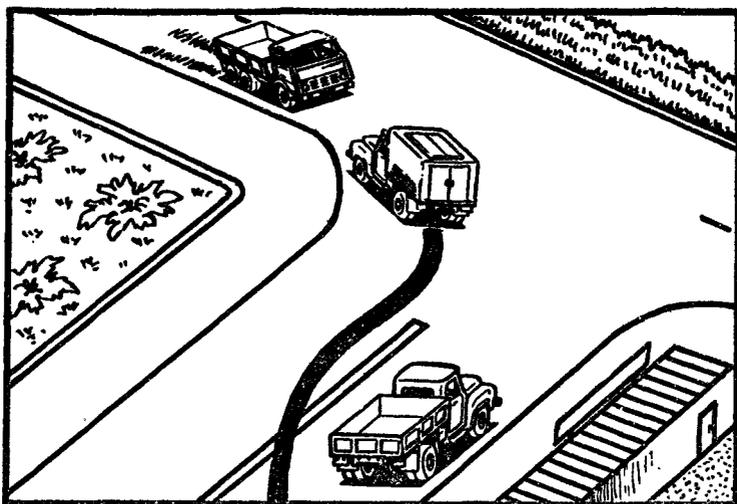


Рисунок 74.

Или пример, когда остановленный «не на месте» автомобиль, не став причиной происшествия, вынуждает других водителей совершать административно наказуемые нарушения. Пункт 13.7 запрещает остановку и стоянку в местах, где расстояние между сплошной линией разметки и стоящим транспортным средством не менее 3 метров. На рисунке 75 такой нарушитель остановился как раз в зоне маневрирования перед пересечением, где сплошные линии разметки специально нанесены, чтобы водители заблаговременно занимали необходимые полосы движения. Остановившись таким образом, водитель грузовика вынуждает намеревающихся произвести правый поворот не только пересекать сплошную линию разметки, но и производить правый поворот из второго ряда движения. Так одно «прочее нарушение» вызывает сразу два, признаваемых «серьезными» и влекущих значительные меры воздействия.

Таким образом, ни в коем случае не оправдывая водителя, неправомерно рискующего нарушить правила предосторожности, специалисты всегда ратовали за привлечение к равной ответственности и того, кто создал обстановку, в которой это нарушение стало единственным способом продолжать движение. Благо сейчас соответствующее законодательство пересмотрено и нарушение правила остановки и стоянки заняло «достойное» место в перечне неправомерных действий водителя.

Остановка и стоянка транспортных средств разрешена на правой стороне дороги КАК МОЖНО ПРАВЕЕ на обочине, а там, где обочин нет,— у правого края проезжей части дороги.

Во всех случаях остановки и стоянки водитель должен удалить

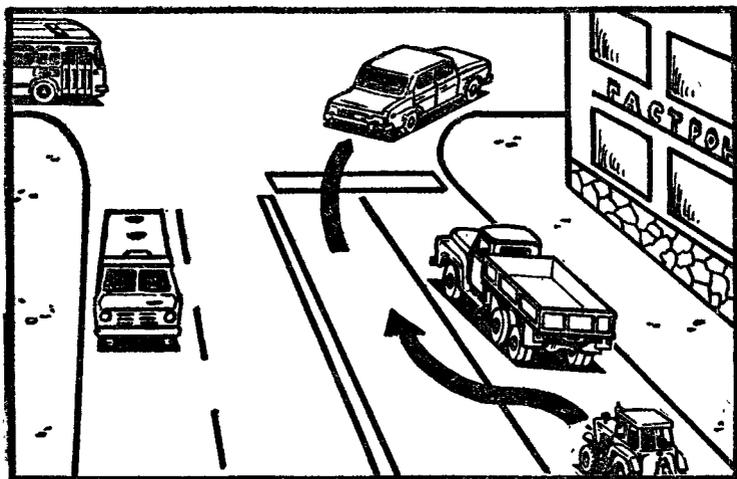


Рисунок 75.

свое транспортное средство от зоны движения, насколько это позволяют дорожные условия: на обочине не «как попало», а «как можно правее», на проезжей части — «у края». Нередко фактором, тормозящим темп движения или даже создающим аварийную ситуацию, является невыполнение водителями именно требования «КАК МОЖНО ПРАВЕЕ!» Всем, кто сидит за рулем, известна «приятная манера» водителей такси останавливать автомобиль для посадки или высадки пассажиров прямо посреди полосы движения, метрах в двух от края проезжей части. На возмущенные реплики слышен стереотипный ответ (если тебя им удостоят): «Да я же на минутку!», а ведь эта минутка — «остановка», которая по Правилам должна производиться в соответствии с требованиями пункта 13.11

Исключение из этого правила сделано для населенных пунктов, где остановки и стоянки могут производиться и на левой стороне дорог с односторонним движением и дорог, не имеющих трамвайных путей посередине с одной полосой для движения в каждом направлении.

Правила определяют способ остановки и стоянки в различных условиях сопряжения проезжей части дороги с обочиной и тротуаром. Однако принцип везде соблюдается общий: транспортные средства можно ставить на проезжей части только в один ряд. В два ряда (но не более) допускается расстановка мотоциклов без бокового прицепа, мопедов и велосипедов. Как исключение, разрешается ставить транспортное средство под углом к краю проезжей части в местах, где это не будет препятствовать движению других транспортных средств. Здесь имеется в виду, что для движения других автомобилей в полосе данного направле-

ния движения должно остаться достаточно места (включая безопасный интервал) без необходимости хотя бы частичного выезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На рисунке 76* грузовой автомобиль, поставленный под углом, создал такую помеху.

Для длительной стоянки с целью отдыха, приема пищи, ночлега и др. (в том числе и в дневное время) вне населенного пункта водитель должен отвести транспортное средство либо на специальную автостоянку, либо в другое место за пределами дороги. Последняя формулировка зачастую понимается водителями неправильно и они, убрав транспортное средство с проезжей части, считают, что выполнили требования Правил. «За пределы дороги» означает — за пределы всех ее элементов (тротуары, обочины), то есть съехать с дороги на какую-то прилегающую территорию. Транспортные средства, оставленные на длительное время на обочине (особенно в темное время суток), нередко служат объектом наездов.

Водитель ни на минуту не должен забывать, что его транспортное средство — источник повышенной опасности, особенно когда оставляет его на дороге в местах, где не имеет возможности за ним наблюдать. Покидая свое место даже ненадолго или оставляя свой автомобиль на дороге, водитель должен принять все необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства и использование его другими людьми в отсутствие водителя.

Для исключения самопроизвольного движения автомобиля, оставленного на ровном месте, достаточно поставить его на ручной тормоз и включить в коробке передач одну из скоростей. Если автомобиль оставлен на дороге, имеющей уклон, то желательно подложить под задние колеса упоры, которые, в количестве не менее двух, рекомендуется иметь в багажнике. А вот воспрепятствовать использованию его другими (зачастую крайне нежелательными) людьми несколько сложнее. Современные легковые автомобили имеют, как правило, встроенные системы, препятствующие использованию их не по воле владельца. Это механизмы запора руля, связанные с замком зажигания, блокирующие запоры форточек и т. д. Учитывая участвовавшие за последнее время угонщики автомобилей, рекомендуется (это не требование Правил) иметь на автомобиле конструктивно расположенное или возимое противоугонное средство. Конструктивные средства чаще всего представляют собой отключатели массы, прерыватели цепи зажигания, устройства, прерывающие подачу топлива, и т. д.

А вот возимые средства сейчас в достаточном количестве выпускаются нашей промышленностью в виде блокираторов педалей сцепления и тормоза, педали сцепления и руля и других.

В заключение хочу предостеречь работников правоохранительных органов от нередко допускаемой ошибки — предъявления претензии водителю, что он «оставил автомобиль без присмотра». Действительно, много лет тому назад такое требование в Правилах содержалось и, увидев стоящий без водителя автомобиль, сотрудник ГАИ начинал искать водителя, чтобы его оштрафовать. Но это требование было признано неправомерным и отменено. Нельзя же «присматривать» за автомобилем, чтобы его не угнали, так же, как «присматривать» за дверью квартиры, чтобы

ее не обворовали. Если водитель выполнил требование Правил — запер двери на ключ, вынул из замка ключ зажигания и поставил руль на запор (если таковой имеется), то никаких претензий в свете нарушения Правил предъявить к нему нельзя:

Для того, чтобы всегда ставить автомобиль «как положено», не вступая в конфликт с законом, водитель должен внимательно разобраться в нормативах пункта 13.5 Правил. В его первом абзаце идет речь исключительно о специальных автостоянках, обозначенных знаком 5.15, но расположенных не в каком-либо кармане или на площадке, а непосредственно вдоль тротуара на проезжей части дороги. Если знак «Р» сочетается с табличкой 7.6.1, то здесь ставить автомобили и мотоциклы разрешается ТОЛЬКО одним способом — вдоль тротуара. Если со знаком применена одна из табличек 7.6.2—7.6.9, то ставить легковые автомобили и мотоциклы надо именно тем способом, который изображен на табличке (частично на тротуаре, полностью на нем, заездом задом, передом и т. д.).

Если же знак 5.15 отсутствует, а остановка и стоянка в этом месте не запрещены Правилами, то водитель может сам выбирать способ стоянки, в том числе и используя для этого тротуар.

Безусловно, использовать для стоянки тротуар с полным или частичным заездом на него можно при двух главных условиях: что тротуар прилегает непосредственно к проезжей части дороги и что, расположив свое транспортное средство на тротуаре, водитель не создаст помех для движения пешеходов. На рисунке 77* три водителя воспользовались тротуаром для стоянки, но автомобиль «А» стоит без претензий; автомобиль «Б» заехал на тротуар, не прилегающий к проезжей части, а автомобиль «В» создал помеху движению пешеходов.

Нелишне также напомнить, что стоянка с частичным заездом на тротуар разрешена только водителям легковых автомобилей и мотоциклов.

Водителю и пассажирам стоящего транспортного средства запрещается открывать двери, если это может создать опасность или помеху для других участников дорожного движения.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Остановив автомобиль на краю проезжей части дороги с многополосным движением, водитель открыл дверку, не убедившись в отсутствии едущих параллельно на близком расстоянии транспортных средств. Водитель движущегося позади грузового автомобиля увидел, что создалась вероятность наезда на открытую дверь легкового автомобиля, а возможно и на выходящего из него водителя.

Вариант I. Водитель грузовика применяет экстренное торможение, не меняя полосы движения. Возможен наезд на открытую дверь и причинение травмы человеку.

Вариант II. Водитель грузовика, действуя импульсивно, совершает маневр влево, где сталкивается с мотоциклом, следовавшим параллельно с опережением. Повреждены два транспортных средства, травмированы люди.

Как действие, которое прямо или косвенно может явиться причиной создания помехи в движении или даже аварийной ситуации, остановка и стоянка запрещены в ряде мест на дороге. Так нельзя останавливать транспортное средство на трамвайных путях и в непосредственной близости от них, если это создает

помехи движению трамваев. А ведь такая ситуация создается повседневно, когда водители, делая левый поворот и уступая дорогу встречным транспортным средствам, довольно надолго задерживаются на трамвайных путях попутного направления, расположенных посреди дороги (рисунок 78).

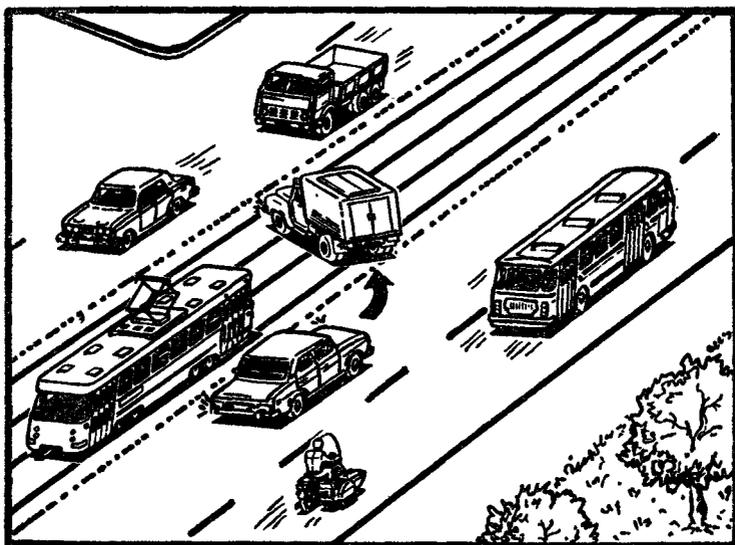


Рисунок 78.

Здесь водители должны быть крайне осторожны — прежде чем занимать позицию на трамвайных путях, убедиться, что ни сзади, ни навстречу не приближается трамвай, водителя которого вынужден будет остановиться. Таким образом, остановка и стоянка на трамвайных путях запрещены не категорически, а только в случае создания помехи движению трамвая.

Остановка и стоянка запрещены: на железнодорожных переездах, в тоннелях и под эстакадами, мостами и путепроводами; в местах, где расстояние между сплошной линией разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 метров (об этом мы уже говорили); на пешеходных переходах и ближе 5 метров перед ними; в местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора или дорожные знаки. Эти положения не требуют комментариев, как другие два, приведенные ниже.

Останавливать транспортное средство нельзя ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части и, следовательно (учитывая закругления углов перекрестка), в зоне самого пересечения. Скажем так: остановка и стоянка запрещены в границах перекрест-

ков. Исключение составляет трехсторонний перекресток, если на дороге, имеющей продолжение, по оси расположена разделительная полоса или имеется сплошная линия разметки (рисунок 79). Здесь эти действия разрешены на стороне против бокового (прилегающего) проезда.

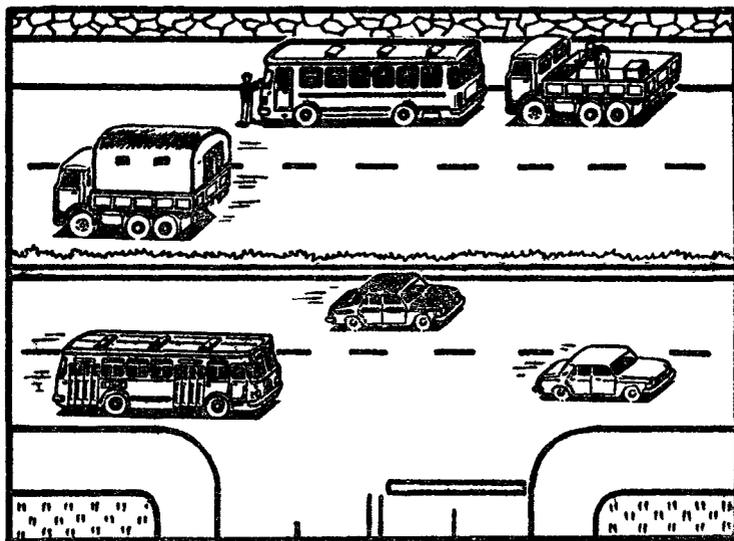


Рисунок 79.

Запрещены остановка и стоянка ближе 15 метров от остановочных площадок, а при их отсутствии — от указателя остановки транспортных средств общего пользования или такси, ЕСЛИ ЭТО СОЗДАСТ ПОМЕХИ ИХ ДВИЖЕНИЮ. Таким образом, здесь также запрещение не носит категорического характера, ставить автомобиль в этой зоне (в том числе и на самой остановке) можно, если водителям автобуса, троллейбуса или такси не создана помеха в нормальном подъезде к остановке или отъезде от нее. Практически зону введенного запрета (она показана на рисунке 80*) можно выразить через формулу $(15 \text{ м} \times 2) + \text{длина посадочной площадки}$, а в случае отсутствия оборудованной площадки $(15 \text{ м} \times 2)$. На рисунке показаны оба типа «запретной зоны».

Стоянка запрещается (остановка разрешена): вне населенных пунктов — вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги в местах, где видимость дороги менее 100 метров хотя бы в одном направлении; ближе 100 метров от железнодорожных переездов (в населенных пунктах эта дистанция сокращается до 50 метров). В других местах стоянка также запрещена на мостах, эстакадах, путепроводах (независимо

от их ширины и количества полос движения) и в других местах, где стоящее транспортное средство делает невозможным движение (въезд и выезд) других транспортных средств или создает помехи движению пешеходов.

Дистанция запрещения стоянки ближе 100 метров вблизи опасных мест вне населенных пунктов обусловлена длиной остановочного пути автомобиля при скорости, максимально допустимой на загородных дорогах. Что касается зоны запрещения стоянки у железнодорожных переездов, то ее хорошо обозначить на схеме в комплексе с зонами других запрещений и ограничений (схема дана в разделе «Железнодорожные переезды»).

Последнее требование в перечне запретов стоянки имеет особо принципиальный характер, ибо значительное число водителей, оставляя свой автомобиль на проезжей части, обочине или тротуаре, совершенно не думает о том, что он может мешать другим водителям (пусть не перекроет движение, но создаст неудобства). Перед тем, как покинуть поставленный на стоянку автомобиль, водитель обязательно должен осмотреться и оценить позицию, занимаемую его транспортным средством. Два случая такой «неоцененной» стоянки показаны на рисунке 81*, где водитель автомобиля «А», подъехав к стоящей группе машин, «запер» внутри стоящего коллегу, а водитель «Б» заставляет выезжающих из ворот с правым поворотом двигаться навстречу движению, перекрыв им при этом обзорность.

Думаю, что все, что мы здесь сказали об остановке и стоянке, должно убедить читателей в несостоятельности мнения о «безопасности» статичных транспортных средств и также тезиса «Стоит — никого не трогает».

ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Перекресток дорог всегда является и долго еще будет являться местом не просто концентрации транспортных потоков, но и местом сосредоточения красных флажков на карте аварийности. Именно здесь, на пересечении, прилегании и разветвлении дорог, расположенных в одном уровне, возникают и находят свое разрешение десятки конфликтных ситуаций, связанных с непредоставлением приоритета в движении, неумелым или злонамеренно неправильным выполнением маневров, пренебрежением требований сигналов регулирования. Перекресток — это место, где самый грамотный и дисциплинированный водитель должен быть внимательным и осторожным вдвойне, чтобы не стать невинной жертвой лихача или растяпы. И все это до тех пор, пока развитие и совершенствование нашей дорожной сети, особенно вне населенных пунктов, не позволит вычеркнуть из термина «перекресток» слов «...на одном уровне». Но тогда пересечение дорог перестанет быть «перекрестком».

Урбанизация, охватившая нашу планету, способствовала созданию таких «сверхгородов», как Мехико, Нью-Йорк, Лондон, Токио, Москва, Пекин, Шанхай, Париж и других гигантов с численностью населения более десяти и даже пятнадцати миллионов человек и пятимиллионным скоплением автомобилей. В этих условиях пересечение в одном уровне уже никак не может решить проблемы перекрещивающихся транспортных потоков и потому городская администрация и дорожники ведут постоянный поиск решений транспортных развязок в разных уровнях. Протекающая в течение последних тридцати лет реконструкция центра Москвы имеет одну из главных задач — ликвидировать постоянно создававшиеся заторы в движении на пересечениях с Садовым кольцом, когда тысячи автомобилей продвигались по центральным магистралям со скоростью ниже пешеходной. Проблема была решена строительством нескольких путепроводов по Кольцу и над ним. В Токио же, где городское транспортное движение еще более насыщено, а расширить исторически сложившиеся узкие улицы невозможно, автомобиль осваивает уже четвертый уровень движения. В Узбекистане на дорогах вне населенных пунктов построен целый ряд транспортных развязок, одна из которых показана на рисунке 82.

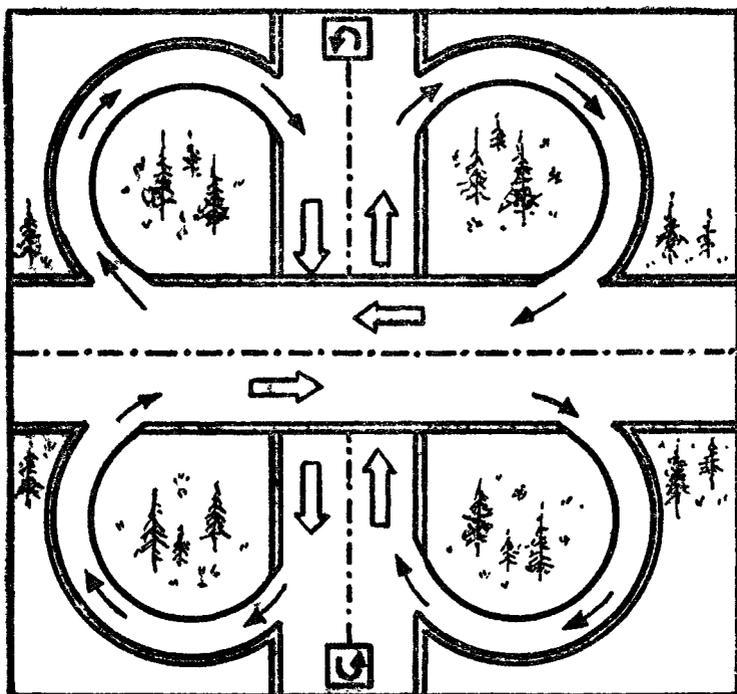


Рисунок 82.

Пока же подавляющее число сопряжений наших дорог является «перекрестками» в терминологии Правил и потому порядок движения на них строго регламентирован и должен предусматривать решение любых вариантов бесконфликтно.

В Правилах дорожного движения проезду перекрестков посвящен специальный раздел, который построен чрезвычайно рационально — все положения, являющиеся общими для перекрестков всех типов, вынесены «за скобки» двух подразделов. Эту структуру раздела можно обозначить формулой:

Общие правила проезда перекрестков $\left[\begin{array}{l} \text{Регулируемые} \\ \text{перекрестки} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Нерегулируемые} \\ \text{перекрестки} \end{array} \right]$

Такое расположение пунктов раздела ликвидировало повторы одних и тех же требований и позволило сконцентрировать внимание водителей на особо важных положениях.

Каковы же эти правила, общие для маневрирования на регулируемых и нерегулируемых перекрестках? При повороте налево или развороте водитель должен уступить дорогу транспортным

средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Разбирая терминологию Правил, мы уже касались этого требования в качестве примера термина «уступить дорогу». Дело в том, как и где водитель должен предоставить это приоритетное право. На рисунке 83* видно, как водитель «А», «уступая дорогу», заехал практически на полосу движения встречных транспортных средств левого ряда. Он должен был ожидать права продолжать движение на месте водителя «Б».

Такая обстановка нередко создается по следующей причине: заведя приближающийся навстречу в правой полосе автомобиль с включенным сигналом правого поворота, водитель (готовящийся к левому повороту) в целях экономии времени пересекает остальные полосы, оставляя свободной только крайнюю правую встречного направления. Однако навстречу движутся и другие транспортные средства, водители которых пересекают перекресток в прямом направлении. Естественно, что поворачивающий направо движется медленнее и «поторопившийся» с началом левого поворота водитель застревает на перекрестке, создавая препятствия для имеющих приоритет.

Поспешность в решениях — действие, всегда запретное для водителя, а особенно в условиях движения на перекрестке. Здесь умение правильно оценить дистанцию и скорость приближающихся к пересечению транспортных средств приобретает особое значение. Неверный расчет, неоправданный риск могут привести к аварии даже в такой несложной позиции, как предоставление приоритета при левом повороте.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! К перекрестку (рисунок 84*) приблизились два водителя. Первым движется водитель автобуса, которому хорошо видна вся обстановка на полосе встречного движения. За ним идут «Жигули», водителю которых автобус несколько перекрывает обзорность, он не видит далее 25—30 метров крайнюю левую полосу встречного потока движения. Водитель автобуса останавливается и уступает дорогу встречным транспортным средствам. Водителю «Жигулей» кажется, что автобусник «чересчур осторожничает» и как только, по его мнению, создастся просвет во встречном потоке, он пытается рывком совершить левый поворот «из-за спины» осторожного водителя. Но по третьей полосе с приличной скоростью идет автофургон, водитель которого не подготовлен к встрече с «Жигулями», так как ориентируется на спокойно пропускающий его автобус. Столкновение.

Общим для обоих типов перекрестка является требование — при поворотах направо или налево уступать дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую водитель поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим эту проезжую часть по велосипедной дорожке (рисунок 85*). Правило, которое, к сожалению, далеко не всегда выполняется! Трудно водителю преодолеть психологический барьер, созданный позицией «Я еду — ты идешь», ощущением полного превосходства во всех категориях управляемого им транспортного средства перед пешеходом человеком. Для того, чтобы преодолеть этот комплекс, необходимо внедрить в сознание водителя, что уступает пешеходу дорогу не **АВТОМОБИЛЬ**, а **ЧЕЛОВЕК** — водитель. Что это добровольные узаконенные действия культурного воспитанного человека, анало-

гичные обычному взаимному поведению людей в обществе, нередко предоставляющих друг другу в чем-то приоритет. Это поможет освобождению от ложного сознания превосходства «человека в автомобиле».

Уступать дорогу идущим по переходу пешеходам надо бесспорно. Это значит, что, уже приближаясь к месту предоставления приоритета и заведя пешеходов, которым может быть создана помеха, водитель должен заблаговременно снизить скорость и «всем видом» показать переходящим дорогу людям, что он не собирается пересекать им дорогу. Однако многие водители действуют как раз обратным образом — заметив на переходе людей, собирающихся вступить в его полосу движения, такой водитель приближается к переходу «с угрожающим видом», изо всех сил ревя мотором и т. д. Конечно, пешеход не видит ногу водителя, лежащую на педали тормоза, рев двигателя создает видимость высокой скорости (которой на самом деле нет) и у него создается впечатление, что сейчас прямо по нему проедут. Тормозя обеими подошвами, пешеход останавливается и тогда водитель спокойно проезжает, так как некому «уступать дорогу» — пешеход стоит! Если же водителю попадается «упрямец», который, зная свои права, принципиально продолжает движение, — он (ничего делать!) останавливает автомобиль и уступает дорогу. Ведь на самом деле он никого не собирался «давить» — просто пугал!

Будучи остановленным инспектором ГАИ, такой «шутник» на претензию, что не уступил дорогу пешеходу, удивленно разводит руками — а кому было уступать, он стоит, я — еду! И надо ему долго доказывать, что остановлен-то был человек принудительно, его собственными злонамеренными действиями.

Однако эти небезобидные действия, имеющие в виду только непредоставление приоритета, могут привести и к более серьезным последствиям. Действительно испуганный пешеход может остановиться, затем побежать, начнет метаться по переходу, а водитель слегка ошибется в расчете дистанции и скорости и... желание «попугать» в ряде случаев оканчивается наездом.

«При одновременном праве на движение водители трамваев имеют преимущество» — гласит пункт 14.3 Правил движения. Конечно, лучше (и по смыслу и по грамотности) было бы «При равном праве на движение...» или «...Праве на одновременное движение...». Однако, критикуя текст, мы ни в коей мере не опровергаем смысл. А он таков, что на любом перекрестке трамвай всегда проезжает первым, независимо от направления его движения, при условии, что действующие правила или сигналы регулирования дают ему право на движение одновременно с нерельсовыми транспортными средствами.

Вот именно это условие и служит камнем преткновения для довольно объемной группы водителей, да и (что греха таить!) работников правоохранительных органов, неверно понимающих, о каком преимуществе трамвая идет речь в пункте 14.3 Правил и толкующих это требование однозначно: «Трамвай имеет преимущество в движении всегда и везде!» При этом мотивировкой такого толкования служит термин «при одновременном праве на движение», якобы говорящий: «Даже при одновременном (равном) праве...» Однако именно эта оговорка и подчеркивает, что не всегда и не везде на перекрестке трамвай имеет преимущест-

во в движении, а только если у него есть на это право, что легко доказать примером.

Пункт 18.1 из раздела «Приоритет транспортных средств общего пользования» гласит: «Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают путь движения безрельсовых транспортных средств, трамвай имеет преимущество». Видите, как категорически (во всех случаях) предоставляется приоритет в движении трамваю перед нерельсовым транспортом на перегонах дорог! Здесь имеется в виду и следующий попутно, и встречный, и «поперечный» трамвай — никаких оговорок нет. Мы подробно остановимся на этих случаях пересечения при рассмотрении вопросов приоритета общественного транспорта. А пока обратите внимание на отличие пункта 14.3, ведь он ставит условие: «При одновременном праве...», а если такого права нет?

Давайте без обиняков разберемся: так когда же есть это право, а когда оно явно отсутствует.

На рисунке 86* показана ситуация, когда трамвай должен делать на перекрестке правый поворот, а автомобиль — двигаться прямо. В светофоре включен разрешающий сигнал, при котором оба имеют безоговорочное право на движение по пункту 7.1, где сказано просто «зеленый круглый сигнал разрешает движение» (здесь не различаются нерельсовые транспортные средства и трамвай). Но пункт 14.3 как раз на такую ситуацию и рассчитан — именно здесь, в соответствии с его положениями, и должен водитель автомобиля остановиться и уступить дорогу трамваю.

А вот другая позиция (рисунок 87*), в которой трамвай, также движущийся на зеленый сигнал светофора, совершает левый поворот. Как будто бы ситуация не изменилась: сигналы светофора дают право на движение водителям трамвая и автомобиля. Но здесь вступает в действие пункт 14.1, который вводит преимущественное право на движение транспортных средств, движущихся со встречного направления прямо и направо. Этот пункт и имелся в виду, когда в пункте 14.3 ставилось условие: «при одновременном (равном) праве...», а здесь этого права попросту нет, так как оно «отменено» пунктом 14.1.

Здесь особую опасность представляет не ошибочное мнение о потере преимущества водителями автомобилей (они просто будут стоять там, где должны двигаться), а иллюзия о существовании приоритета при повороте «во всех случаях» водителей трамваев, ибо именно их ошибки и приводят в итоге к печальным последствиям.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ (рисунок 87*). Водитель трамвая приближается к перекрестку, на котором должен делать левый поворот. Перекресток нерегулируемый, и водитель трамвая, позвонив «для проформы» попутным транспортным средствам (которые, не являясь встречными, должны уступить ему дорогу), «сходу» начинает выполнять левый поворот. При этом он ориентируется на покорно пропускающих трамвай попутных водителей и, не замедляя движения, начинает пересекать путь встречным автомобилям, перед водителями которых он уже преимущества в движении не имеет. Столкновение.

Безусловно, такие ситуации на перекрестках, где движение трамвая и нерельсовых транспортных средств вступают в конф-

ликт, должны «разряжаться» заранее, вернее, предотвращаться. Для этого и служит многообразный выбор комбинаций различных приборов и систем регулирования дорожного движения, включая специальные светофоры с сигналами бело-лунного цвета. Они широко применяются Госавтоинспекцией не только на полосах, специально отведенных для движения транспортных средств общего пользования, но и для совершенствования системы регулирования на перекрестках со сложным трамвайно-безрельсовым движением. Практически везде, где трамваи совершают повороты, особенно там, где трамвайное полотно переходит от бокового расположения к осевому, должно быть организовано регулирование, дающее поочередно право на движение трамваю и прочим транспортным средствам. Это — надежная страховка от аварий.

А вот одно из правил, которое безусловно должно было быть написаным, но... даже будучи включенным в специальный пункт, далеко не всегда служит нормой поведения. Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться, что создаст помеху для движения других транспортных средств. Как говорится, разжевано и положено в рот. Не только приведено само требование, но и разъяснено — к чему может привести его невыполнение. И, тем не менее, большинство водителей, попав в ситуацию, когда въезд в границы перекрестка грозит затором, явно предвидя последствия своего отступления, стремится «захватить территорию», как только позволяет обстановка или разрешает движение сигнал светофора. К чему приводит такая экспансия? Давайте рассмотрим процесс создания затора в движении поэтапно (финал показан на рисунке 88*), на примере действия некоего водителя грузового автомобиля «А».

Наш водитель подъехал к перекрестку и остановился, ожидая разрешающего сигнала светофора. При этом он заметил, что за перекрестком стоит огромный рефрижератор, у заднего правого колеса полуприцепа-фургона стоит водитель и занимается каким-то ремонтом. объехать рефрижератор возможно только по полосе встречного движения, но там всего одна полоса и очень насыщенный встречный поток транспортных средств. В этой ситуации самым разумным было бы свернуть на пересекающую дорогу и объехать другим маршрутом (если это возможно практически).

Однако наш водитель «А» решает, «пока суть да дело», занять территорию для дальнейшего движения (а там может быть что и придумаем!) и, как только зажигается зеленый сигнал — вперед! И останавливается в метре от рефрижератора, своим кузовом почти перегородив полосу движения справа по пересекаемой дороге. Но это не все! Двигавшийся за «А» водитель «Жигулей» не видел ситуации и не мог предугадать неверных действий «А», он тоже въезжает на перекресток и «утыкается» в задний борт нарушителя. В это время водитель встречного фургона «Хлеб», начавший делать левый поворот, застревает в центре перекрестка. Освободить ему дорогу невозможно, так как на близком расстоянии позади «Жигулей» остановился не понимающий что случилось другой водитель. И тут меняется значение сигналов в светофоре (позиция на рисунке 88*). Теперь уже по

пересекаемой дороге горит «зеленый», но это бесполезно... Затор.

Ну и что, может сказать иной читатель, конечно, потеряв экономический эффект, снижена пропускная способность дороги, все правильно. Но причем здесь аварийность? А при том, что именно в процессе «рассасывания» вот таких заторов, когда водители начинают искать способы вырваться на простор праведными и неправедными средствами, происходит множество мелких столкновений, наносящих довольно существенный материальный ущерб, а то и заканчивающихся телесными повреждениями участников.

2. РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Регулируемым перекресток называется в том случае, если на нем движение транспортных средств и пешеходов регулируется сигналами светофора или регулировщика. Лицами, регулирующими движение, могут быть работники милиции, военные регулировщики, представители общественных формирований по охране порядка и другие — по необходимости. Все участники дорожного движения должны четко видеть регулировщика и сразу безошибочно определять, что он — лицо, регулирующее движение. Поэтому, если на регулировщике не одета милицейская или военная форма, то он обязательно должен иметь красную повязку, а в руках флажки или жезл. Все изложенное имеет принципиальное значение, так как в условиях интенсивного движения нередко причинами столкновений на перекрестке являлись случаи, когда водители не замечали регулировщика или не обращали внимания на его жесты.

Исключительно важное для безопасности движения значение имеет установление строгой очередности занятия перекрестка транспортными средствами, водители которых получили право на движение. В целях недопущения столкновений между автомобилями, покидающими перекресток и въезжающими с пересекаемого направления, в Правила введены два пункта (14.5 и 14.6), дополняющие друг друга. Один дает право продолжать движение тем, кого смена сигнала застала в границах перекрестка, а другой — предостерегает начинающих движение от создания помех покидающим пересечение.

Так водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выезде. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии, он должен руководствоваться сигналами каждого светофора.

Таким образом, смена сигнала на промежуточный (желтый) и затем на запрещающий не должна влиять на систему движения водителя, движущегося в границах перекрестка к выезду с него. Это правило имеет силу при любой конфигурации перекрестка и на любом расстоянии между его границами. Однако бывает, что пересекающая дорога имеет действительно такую ширину, что движение поперек нее от одного пересекаемого направления до другого может надолго задержать троганье потоков транспортных средств, водители которых вынуждены стоять при включении

разрешающего сигнала светофора. Кроме этого, здесь возникает большая опасность при реализации пунктов 14.5 и 14.6. Особенно часто с такой позицией приходится встречаться при пересечении широких проспектов, имеющих посередине разделительную полосу или бульвар. В этом случае интересы организации движения требуют расщепить путь движения транспортных средств, пересекающих этот проспект, на две части (рисунок 89*).

Начав пересекать такой проспект при разрешающем сигнале, водитель замечает, что на выходе загорелись огни, требующие прекратить движение. До выезда с перекрестка он встречает «стоп-линию» и должен остановиться у нее, пережидая вновь полученного права продолжать движение.

Еще более направлены на предотвращение конфликтов при смене сигналов светофора между покидающими перекресток и выезжающими на него требованиями пункта 14.6 Правил. При включении разрешающего сигнала светофора водитель не должен «очертя голову» врываться на перекресток, а внимательно осмотреть его, чтобы в случае необходимости уступить дорогу транспортным средствам, водители которых завершают поворот или разворот, начатый при разрешающем сигнале со своего направления.

Такое положение показано на рисунке 90*.

На рисунке видно, что хотя по вертикальной дороге уже зажегся зеленый сигнал светофора, те транспортные средства, которые могут создать помеху выезжающим с перекрестка, стоят, ожидая права на движение.

При чтении этого пункта может возникнуть закономерный вопрос: а почему в перечень тех, кому надо уступить дорогу, не входят водители, заканчивающие выезд с перекрестка в прямом направлении? Этого не требуется, так как промежуточный (желтый) сигнал светофора должен быть отрегулирован на такую длительность горения, чтобы обеспечить проезд перекрестка по всей длине дистанции до включения запрещающего сигнала.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Водитель должен мобилизовать всю свою внимательность в оценке обстановки на регулируемом перекрестке прежде, чем въехать в его границы даже при разрешающем сигнале светофора. Он должен помнить, что в момент начала движения может встретиться ситуации:

— перекресток занят заканчивающими маневры транспортными средствами;

— к перекрестку приближается (или уже въезжает в его границы) с пересекаемого направления автомобиль, подающий специальные сигналы;

— в границах перекрестка находится транспортное средство в позиции «вынужденной остановки»;

— по пересекаемому переходу идут пешеходы, заканчивающие переход (пункт 15.4), которых не видно из-за стоящих в соседних полосах транспортных средств.

Все эти возможные препятствия и опасности требуют от водителя перед въездом в границы перекрестка осмотреть всю территорию этого пересечения и убедиться, что его движению не создает помех ни один из вышеперечисленных факторов. Если бы это было так всегда!

Давайте рассмотрим две позиции, создающие аварийную си-

туацию при проскакивании границы перекрестка «сходу», без оценки обстановки на всей его площади.

Позиция I. (Рисунок 91). По вертикальной магистрали загорелся зеленый сигнал светофора. На трехполосной (для каждого направления движения) дороге во втором и третьем рядах стоят автомобили, водители которых не трогаются, так как видят, что могут создать помеху водителю автомобиля «А», завершающему на перекрестке разворот. Водитель автомобиля «Б», приближающийся к перекрестку со скоростью 55 км/час, видя горящий зеленый сигнал, решает преодолеть перекресток «сходу», влетает на его территорию и... торможение уже бесполезно.

Интересно, что и водитель «А» не в состоянии выполнить требования пункта 11.1, так как стоящие автомобили прикрывают от него нарушителя до последнего момента.

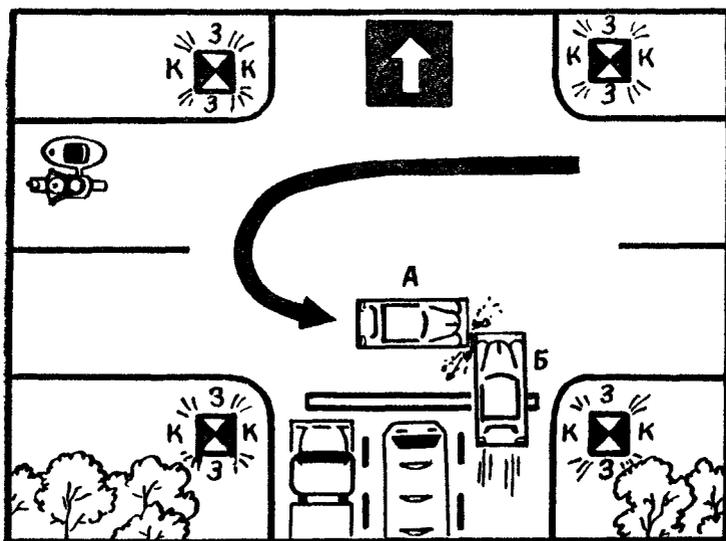


Рисунок 91.

Позиция II. (Рисунок 92). Два автомобиля в первом и втором рядах дороги не могут сразу тронуться, как только загорелся «зеленый» — на их пути оказался пешеход, завершающий переход проезжей части. Пешеходу оставалось сделать несколько шагов до спасительного островка на оси дороги, как на перекресток «влетел» легковой автомобиль, водитель которого не знал требований вышеупомянутых «защитных» пунктов и не мог заранее видеть идущего человека. Наезд...

Камнем преткновения для многих водителей продолжает оставаться движение в местах, где светофор снабжен дополнительной

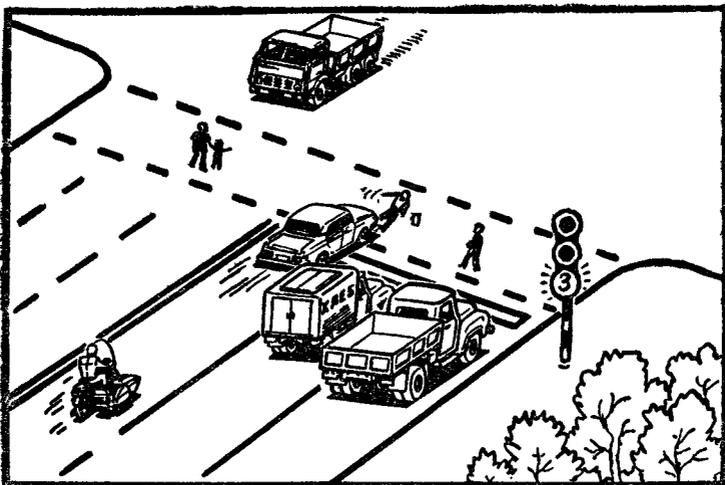


Рисунок 92.

секцией, хотя правила, регулирующие эту систему, изложены достаточно четко. Их можно передать своим языком так:

1. Там, где имеется дополнительная секция, двигаться в направлении ее стрелки можно, только когда она горит;

2. Если стрелка горит совместно с зеленым сигналом — двигаться беспрепятственно, а если с красным или желтым, уступая дорогу всем, движущимся с других направлений;

3. Из полосы, над которой находится секция (на которую она действует), можно двигаться и в другом направлении (например, прямо) и при горящей и негорящей стрелке. Но если водитель ожидает права в этой полосе на движение прямо, а загорелась стрелка «налево» или «направо», то, если его остановка создает помеху движущимся на стрелку, он вынужден продолжить движение в направлении, указанном стрелкой.

Вот и все! Прикладывая эти положения ко всем ситуациям на перекрестке, где «работает» дополнительная секция, вы легко ориентируетесь в обстановке.

Пожалуй, детального пояснения требует только стрелка «прямо», размещенная в различных условиях движения. Прежде всего водители должны усвоить еще один закон, который установлен Правилами,— двигаться через перекресток можно:

Налево — из крайнего левого положения на проезжей части;

Направо — из крайнего правого положения;

Прямо — из любого положения.

Заметьте, что о «прямо» в главе 9 и ее пункте 9.4 Правил не сказано ни слова. Здесь действует железное правило — «то, что не запрещено — разрешено». Для движения прямо не установили никаких ограничений, значит,— «из любого ряда».

А теперь представим себе две ситуации, когда движение прямо разрешает стрелка дополнительной секции светофора.

В ситуации на рисунке 93 действует дополнительная секция «прямо», а правая полоса отделена на перекрестке от остальных сплошной линией разметки.

Здесь на перекрестке выделена «Полоса непрерывного движения», а стрелка «прямо» горит непрерывно со всеми сигналами. При «зеленом» можно двигаться по всем полосам в необходимых направлениях. А если включен «красный»? Вот тут у водителей возникает ошибочное мнение, что сохраняется право на движение только по выделенной полосе и они, не попав в нее, останавливаются и ждут смены сигнала. Неверно!

Вспомните, ведь «Прямо из любого ряда!» Следовательно, горящая стрелка «прямо» дает право на движение из любой полосы, но... Если это движение при красном сигнале, то двигаться можно, но уступая дорогу всем с других направлений, а если при зеленом — беспрепятственно. Сбивает с толку непрерывное движение в правой полосе (рисунок 93 а), так как оно идет безостановочно. Но смущаться не надо. Вперед, в любой полосе!

Изложенные пояснения не надо путать с позицией, когда установлены светофоры, регулирующие движение по отдельным полосам. Здесь водитель должен ориентироваться исключительно на сигналы светофора, установленного над его полосой, не обращая внимания на стрелку «прямо», горящую в светофоре правой полосы.

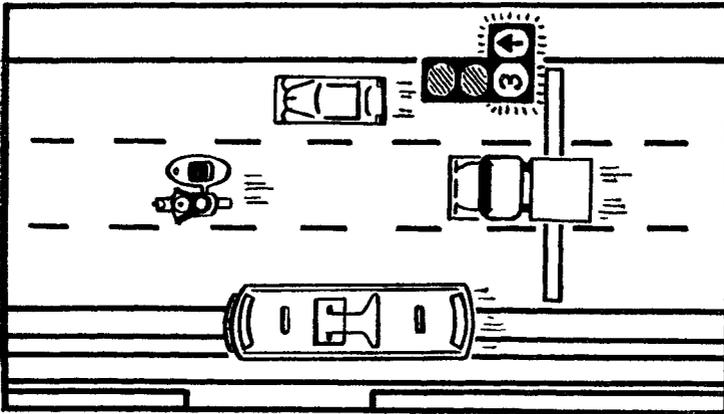
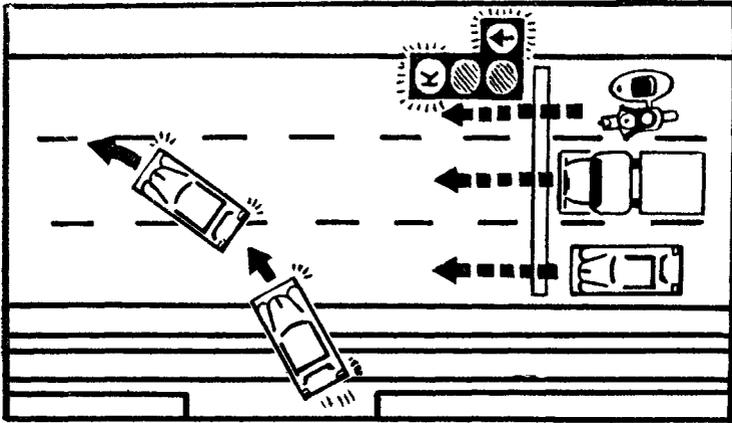
Если светофор на перекрестке выключен или работает в желтом мигающем режиме, то перекресток считается нерегулируемым. Вступают в действие знаки приоритета, и водитель должен руководствоваться их указаниями для определения права на движение.

3. НЕРЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Раньше, чем рассмотреть различные позиции движения на нерегулируемых перекрестках, вспомним терминологию определения старшинства дорог. Прежде всего, это первенство может быть установлено дорожными «знаками приоритета» и тогда для водителей нет проблем. Некоторые сложности иногда возникают в местах, где главная дорога меняет свое направление, но об этом — ниже.

Если же знаков приоритета нет, то всегда и везде, во всех случаях действует только один признак главной дороги — это дорога, имеющая любой вид покрытия по отношению к дороге без покрытия. Между собой же две дороги с покрытием (хотя бы и разного класса и типа) равнозначны, так же, как и две грунтовые дороги.

На перекрестке равнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен «уступить дорогу» транспортным средствам, приближающимся к перекрестку справа. Причем никакими принципами «прикрытия» никто из водителей не пользуется, проезжать можно только в порядке очереди, тогда, когда у тебя «свободная правая сторона». Исключение составляет только правый поворот, который мож-



Рисунки 93 и 93 а.

но делать одновременно с движением транспортного средства, приближающегося справа (рисунок 94).

Хочу обратить внимание на слово «приближающиеся». Нередко столкновения автомобилей, двигавшихся по перекрестку с пересекаемых дорог, происходят именно потому, что водитель посчитал дистанцию до имеющего приоритет транспортного средства достаточной, чтобы «проскочить» у него под носом. Вызвав конфликт, такой нарушитель твердит одно: «он же был далеко!» Но ведь в пункте речь идет не о транспортном средстве, находящемся на перекрестке, а о приближающемся. Следовательно, уступая ему дорогу, водитель должен учесть возможные ошибки в оп-

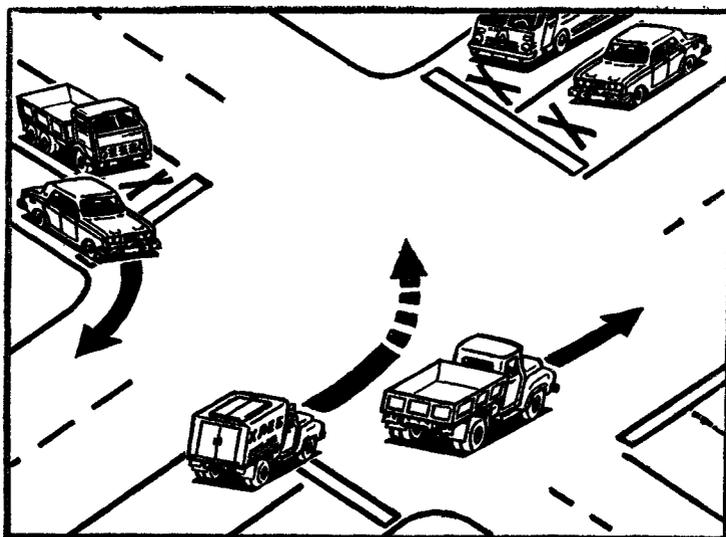


Рисунок 94.

ределении его скорости и дистанции удаления и уступать дорогу «с запасом».

Если же дороги неравнозначны, то водитель, движущийся по второстепенной дороге, всегда уступает дорогу транспортным средствам, движущимся по главной. Требование несложное, как правило, водителями выполняется, при условии... что они распознают это старшинство. Как уже говорилось выше, до сего времени, хотя существующие признаки приоритета действуют уже давным-давно, многочисленны водители, упорно трактующие главенство дорог «по-старинке». И отсюда — в лучшем случае — бездарный скандал на проезжей части, в худшем — столкновение.

Необходимо разобрать и оценить часто встречающийся конфликт между водителями, пересекающими нерегулируемый перекресток, при разборе которого нередко допускаются ошибки и со стороны водителей и со стороны лиц, ведущих официальное расследование. Это еще одно последствие попытки «проскочить» перекресток, не имея преимущественного права на движение, но не в прямом направлении, а делая правый поворот.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! Водитель «Б» со скоростью порядка 40 км/ч приближается к перекрестку с главной дорогой, перед которым установлен знак 2.4, и собирается делать правый поворот. У границы перекрестка он замечает приближающийся слева по главной дороге автомобиль, но... рассчитывает, что успеет повернуть и, выехав в прямом направлении, сохранить дистанцию между своим и «догоняющим» автомобилем. Расчет оказался не-

верен, а риск неоправдан; скорость автомобиля «В» выше пред-
полгаемой.

Увидев сворачивающий в его полосу движения автомобиль,
водитель «А» резко тормозит, но при скорости 60 км/ч его оста-
новочного пути не хватает, так как автомобиль «Б» в процессе по-
ворота потерял скорость. На расстоянии 20—22 метра от границы
перекрестка, уже на перегоне дороги, автомобиль «А» догоняет
«Б» и бьет его в задний бампер. Авария. (Рисунок 95).

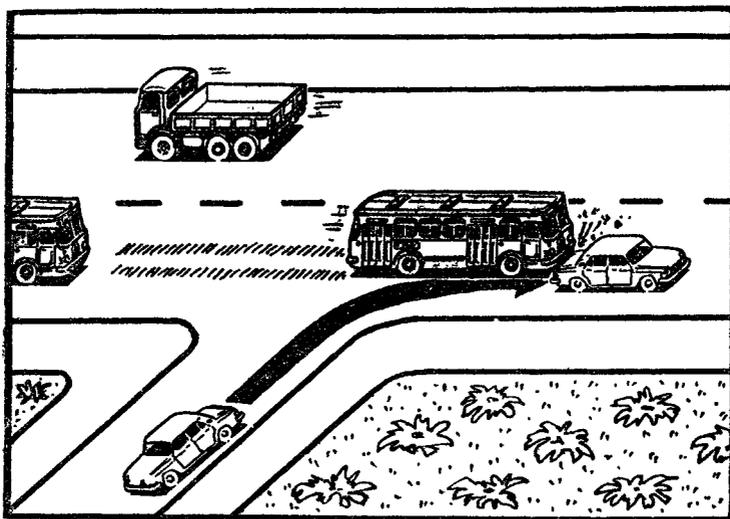


Рисунок 95.

Нередко, прибыв на место столкновения, инспектор ГАИ оце-
нивает причину такого происшествия как «несоблюдение дистан-
ции» движущимся сзади, и все расследование идет по этому
пути. А дело все в том, что это столкновение на перегоне доро-
ги — прямое следствие нарушения водителем правил проезда пе-
рекрестков!

На главной дороге, пересекаемой множеством второстепен-
ных проездов, должен быть отдельно обозначен приоритет каждо-
го из встречающихся перекрестков. Так, если в начале дороги
стоит знак 2.1 «Главная дорога», а в конце 2.2 «Конец главной
дороги», то на всех пересекаемых проездах при подъезде к пе-
рекрестку должны стоять либо знак 2.4 «Уступите дорогу», либо
знак 2.5 «Движение без остановки запрещено». Но и по самой
главной дороге перед каждым пересечением устанавливаются
знаки 2.3.1—2.3.3, указывающие на пересечение со второстепенной
дорогой. Вся эта система работает только в комплексе, уберите
любой знак — и все развалится. На рисунке 96* показан участок
перегона и перекресток на такой дороге.

Иногда главная дорога на перекрестке меняет направление, то есть приоритет переходит не на следующий за пересечением перегон, а на пересекаемую или прилегающую дорогу. Такое изменение направления главной дороги обязательно обозначается знаками приоритета, снабженными табличками 7.13, информирующими водителя о направлении приоритетной дороги. Здесь действуют те же законы, что и на обычном перекрестке неравнозначных дорог: движущийся по главной дороге водитель имеет преимущество в движении. Если же транспортные средства приближаются к перекрестку с двух расположенных под углом главных дорог (между собой они равны), то преимуществом пользуется приближающийся справа.

На рисунке 97* по главной дороге приближаются к перекрестку автомобили 1, 2 и 3. Автомобиль 3 не имеет права на движение, так как 1 и 2 находятся справа на равнозначной ему (такой же «главной») дороге. Оба автомобиля беспрепятственно движутся прямо и налево, а трамвай и автомобиль 4, находящиеся на второстепенной дороге, уступают им дорогу.

В Правила внесен пункт, дополнительно страхующий водителей от ошибок, когда определение приоритета дорог связано с затруднениями (темное время суток, грязь, снег, обледенение дороги и т. д.). Если знаков приоритета нет, а водитель не может определить наличие покрытия на дороге, или у него появились сомнения в этом вопросе, он должен считать, что находится на второстепенной дороге. Крайне разумная рекомендация! Ведь всегда лучше лишний раз уступить дорогу, чем, «не зная бродя», пойти на возможную аварию.

В заключение хочу сказать, что перекресток — это место, где подвергаются испытанию все качества, необходимые безопасному водителю. Здесь в создающейся, порой — экстремальной, обстановке немедленно выявляются все хорошие и плохие стороны его характера, обученность, тренированность, даже, можно сказать, — проявляется его моральный облик. Приближаясь к перекрестку, надо не только сконцентрировать все внимание на оценке дорожной обстановки и выборе правильных приемов управления транспортными средствами, но своевременно «спрятать в карман» неуместный гонор, синдром лидерства, вспыльчивость, лихость. И покорно останавливаться и уступать дорогу всем, кому Правила дают приоритет в движении. Только так можно безопасно преодолеть любой перекресток всегда и во всех случаях.

ПРОЕЗД ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ, ОСТАНОВОК ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. ПРИОРИТЕТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

1. ПРАВИЛА ОХРАНЯЮТ ПЕШЕХОДОВ И ПАССАЖИРОВ

Хотя мы много говорим о равенстве пешехода и водителя в отношении ответственности перед законом за нарушение требований Правил, безусловно, необходим ряд средств для защиты пешехода, выходящего на проезжую часть дороги, от наездов. Никогда нельзя сбрасывать со счетов немощность, хрупкость человека перед массой движущегося с высокой скоростью металла, которым управляет такой же человек, имеющий подчас те же недостатки и слабости, а иногда еще менее дисциплинированный, чем его собрат, идущий пешком. Не менее весом и довод, что в случае контакта между автомобилем и пешеходом, пострадавшим всегда является пешеход.

Все эти соображения вызывают необходимость ряда принудительных мер для водителей транспортных средств по защите пешехода и предотвращению наездов на него даже тогда, когда он «неправ». Особенно такие меры предосторожности необходимы у тех мест, где организовано пешеходное движение через проезжую часть: у пешеходных переходов и остановок общественных видов транспорта.

Мы уже знаем, что существуют пешеходные переходы, на которых движение не регулируется. Здесь необходимо напомнить, что пешеходным переходом по терминологии Правил считается не любое место, где разрешено переходить проезжую часть дороги, а только МЕСТА, ОБОЗНАЧЕННЫЕ дорожными знаками или дорожной разметкой. Нерегулируемый пешеходный переход обозначается разметкой «зебра». Идущие по такому переходу пешеходы пользуются преимуществом перед движущимися транспортными средствами. Именно поэтому, хотя Правила и не вводят таких ограничений, водитель, приближаясь к нерегулируемому переходу, должен несколько снижать скорость даже тогда, когда на переходе нет идущих людей, чтобы в случае необходимости быть готовым выполнить действия по остановке транспортного средства (это рекомендация автора).

Правила требуют замедлить скорость или остановиться, чтобы не создавать помехи пешеходам, уже находящимся на переходе (имеется в виду весь переход в зоне полосы вашего направления движения). Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось транспортное средство, то водители других транспортных средств могут продолжать движение, лишь убедившись, что перед остановившимся транспортным средством нет пешеходов, движущихся в сторону его движения.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! (рисунок 98). Перед нерегулируемым пешеходным переходом остановился автобус, водитель которого уступает дорогу двум пешеходам, идущим от правого тротуара. Водитель легкового автомобиля приближается к переходу с большой скоростью, ему кажется, что он все предусмотрел: он заметил идущего вторым пешехода и рассчитал, что успеет проехать мимо стоящего автобуса. Кроме того, он «взял на учет» и встречный автомобиль, водитель которого имеет полную обзорность всего перехода и тем не менее не снижает скорости. Вывод — на переходе больше никого нет!

А как же пункт 15.2 Правил? Ведь он **КАТЕГОРИЧЕСКИ** требует в создавшейся обстановке не рассуждать, а остановиться или тормозить, пока не будет просмотрено пространство перед стоящим автомобилем (а его-то наш водитель и не видит!) Требование не выполнено и... наезд.

Слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью, водитель обязан пропускать во всех случаях и во всех местах, в том числе и вне пешеходных переходов.

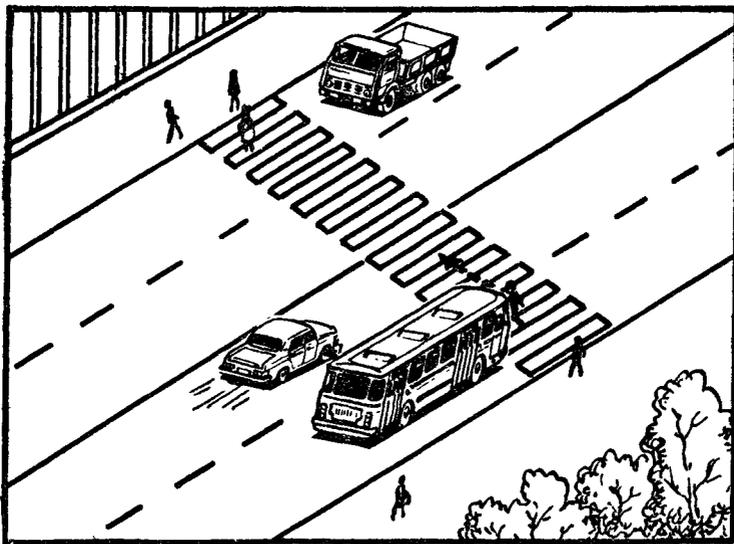


Рисунок 98.

В местах, где движение регулируется,— на перекрестках и регулируемых переходах, в момент включения разрешающего сигнала светофора или подачи регулировщиком жеста, разрешающего движение, водители транспортных средств должны дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части данного направления, то есть достичь или тротуара, или оси дороги. Здесь-то и может создаться аварийную ситуацию «проскакивание» сходу мимо стоящих транспортных средств — ведь такая обстановка точно соответствует описанной выше (изображена на рисунке 98), хотя там комментируется другой пункт Правил.

Выбирая место остановки в зоне проезжей части, водитель всегда должен думать об удобстве пешеходов, стремиться не создавать им помехи. Если водитель заметил, что за пешеходным переходом образовался затор или просто остановилось другое транспортное средство и он, продолжая движение, вынужден будет остановиться на переходе, он должен прекратить движение. Такая позиция часто встречается, когда плотно движущаяся череда автомобилей, во время следования через перекресток, вдруг начинает терять скорость — впереди препятствие. Здесь водители, приближаясь к пешеходным переходам, должны притормаживать и пересекать их, только убедившись, что за переходом достаточно места для их автомобиля на случай внезапной остановки движущихся впереди транспортных средств. Если в движении водитель вынужден был затормозить в зоне перехода и не имеет возможности продвинуть автомобиль дальше, то он должен (по возможности и с большими предосторожностями) подать автомобиль с перехода задним ходом.

Еще одно правило предоставляет пешеходу приоритет в движении перед транспортными средствами — во время перехода к трамваю попутного направления, **СТОЯЩЕМУ** на остановке посреди дороги, и при движении от него. Еще раз на страницах этой книги напоминаем, что это преимущество «работает» только тогда, когда трамвай **СТОИТ**. Пока же он движется к остановке, каждый вышедший встречать его на проезжую часть потенциальный пассажир Правилами не охраняется и может стать жертвой дорожного движения.

И еще один пункт из серии «неписаных правил». Увидев стоящее транспортное средство, имеющее опознавательный знак перевозки групп детей, водитель должен уступить дорогу детям, переходящим проезжую часть. Думаю, что здесь авторы Правил имели в виду просто повысить бдительность водителя, так как «дети есть дети», их поведение не всегда прогнозируется и, заведя на борту автобуса или грузовика знак «Дети», водитель должен быть готов предпринять необходимые действия. Детей же через проезжую часть **ВОДЯТ** взрослые и по их сигналу водитель должен был бы остановиться и при отсутствии в Правилах такого пункта.

Правила дорожного движения, оберегая от возможных опасностей пешеходов и пассажиров общественных видов транспорта, предусмотрели в ряде случаев не только их приоритет, но и приоритет перевозящих их автобусов, троллейбусов и трамваев перед прочими видами транспорта.

Пункт 18.1 определяет, что вне перекрестков (на перегонах дороги), где трамвайные пути пересекают путь движения безрель-

совых транспортных средств, трамвай имеет преимущество в движении. На рисунке 99 показана позиция, когда трамвайное полотно переходит с оси дороги на край проезжей части. Водители всех прочих транспортных средств уступают дорогу маневрирующему трамваю.

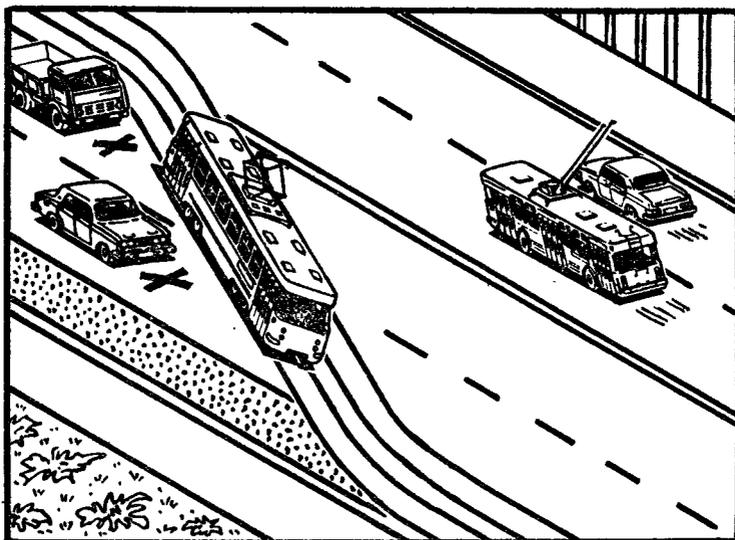


Рисунок 99.

На некоторых дорогах имеются специально выделенные полосы для движения транспортных средств общего пользования. Эти полосы отделены от остальной проезжей части дороги разметкой, нанесенной либо сплошной, либо пунктирной линией, и обозначаются несколькими дорожными знаками из группы информационно-указательных (5.9, 5.10.1—5.10.4), указывающими водителю не только наличие выделенной полосы, но и направление движения по ней транспортных средств общего пользования — по ходу или против установленного на дороге движения. Полоса может располагаться справа или слева по ходу движения остальных транспортных средств. Кроме того, водителей, выезжающих на дорогу с выделенной полосой с пересекающих дорог, предупреждают о системе движения, включающей выделенные полосы.

На выделенной полосе запрещаются движение и остановка других транспортных средств. Однако, если эта полоса отделена от прочей проезжей части пунктирной линией, то водители имеют право:

— при подготовке к повороту направо перестраиваться на эту полосу;

— заезжать к краю проезжей части для посадки и высадки пассажиров;

— выезжать в выделенную полосу при правом повороте с пересекающей дороги.

Еще одно предоставление приоритета, требующее комментария, так как при его реализации может возникнуть аварийная ситуация. В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение от остановки, только убедившись, что им уступают дорогу.

Как видим, приоритет автобусам и троллейбусам предоставлен с большой оговоркой, которая практически звучит так: «Ты имеешь право на приоритетное движение, все прочие должны уступать тебе дорогу. Но если ты видишь, что в приоритете отказано, и водитель другого транспортного средства дорогу тебе не уступает, ты ОБЯЗАН уступить дорогу сам!» Думаю, что всем ясно, чем вызвано такое ограничение предоставленного права — транспортные средства общего пользования перевозят группы людей (груз бесценный, который не должен подвергаться никакому риску). Ответственность водителей этих транспортных средств должна быть высочайшей и, соответственно, крайними — меры предосторожности.

Однако не все водители поголовно обладают этим чувством в полной мере и иной, «оскорбленный» непредоставлением ему права, отведенного Правилами, может пойти «на прорыв». Вот здесь он и предупрежден, что за последствия будет нести ответственность в полной мере, наравне с водителем, не уступившим дорогу. И вот пример из судебной практики (позиция на рисунке 100*).

Закончив посадку и высадку пассажиров, водитель автобуса маршрута № 5 «Б» стал выезжать с обособленной остановки на дорогу, предварительно включив сигналы левого поворота. При этом он заметил автомобиль ВАЗ-2106, движущийся в первой полосе с достаточно высокой скоростью. Учитывая, что видимость прекрасная и водителю «Жигулей», который в соответствии с пунктом 18.3 обязан уступить ему дорогу, ничего не мешает выполнить это требование, водитель автобуса выехал на проезжую часть дороги. Водитель же легкового автомобиля «И» попросту не знал требований приведенного пункта и считал, что водитель автобуса должен пропустить его, выезд автобуса на дорогу вблизи перед его автомобилем был для него неожиданностью и он не смог остановить автомобиль.

Произошло столкновение, при котором суммарный материальных ущерб составил 1550 руб., два пассажира автомобиля «Жигули» получили телесные повреждения средней тяжести, а один тяжкие (перелом руки). Следователь возбудил уголовное дело по факту столкновения и предъявил обвинение обоим водителям по статье 208 УК Узбекской ССР: водителю «И» за нарушение требований части первой пункта 18.3, а водителю «Б» за нарушение части второй пункта 18.3 Правил дорожного движения. Таким образом, к ответственности привлечены оба водителя — один за то, что не уступил дорогу, а второй — за то, что продолжал движение, не убедившись в том, что ему дорогу уступают,

Так Правила охраняют жизнь и здоровье участников дорожного движения, не являющихся водителями транспортных средств, независимо от того, находятся они на проезжей части дороги или передвигаются в транспортных средствах в качестве пассажиров.

2. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

А вот еще один случай происшествия с автобусом, который по вине его водителя закончился ужасной катастрофой. В один из августовских дней 1987 года ранним утром автобус одного из АТП Каракалпакского автотреста МИНАТ УзССР выехал для перевозки пассажиров по маршруту. Однако шоферу Мнажатдинову показалось «скучно» на закреплённом маршруте и он в 10-м часу утра перебрался на Кунградскую дорогу, загрузился безбилетниками и повез их по дороге, непригодной для движения автобусов. Пересекая неохранный железнодорожный переезд, он пытался проскочить перед близкоидущим локомотивом. Произошло столкновение автобуса с грузовым составом, при котором пострадали все 26 человек, находившихся в автобусе, 19 из них погибли.

Железнодорожные переезды всегда являлись самым опасным местом на дороге, предназначенной для движения транспортных средств. Эти пересечения путей движения автомобилей и железнодорожных составов ограждаются предупреждающими дорожными знаками, оснащаются средствами сигнализации и шлагбаумами; специальная вырубка насаждений вблизи переездов обеспечивает для водителей обзорность в значительной зоне. Да и оборудуются сами пересечения в местах, где дорога не имеет изгибов, проезжая часть на самом переезде всегда содержится в идеальном состоянии. Все эти меры призваны максимально снизить вероятность контактов транспортных средств с железнодорожными составами.

И все же эти столкновения случаются достаточно часто. В течение года на железнодорожных переездах на территории СССР происходит несколько сот таких происшествий, каждое из которых сопровождается огромными материальными потерями и человеческими жертвами. В подавляющем большинстве случаев — это следствие грубейших нарушений действующих правил со стороны водителей автотранспортных средств. Причем, когда расследуются обстоятельства такой катастрофы, то недоумение у следственных работников всегда вызывает то обстоятельство, что водитель утверждает — «не заметил приближающегося локомотива!». Но ведь не муха железнодорожный состав, чтобы его «не заметить», тем более, что в большинстве случаев (кстати, как в примере, с которого мы начали) железнодорожное полотно хорошо просматривается в обе стороны на достаточно большом расстоянии.

Нет, не внезапным бывает появление поезда для водителя, особенно для того, кто, не обращая внимания на горящие красные огни, на подающий звуковые сигналы «ревун», хладнокровно объезжает опущенные на переезде штанги шлагбаума. Да и масса введенных предупредительных средств даже перед неохранным

емым переездом по идее должна исключить «внезапность» появления поезда. Вспомним — при подъезде к железнодорожному переезду вне населенного пункта еще за 300 метров водитель встречает предупредительный знак 1.2, а не менее чем за 50 метров перед переездом — еще один такой же. Мало того, установлены щиты 1.4.1—1.4.3, которые числом красных полос (по принципу — «три—два—один—переезд!») ориентируют водителя о дистанции, остающейся до места опасности. И, наконец, сами железнодорожные пути-то не упрятаны, четко видны водителю, и мысль о том, что сейчас может на них появиться быстро идущий состав, обязательно должна осенить его. Только высшая мера безответственности и разгильдяйства может заставить человека проигнорировать все эти предупредительные меры. И все же... переезд продолжает собирать жертвы катастроф.

Правила дорожного движения устанавливают на переезде бесспорный и безоговорочный приоритет поезда перед транспортными средствами, пользующимися дорогой. Приближаясь к железнодорожному переезду, водитель должен руководствоваться всеми сигналами, дорожными знаками и разметкой, положением шлагбаума, указаниями и сигналами дежурного по переезду. Сигналом дежурного, запрещающим движение, является положение, когда он обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом или красным флажком, или с вытянутыми в стороны руками. Дежурный может предупреждать водителя об опасности голосом или давать ему указания, запрещающие те или иные действия.

Если шлагбаум закрыт, категорически запрещается выезжать на железнодорожный переезд, даже если практически имеется такая возможность, а поезд еще далеко. Если шлагбаум еще не опустился, но уже горят запрещающие огни светофора, движение также запрещено. Продолжать движение водитель может только при выключенном светофоре и открытом с обеих сторон шлагбауме, но только после того, как убедится в отсутствии приближающегося поезда.

В случаях, когда движение через переезд запрещено, или (на неохраняемом переезде) пропускается приближающийся поезд, водитель должен остановиться перед переездом:

— при наличии разметки — у стоп-линии или знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

— при наличии светофора и шлагбаума — перед светофором или не ближе 5 м до шлагбаума;

— на неохраняемом переезде — не ближе 10 м от ближайшего рельса. Поскольку правила, касающиеся поведения водителя в зоне железнодорожного переезда, были несколько рассеяны по другим разделам, теперь мы можем изобразить зоны различных ограничений для водителей в комплексе на одном рисунке. (Рисунок 101*).

Собираясь пересекать переезд, водитель должен быть внимателен не только к обстановке на самом переезде, но и за ним. Если за переездом образовался затор или другая помеха в движении, то водитель не должен выезжать на переезд, а остановиться перед ним с соблюдением всех мер предосторожности. Если транспортное средство по возникшей причине застопорило на переезде и его не удастся удалить, водитель должен строго и

последовательно действовать в соответствии с положениями пункта 16.6 Правил.

В целях создания благоприятных условий для пересечения переезда другими водителями и предотвращения создания аварийных ситуаций, водители не должны ни при каких обстоятельствах объезжать стоящие перед закрытым шлагбаумом транспортные средства, самовольно открывать шлагбаум или объезжать его, пересекать железнодорожные пути в местах, не являющихся «железнодорожными переездами». Только с ведома начальника дистанции пути железной дороги разрешено движение через переезд транспортных средств и их составов, имеющих габариты и вес выше стандартных, а скорость движения менее 8 км/час.

Водитель должен помнить, что ни одно дорожное происшествие не влечет таких тяжелых последствий, как столкновение железнодорожных составов с автотранспортом, и принимать все предусмотренные Правилами меры предосторожности, чтобы не стать участником такой катастрофы.

ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМАГИСТРАЛЯМ. ПОЛЬЗОВАНИЕ ВНЕШНИМИ СВЕТОВЫМИ ПРИБОРАМИ. БУКСИРОВКА МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. УЧЕБНАЯ ЕЗДА

1. НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ

Что такое «автомагистраль»? Вопрос этот может показаться праздным, так как в пункте 17.1 Правил движения, которым отменяется соответствующая глава, написано «На автомагистрали (дороге, обозначенной знаком 5.1)...» Отсюда можно сделать единственно правильный вывод — автомагистраль, это дорога, обозначенная определенным знаком. При этом Правила совершенно не оговаривают ни ширины, ни вида покрытия, ни количества полос на автомагистрали, служащих ее видимыми приметами.

И все же ошибки в определении автомагистрали встречаются нередко. Водитель, которого инспектор ГАИ оштрафовал за превышение допустимой скорости движения на дороге, прозванной в народе «бетонкой», оправдывается: «Так это же автомагистраль, на ней мне разрешено 110 км/ч!» А на вопрос: «Почему он считает «бетонку» автомагистралью?», отвечает, что определил эту категорию дороги по числу рядов движения, четкой разметке, виду покрытия (бетонные плиты) и наличию конструктивно устроенной разделительной полосы. Но ведь единственный признак автомагистрали — дорожный знак «Автомагистраль»! А его-то на «бетонке» и нет...

Чтобы рассеять сомнения, несколько слов об автомагистрали как дороге высшего класса, самой высокой категории. Ее привлекает перед другими типами дорог выражается не в вышеприведенных параметрах, а в полном комплексе созданных на ней условий для длительного, бесперебойного движения с высокими скоростями. Звание «автомагистрали» не присваивается дороге после ее строительства и, тем более, после какого-то периода эксплуатации. Автомагистраль специально проектируется и строится, ее трасса глубоко продумывается и прокладывается по наиболее выгодному рельефу местности с наименьшим количеством водных преград, больших перепадов высот и необходимости создания крутых кривых в плане. Построенная автомагистраль не имеет сквозных пересечений в одном уровне, крутых подъемов и спусков, на ней обеспечена обзорность любого участка на достаточно большом расстоянии и имеется достаточное количество площа-

док, дающих возможность совершить остановку или стоянку вне проезжей части дороги.

Перед каждым примыканием другой дороги в одном уровне, площадкой для остановки и стоянки, карманом для остановки транспортных средств общего пользования и после этих сооружений строятся специальные полосы торможения и полосы разгона (рисунок 102), позволяющие поддерживать постоянный режим скорости на автомагистрали.

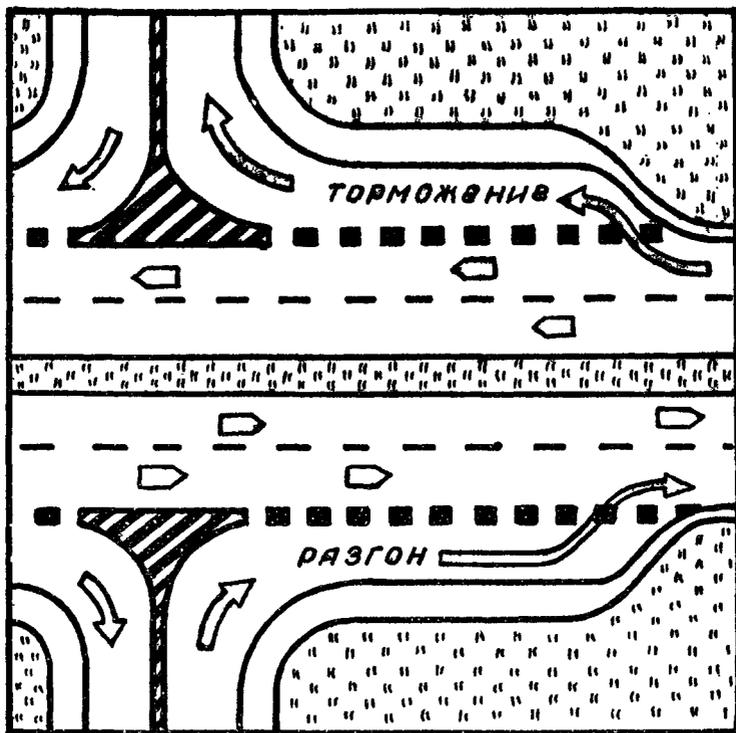


Рисунок 102.

Водитель, заблаговременно предупрежденный дорожным знаком о приближении к съезду с дороги (или въезду на автомагистраль — если он движется по примыканию), начинает готовиться к маневру на полосу. Двигаясь по автомагистрали, он, увидев разметку 1.8 на границе с полосой, старается, не снижая скорости (I) вписаться в полосу замедления как можно ближе к ее началу, чтобы иметь достаточную дистанцию для плавного снижения скорости. И выезжает на примыкающую дорогу уже с нормальной, допустимой на этой дороге скоростью.

Несколько сложнее обстоит дело с выездом на автомагистраль, ибо здесь, при сложившихся неблагоприятных обстоятельствах, водитель может не успеть набрать скорость, установленную на магистрали. И тогда он должен занять у пограничной разметки позицию, не создавая помех другим водителям, въезжающим на магистраль, дожидаясь полного отсутствия в зоне видимости транспортных средств, которым может быть создана помеха, и только тогда выезжать на автомагистраль и набирать скорость уже на ней.

В целях поддержания ритмичного движения в заданной скорости, на автомагистрали введен целый ряд запретов. В пределах этой дороги вообще запрещено движение пешеходов, велосипедистов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных механических транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч. Запрещено движение грузовых автомобилей с полной массой более 3,5 тонны далее второй полосы проезжей части и остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаком 5.15 «Место стоянки» или 6.11 «Место отдыха».

При строительстве автомагистрали в разделительной полосе оставляют разрывы, однако они предназначены для маневров строительных и уборочных машин, работающих на дороге, а также для разворотов автомобилей спецслужб, подающих специальные сигналы. Водителям прочих транспортных средств запрещается выезжать в эти разрывы и использовать их для разворотов. Как правило, перед таким разрывом по дороге устанавливается знак 4.1.1 «Движение прямо». Естественно, что на автомагистрали запрещено движение задним ходом и категорически недопустима учебная езда.

Вдоль всей проезжей части автомагистрали с обеих сторон наносится линия разметки 1.2 (широкая сплошная линия, применяемая исключительно для этих целей). Справа по ходу движения, вдоль правого края проезжей части, за разметкой 1.2 по возможности оставляется полоса дороги, предназначенная для вынужденной остановки транспортных средств. Использовать эту полосу дороги для других целей запрещено. В случае вынужденной остановки водитель, приняв меры к выводу автомобиля за границу проезжей части дороги, обязан выставить знак аварийной остановки.

Знак аварийной остановки или красный фонарь выставляется водителем транспортного средства во всех других случаях остановки вне специально отведенных для этого площадок,

2. СВЕТ НА АВТОМОБИЛЕ

На современных автомобилях устанавливается ряд внешних световых приборов, каждый из них имеет строго определенную область применения и должен быть использован только по прямому назначению. Однако осветительные приборы водитель может использовать для подачи сигналов, привлечения внимания других участников движения и для обозначения своего транспортного средства в потоке. Такими приборами являются фары дальнего и ближнего света (совмещенные или устроенные само-

стоятельно), противотуманные фары и задние противотуманные фонари, фара-прожектор и фара-искатель, фонарь заднего хода, габаритные огни. Место размещения приборов на автомобиле и их число оговариваются заводом-изготовителем и ГОСТами, а порядок их применения и допуски на установку дополнительных приборов — Правилами дорожного движения.

Водитель должен использовать световые приборы, особенно головного освещения автомобиля, крайне разумно и рационально. Применяя их для освещения дороги или для подачи сигналов, он всегда должен помнить о своих коллегах-водителях, которых может ослепить, дезориентировать в своих намерениях или помешать их движению. При движении в темное время суток на неосвещенных участках дорог на любом механическом транспортном средстве должен быть включен дальний или ближний свет фар, а на освещенных — ближний свет фар (или противотуманные фары) или габаритные огни. Это требование является категорическим, так как в этом случае принудительное включение фар не служит целям освещения дороги (водитель это делает и без такого требования, если видимость станет недостаточной), а для обозначения движущегося транспортного средства.

Давайте последовательно рассмотрим в свете требований Правил и ГОСТов порядок установки всех внешних световых приборов автомобиля.

Фары дальнего и ближнего света. В современном транспортном средстве существует достаточно рациональная система регулировки направления светового потока ближнего и дальнего действия. Это имеет принципиальное значение не только для хорошего освещения дороги, но и для создания нормальных условий движения водителям встречных транспортных средств. Как уже сказано выше — дальний свет фар должен включаться на неосвещенных участках дороги. Однако и освещенные участки могут из-за густых высоких деревьев и по другим причинам иметь полосы неосвещенной поверхности дороги («зффект зебры»), что заставляет глаза водителя попеременно адаптироваться к различной степени освещенности. Это опасно и потому на таких участках рекомендуется ездить с включенным дальним светом фар.

Уровень светового пучка фар должен быть строго отрегулирован. Ближний свет должен освещать дорогу на расстоянии порядка 30—60, а дальний — на 100—150 метров, световой поток должен быть направлен прямо на полосу движения автомобиля. Необходимо избегать отклонений от стандартного направления и по вертикали и по горизонтали, так как от этого зависит степень ослепления встречных водителей. При повороте фары вверх слепящее действие пучка увеличивается и достигает максимального при отклонении от нормальной оси на 4°. Между прочим, известны случаи, когда водители-«дальнобойщики», систематически пользующиеся ночными дорогами, специально несколько отклоняли свет фар в сторону полосы встречного движения и поднимали ось светового пучка, заставляя встречных водителей шаркавать а сторону и обеспечивая себе безопасный интервал.

Правила движения требуют переключить дальний свет на ближний не менее чем за 150 метров до встречного транспортного средства, или на большем расстоянии, если встречный водитель «просигналит» фарами просьбу о таком переключении. Во-

датель обязан переключить дальний свет на ближний и в других случаях, если он может ослепить других водителей, в том числе и движущихся попутно (через зеркало заднего вида). Ослепление встречных водителей дальним светом на больших расстояниях возможно чаще всего в горах, при движении по серпантинам. Здесь пользоваться дальним светом надо особенно осторожно.

В случае ослепления водитель должен сразу (первое!) включить аварийную сигнализацию и, не меняя полосы движения, снизить скорость и остановиться. Выполнение этих действий именно в такой последовательности имеет принципиальное значение. В отмененных с 1 января 1987 года Правилах движения изложенное требование предлагалось в обратном порядке («Снизить скорость, остановиться и включить аварийную сигнализацию»), который не обеспечивал безопасности. Судите сами — ведь весь остановочный путь (с момента ослепления) за рулем автомобиля находится ослепленный, практически не видящий дороги водитель. Следовательно, для всех окружающих, особенно для пешеходов, переходящих дорогу, не безразлично — движется этот «слепой» автомобиль, будучи плохо различимым в темноте или сверкая аварийными огнями, как новогодняя елка. Приведенные соображения подтверждают факт реального происшествия.

АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ! (Рисунок 103). В городе Ташкенте по улице Чиланзарской двигался в сторону перекрестка с улицей Волгоградской грузовой автомобиль с включенными габаритными огнями, в кузове которого находились люди. Когда до перекрестка оставалось около 100 метров, слева из-за угла выехал с правым поворотом навстречу водителю троллейбус, на котором был включен дальний свет. Водитель грузовика был ослеплен и совершенно «потерял» дорогу. Он, не меняя полосы движения, стал тормозить и остановился, после чего включил аварийную сигнализацию (так требовали Правила). Но в середине его остановочного пути от правого тротуара поперек дороги побежала женщина, спешащая к троллейбусной остановке. Женщина была сбита (а водитель этого даже не заметил) и получила телесные повреждения. Впоследствии она категорически утверждала, что ориентировалась на огни троллейбуса, но совершенно не видела тормозящего автомобиля. А ведь если бы он двигался с включенной аварийной сигнализацией, то почти наверняка несчастие было бы предотвращено.

Габаритные огни. Зачастую водители недооценивают роли габаритных огней и подолгу не меняют перегоревшую в «габаритнике» лампочку. А между тем в условиях плохой видимости и в ночное время габаритные огни «рисуют» контур автомобиля, ориентируя встречных и попутных водителей в поддержании необходимого интервала.

Габаритные (или стояночные) огни должны быть включены в темное время суток и в условиях недостаточной видимости не только в движении, но и при остановке и стоянке на неосвещенных участках дороги. В случае их неисправности, транспортное средство должно быть отведено за пределы дороги, а если это невозможно, его необходимо обозначить либо включением аварийной сигнализации, либо установкой, в соответствии с требованиями Правил, знака аварийной остановки.

Противотуманные фары и противотуманные задние фонари.

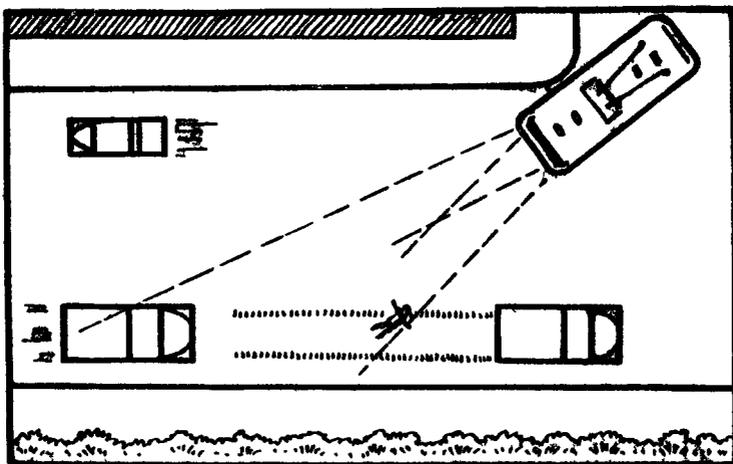


Рисунок 103.

Противотуманные фары устанавливаются: на автомобиль — две, на мотоцикл одна. Они должны располагаться не выше основных фар, на равном расстоянии от оси автомобиля, не менее 250 мм от поверхности дороги и не далее 400 мм от наружного габарита по ширине. Их включение может быть автономным от основного света, но обязательно одновременно должны включаться габаритные огни и освещение номерного знака.

Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости как самостоятельно, так и вместе с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- с целью обозначения транспортного средства (вместо ближнего света фар), в том числе и в светлое время суток — при движении в колонне, при движении по полосе, обозначенной знаком 5.9, навстречу общему потоку движения, а также в других случаях и местах, указанных в пункте 8.8 Правил движения.

Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости.

Фара-прожектор и фара-искатель. Фара-прожектор устанавливается обычно на скоростных пассажирских транспортных средствах, например, междугородных автобусах-экспрессах; крупногабаритных грузовых автомобилях, дорожных и строительных самоходных машинах. Пользоваться прожектором на дорогах общего пользования можно только вне населенных пунктов при отсутствии встречных транспортных средств, соблюдая все меры, чтобы избежать ослепления встречных водителей.

Фара-искатель устанавливается, как правило, на автомобилях оперативных служб, а также на автомобилях, обслуживающие ава-

рийные и ремонтные организации. Этот световой прибор не является курсовым и вообще не должен использоваться в движении для освещения дороги. Фара-искатель служит для освещения объектов, находящихся вне дороги (например, для поиска нужного дома, прилегающей дороги, места происшествия), или на дороге недалеко от автомобиля, находящегося в статичном положении.

На территории населенных пунктов использовать эти фары могут только водители автомобилей оперативных служб при выполнении служебного задания.

Знак автопоезда. Знак устанавливается на грузовых автомобилях и колесных тракторах (класса 1,4 тонны и выше), работающих с прицепами, и на сочлененных автобусах и троллейбусах над передней частью кабины. Водитель должен включать этот световой прибор при движении, а также при остановке и стоянке автопоезда в темное время суток. Не надо забывать, что обочина — один из элементов дороги, некоторые водители, выведя автопоезд на обочину, оставляют его с выключенным опознавательным знаком, что создает опасность наезда.

3. БУКСИРОВКА — ОТВЕТСТВЕННОЕ МЕРОПРИЯТИЕ

Правила дорожного движения предусматривают специальные условия и ограничения только для водителей, буксирующих механическое транспортное средство. Движение же автомобилей с прицепом, которое практически тоже является одним из видов буксировки, не ограничивается какими-либо нормативами. Думаю, что это противно логике, так как при буксировке механических транспортных средств (представляющих собой такую же тележку, как прицеп) за рулем буксируемой машины сидит человек, который может как-то влиять на трассу движения автопоезда и, в случае необходимости, осуществлять торможение. Буксируемый же прицеп (или прицепы) движется не по воле человека, а по законам физики, и когда в силу неисправности или поломки связующего звена прицеп на ходу рассоединяется с тягачом, он превращается в бездушную массу металла, способную натворить много бед. Думается, что когда-нибудь те, кто работает над текстами Правил, осознают необходимость введения некоторых ограничений на движение автомобилей с прицепами.

Буксировка может осуществляться четырьмя способами.

— На гибкой сцепке — когда связующим звеном служит трос или канат, длина которого ограничена установленным расстоянием между транспортными средствами в пределах 4—6 метров. Как уменьшение, так и повышение этого предела опасно — в первом случае это может прервать остановочный путь буксируемого транспортного средства при торможении тягача, а во втором приводит к опасному изменению траектории движения буксируемого.

— На жесткой сцепке — при помощи металлического буксирного дышла (лучшие — трубчатой конструкции), надежно соединенного с буксирными приборами обоих транспортных средств. Длина жесткого буксира не должна превышать 4 м, нижний предел не ограничивается.

— При помощи буксирного шарнира, осуществляющего непосредственную сцепку с тягачом и обеспечивающего при прямолинейном движении возможность следования буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего. В этом случае можно осуществлять буксировку без водителя в кабине буксируемого автомобиля.

— Частичной погрузкой в кузов буксирующего автомобиля. Этот вид буксировки применяется, как правило, для автомобилей с полностью неисправными тормозами и рулевым управлением или при невозможности выполнить другие виды буксировки. При этом передняя ось буксируемого автомобиля помещается в кузов буксирующего и надежно там закрепляется. Таким способом можно буксировать максимум два автомобиля.

При буксировке на гибкой сцепке у буксируемого транспортного средства должны быть полностью исправны рабочая тормозная система и рулевое управление, а при буксировке на жесткой сцепке — только рулевое управление. Транспортное средство с неисправным рулевым управлением разрешается буксировать только методом его частичной погрузки.

При гибкой сцепке связующее звено через каждый метр обозначается сигнальными флажками или щитками размером 200×200 мм с нанесенными по обеим сторонам диагональными красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм. Правило это действует много лет, но пусть читатель вспомнит — часто ли ему встречалась на дороге буксировка, где трос был обозначен соответствующим образом? Некоторые отвечают — «никогда!» Во всяком случае, мне встречался трос, обозначенный полосатыми щитками, только на армейских автомобилях. Прочие же водители используют в качестве сигналов на тросе разные тряпки, ветошь, словом — что под руку попадется. Вот и главная причина тех несчастных случаев, когда пешеход или транспортное средство в условиях недостаточной видимости буквально «натываются» на буксирный трос, пересекающий им дорогу.

Во всех случаях скорость движения при буксировке не должна превышать 50 км/ч.

Буксировка запрещается:

- на гибкой сцепке в гололедицу;
- при общей длине состава сцепленных транспортных средств, превышающей 24 метра;
- мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов;
- более одного механического транспортного средства (как исключение по согласованию с Госавтоинспекцией в каждом отдельном случае допускается буксировка двух механических транспортных средств на жесткой сцепке или методом частичной погрузки).

Отдельно необходимо остановиться еще на одном ограничении. Мы уже знаем, что автомобиль с неисправными тормозами разрешено буксировать только на жесткой сцепке, но при этом его фактическая масса должна быть не более половины фактической массы буксирующего. То есть, если буксирующий автомобиль имеет массу на момент буксировки 5 тонн, то на нем можно буксировать другой автомобиль с неисправными тормоза-

ми фактической массой не более 2,5 тонны. Но ведь бывает случай, когда буксировать надо, а автомобиль, требующий буксировки, тяжело гружен. В этом случае (по возможности) необходимо переместить груз в кузов тягача, доведя его массу до удвоенной массы буксируемого.

Правила строго ограничивают перевозку людей в транспортных средствах при буксировке. При буксировке на жесткой или гибкой сцепке запрещается перевозить пассажиров в буксируемых транспортных средствах — автобуса, троллейбуса и кузова грузовика. В буксируемых автомобилях это не запрещено. При буксировке частичной погрузкой запрещено перевозить людей в кузове буксирующего автомобиля, также в кабине и кузове буксируемого.

4. УЧЕБНАЯ ЕЗДА

Качество обучения водителя навыкам практического вождения имеет прямое воздействие на поведение водителя в будущем и отсюда — на безопасность дорожного движения. Однако, в силу того, что сам этот процесс не представляет большой опасности, так как рядом с курсантом всегда находится опытный водитель — инструктор, бдительно следящий за всеми его действиями, Правила не уделяют учебной езде много внимания. И все же ряд положений, введенных в этой области, должен знать каждый водитель, так как в определенных условиях и обстоятельствах он сам может оказаться обучающим.

Первоначальным приемам управления начинающий (потенциальный) водитель должен обучаться на закрытых территориях — площадках, автодромах, но ни в коем случае не на дорогах общего пользования. Выезжать на эти пути обученный может только тогда, когда он перестает отвлекаться от наблюдения за дорожной обстановкой и твердо переместит свое внимание с педалей и рычагов управления на дорогу. Учебная езда на дорогах допускается только с мастером производственного обучения (или другим обучающим лицом) после твердого усвоения курсантом действующих Правил дорожного движения. Без этих знаний обучение вождению на дороге бессмысленно, так как, выполняя команды обучающего, обучаемый не сможет скорректировать их с установленным в данном месте порядком движения.

Согласно принятому у нас в стране положению, в регионах, где имеются достаточно густо расположенные учебные заведения, готовящие водителей, обучение проводится исключительно в этих школах и курсах. Здесь практической езде имеют право обучать лица, имеющие специальные документы на это право. Если же обучение вождению проводится в индивидуальном порядке, то обучающий должен иметь стаж управления категорией транспортного средства, на котором проводится обучение, не менее трех лет. При этом обучаемому на легковом автомобиле должно быть не менее 16 лет, а на мотоцикле — не менее 14 лет.

На механическом транспортном средстве, предназначенном для обучения, спереди и сзади должны быть установлены опознавательные знаки — равносторонний треугольник белого цвета (стороны от 200 до 300 мм) с каймой красного цвета (ширина

наймы $\frac{1}{10}$ стороны), в который вписана буква «у» черного цвета. Учебные автомобили учебных организаций должны быть в обязательном порядке оборудованы дополнительными педалями сцепления и тормоза, а также зеркалом заднего вида для обучающего.

Другим водителям, движущимся в одном потоке с транспортным средством, на котором проводится обучение, рекомендуется повысить значение дистанции и интервала между учебным и своим автомобилем.

ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1. ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ

Когда мы говорим, что транспортное средство — источник повышенной опасности, то имеем в виду тот вред, который может быть нанесен другим участникам движения при наезде автомобилем или столкновении транспортных средств. Но не надо забывать, что опасность дорожного движения, вероятность получения травм в процессе участия в нем объективно существует не только вне транспортного средства, но и внутри него. Правила дорожного движения предусматривают целый ряд защитных мер, вводят целый ряд условий и ограничений в целях сохранения жизни и здоровья пассажиров и водителей транспортных средств (достаточно вспомнить обязательность пользования ремнями фиксации человека в автомобиле). Не забыты также правила перевозки грузов, вводимые опять же в интересах безопасности движения (а не в целях сохранения грузов в целостности и сохранности), и ряд мер, предусматривающих ликвидацию дискомфорта, создаваемого движением грузовых автомобилей.

В сфере сегодняшних автоперевозок основная масса людей перевозится на автобусах, ибо такая форма транспортировки и безопаснее и комфортабельнее. Несмотря на бурно растущий с каждым годом парк индивидуальных легковых автомобилей, наша страна продолжает занимать первое место в мире по производству и использованию автобусов. Но практически обеспечить все людские перевозки исключительно многоместным комфортабельным транспортом (особенно в сельской местности) пока не представляется возможным и потому для этих целей нередко используются и грузовые автомобили.

К перевозке людей в кузове грузового автомобиля должны допускаться наиболее дисциплинированные, опытные водители, желательно — имеющие достаточный стаж работы именно на данной марке и модели грузовика. Такой водитель должен иметь удостоверение на право управления транспортными средствами категорий «С» и «Д», а водители военных автомобилей — специальное удостоверение, выданное Военной Автоинспекцией (ВАИ).

Грузовой автомобиль, предназначенный для перевозки людей, должен быть оборудован прочными сидениями, закрепленными на бортах кузова так, чтобы не смещались вдоль оси авто-

мобили при трогании с места и резком торможении. Если сидения расположены вдоль боковых бортов, они должны иметь спинки. Также оборудуется спинкой заднее поперечное сидение. Все скамейки (сидения) крепятся на высоте не менее 15 см от верхнего края борта. Число перевозимых в кузове людей должно строго соответствовать количеству оборудованных мест для сидения.

Перед поездкой водитель должен сам проинструктировать пассажиров о соблюдении норм безопасности при посадке, высадке и размещении в кузове, предупредить их, что вставать и менять места во время движения запрещено. При перевозке групп детей в кузове грузового автомобиля должно быть не менее двух взрослых сопровождающих, а при такой же перевозке на автобусе не менее одного. Борты кузова грузового автомобиля, перевозящего детей, наращиваются на высоту не менее 0,8 м от уровня пола при сохранении на прежнем месте уровня крепления скамеек. Скорость движения при перевозке людей в кузове грузового автомобиля на всех дорогах не должна превышать 60 км/ч.

В кузове грузового автомобиля, не оборудованном для перевозки людей, разрешается проезд лица, сопровождающего груз или следующего за его получением. Но и в этом случае все они должны быть обеспечены местами для сидения, расположенными ниже уровня бортов. Перед началом поездки на загруженном автомобиле при наличии в кузове сопровождающих, водитель обязан тщательно проверить размещение и крепление груза, которые должны исключить его смещение в сторону сидящих людей.

Перевозить людей в кузове-фургоне можно только в исключительных случаях, вызванных производственной необходимостью. Такая перевозка допускается при наличии конструктивно оборудованных мест для сидения в кузове и согласовании конструкции с Госавтоинспекцией (как правило УГАИ МВД союзной республики).

Кроме этих ограничений Правилами устанавливается и ряд категорических запретов в области перевозки людей. Так запрещается перевозить людей вне кабины автомобиля (например, на подножках), трактора, других самоходных машин, на автоцистернах, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла. Это запрещение, конечно, не относится к перевозкам людей в кузове грузового автомобиля (а ведь это тоже «вне кабины»).

Нельзя перевозить пассажиров сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства (не считая детей 12-летнего возраста). Хочу напомнить, что ранее Правила ограничивали число пассажиров только в кабине на сидении рядом с водителем, что позволяло, не нарушая Правил движения, усаживать на заднее сидение автомобиля беспредельное число людей. Это нарушало расчетные нагрузки на оси автомобиля и не соответствовало интересам безопасности. Теперь число людей в кабине и кузове грузовика и в салоне легкового автомобиля должно не выходить за пределы, указанные в технической характеристике.

Кроме этого, введен запрет на перевозку детей, не достигших

12-летнего возраста, на переднем сидении легкового автомобиля и на заднем сидении мотоцикла. Это требование (в части автомобиля) обосновано невозможностью крепления ребенка ремнями безопасности и большей вероятностью его травмирования при наездах и столкновениях. Надо правильно понимать это требование и не препятствовать перевозке маленького ребенка на руках у матери, сидящей на переднем сидении и закрепленной ремнями. Ведь в этом случае ребенок перевозится не «на сидении», а на коленях матери, руки которой держат его едва ли не надежнее ремней безопасности.

В прошлые годы в стране было несколько случаев тяжелых дорожно-транспортных происшествий с автобусами общего пользования (падения с мостов, с дамбы, с путепровода), когда большое количество жертв катастрофы было напрямую связано с неумением пассажиров пользоваться аварийными выходами. В связи с этим в Правила введено требование, касающееся водителей междугородных и туристических автобусов,— перед поездкой проинструктировать пассажиров о месте расположения аварийных выходов и о правилах пользования ими.

Определено, что порядок перевозки пассажиров на транспортных средствах общего пользования устанавливается соответствующими ведомствами. Эти правила перевозки могут содержать определение посадки, высадки, остановки и стоянки этих транспортных средств; введение других норм перевозки пассажиров (но не в сторону увеличения от норм, определенных Правилами) и т. д. За соблюдением этих специфических норм и правил следит контрольный аппарат ведомства, установившего эти ограничения. Сотрудники Госавтоинспекции не обязаны контролировать выполнение требований, установленных другими ведомствами, однако по распоряжению местных органов власти они могут в процессе выполнения своих основных служебных задач обращать внимание и на нарушение этих требований. Однако, обнаружив такое нарушение, инспектор ГАИ только делает замечание водителю и дает рекомендацию устранить отклонение от требований ведомственной инструкции. Применять же введенные законом санкции можно исключительно за нарушение требований Правил дорожного движения.

Зачастую, комментируя Правила движения, некоторые специалисты делают акцент на правилах перевозки людей, считая ее более ответственным процессом, чем перевозка грузов. При этом главным мотивом является тезис — «люди — бесценный груз!» Однако такая оценка степени ответственности тех или иных перевозок неправомерна, так как несоблюдение правил движения с грузами может привести к беде не меньшей, при которой, кстати, может пострадать людей больше, чем при нарушении правил людских перевозок.

Загружая свой автомобиль и прицеп, водитель должен так распределить массу груза (в том числе и пассажиров в кузове), чтобы распределение нагрузки по осям не превышало величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства. Указание важное! При погрузке негабаритных и тяжелых (плотных) грузов в нестандартной таре возникают сложности в размещении груза по площади дна кузова. При этом может произойти нерасчетное перераспределение нагрузки

на оси автомобиля или тягача с полуприцепом. Разгрузка управляемых колес и перегруз ведущих может привести к потере управляемости автомобилем на неровной дороге, а перегруз передней оси резко затруднит управление автомобилем. То и другое угрожает безопасности движения. Водитель обязан знать, как должна распределяться нагрузка на оси его автомобиля — это указывается в паспорте и инструкции завода-изготовителя.

Можно привести примеры распределения нагрузки по осям некоторых марок грузовых автомобилей:

Марка автомобиля	Полная масса, кг	Распределение по осям				Примечание
		передняя, кг	%	задняя, кг	%	
УАЗ—451М	2700	1200	45	1500	55	На тележку
ГАЗ—52—04	5170	1560	30	3610	70	
ЗИЛ—130—76	10525	2625	25	7900	75	
ЗИЛ—133—ГЯ	17835	4460	25	13375	75	

При размещении и креплении груза в кузове автомобиля и прицепа важно соблюдение еще целого ряда нормативов.

Груз не должен подвергаться опасности других участников движения, не выпадать из кузова, не свисать сзади и с боков, касаясь земли. Он не должен перекрывать водителю обзорности, а если это неудобство невозможно устранить, необходима установка дополнительных зеркал заднего вида. Ухудшение же обзорности вперед по ходу движения автомобиля вообще недопустимо, если возникает такое осложнение при перевозке нестандартных крупногабаритных грузов (детали конструкций заводских агрегатов, монументальных строительных сооружений и т. п.), то необходимо по согласованию с Госавтоинспекцией организовать сопровождение такого грузовика (рекомендация).

Груз не должен нарушать устойчивость транспортного средства и не затруднять управления им; он не должен закрывать внешние световые и сигнальные приборы, световозвращатели (катафоты), номерные и опознавательные знаки, а также не препятствовать подаче сигналов рукой и принятию таких сигналов. Груз не должен создавать в движении шума, не пылить (пылящие грузы — цемент, порошковые красители, сухой песок должны быть надежно закрыты брезентом), не загрязнять окружающую среду.

В соответствии с нормативами пункта 26.14 Правил, который мы рассмотрим ниже, груз должен быть обозначен щитками с диагональными красно-белыми чередующимися полосами размером 400×400 мм в случаях, когда он выступает за габариты транспортного средства:

— спереди или сзади более чем на 1 м;

— если крайняя точка груза по ширине находится на расстоянии более 0,4 м от внешнего края переднего или заднего габаритного огня автомобиля.

На рисунке 104* показана система обозначения выступающих частей груза. Необходимо учесть, что значение цифр показано минимальное, выставлять сигнальные щитки надо от этого предела и выше — до разрешенных габаритов.

Правила устанавливают предельно допустимые без особого разрешения Госавтоинспекции габариты груженого или негруженого транспортного средства: высота от поверхности дороги — 4,0 м; размеры по ширине 2,5 м; длина, включая автопоезд с одним прицепом, — 20 м, автопоезда с двумя и более прицепами — 24 м. Груз может выступать за заднюю точку транспортного средства не более чем на 2 м. Все эти цифры прямо увязаны с габаритами сооружений в зоне дороги, точки которых могут быть расположены в полосе движения транспортных средств. Здесь имеются в виду высота подвески линий электропередачи и связи, просветы по высоте и ширине в мостовых сооружениях, виадуках и тоннелях, крепление средств регулирования и информации и др. Все эти точки должны быть удалены от указанных габаритов транспортных средств с необходимым запасом (интервалом), и по ширине не выступать над проезжей частью дороги.

При перевозке грузов и движении автопоездов, значительно превышающих определенные Правилами габариты, Госавтоинспекцией определяется маршрут, время суток и порядок движения — с сопровождением спецавтомобилей или других транспортных средств, обеспечивающих безопасность перевозки.

2. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА, НАДПИСИ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

«Техническая исправность — залог безопасности — такой лозунг можно увидеть на стенах многих автотранспортных предприятий. И возражать против этого невозможно, так как даже самый слабоинформированный автомобилист знает, к каким ужасным последствиям может привести довольно безобидная на первый взгляд неисправность узла или механизма. Нередки случаи, когда незатянутая с должным усилием или незащиплинованная гайка стоимостью в 2 копейки становится причиной гибели людей. И поэтому требования к техническому состоянию транспортных средств надо соблюдать особенно принципиально и неуклонно.

Общие принципы этих требований изложены в пункте 25.1 Правил движения: «Техническое состояние и оборудование участвующих в движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности дорожного движения и охране окружающей среды, должны отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил технической эксплуатации, инструкций предприятий-изготовителей, регистрационных документов и другой нормативно-технической документации». Этим объемным определением подчеркивается, что абсолютно все в конструкции автомобиля является результатом обдуманного инженерного конструктивного расчета и произвольно изменять любые технические нормативы или вводить какие-либо допуски категорически запрещено.

Запрещение эксплуатации механических транспортных средств, не прошедших государственный периодический техосмотр в установленном порядке и в определенные сроки, имеет также прямое отношение к безопасности движения. Техосмотр, проводимый специалистами в принудительном порядке, служит (особенно для индивидуальных владельцев транспортных средств) действенным

средством поддержания технической исправности. Чего греха таить, многие индивидуальцы, не обладая достаточными техническими навыками, да и просто поленившись, иногда доводят свое транспортное средство до такого состояния, что ЧП не за горами. Периодический техосмотр заставляет таких водителей подтягиваться.

Техническая исправность троллейбусов и трамваев определяется условиями, установленными специально для этих транспортных средств в «Правилах технической эксплуатации», а автомобилей, автобусов автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин — при наличии условий, изложенных в приложении 3 и «Правилам дорожного движения».

При возникновении в пути неисправностей, перечисленных в этом приложении, водитель должен попытаться устранить их на месте обнаружения, а если это невозможно, то следовать к своему месту стоянки (в автохозяйство, гараж) или ремонта, соблюдая все меры предосторожности: пониженные пределы скорости, движение ближе к правому краю проезжей части, исключение обгонов и резких маневров; выбирая путь с наименьшей интенсивностью движения, минимальным количеством крутых подъемов и спусков. Однако, если на транспортном средстве в результате ДТП или поломки обнаружены недействующая рабочая тормозная система, недействующее рулевое управление или неисправное сцепное устройство (в составе автопоезда), а в темное время суток на дорогах без искусственного освещения или в условиях недостаточной видимости не горят фары и задние габаритные огни или в условиях дождя или снегопада не действуют стеклоочистители со стороны водителя, то дальнейшее движение категорически запрещено. Такое транспортное средство необходимо по возможности убрать за пределы дороги или обозначить сигналами аварийной остановки и вызвать техпомощь или транспортировочное устройство с тягачом.

А теперь, прокомментировав общие положения, есть необходимость рассмотреть некоторые позиции Приложения 3 к «Правилам». Изложение в настоящей книге всех условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, нецелесообразно, так как в самом Приложении они достаточно подробно описаны и прокомментированы и это было бы простым повтором текста. Мы обратимся только к тем требованиям, введение которых продолжает вызывать разнотолки и применение которых в практике пока не нашло должного понимания у водителей.

Прежде всего надо обратить внимание на ссылку о соответствии требований, указанных в Приложении 3, к Правилам, ГОСТу 25478-82. Этот документ — Государственный стандарт Союза ССР — «Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки» не только вводит технические требования, но и устанавливает методику определения соответствия введенным критериям. И вот здесь может встретиться много интересного и необходимого и для технического персонала автотранспортных предприятий и для самих водителей. Прежде всего это касается возможностей установить соответствие нормативам, указанным в Приложении 3 тормозной системы и рулевого управления, как минимум, от исправности которых в первую очередь зависит техническая готовность транспортного средства выполнить все команды водителя в экстремальной ситуации.

И ГОСТ и Приложение категорически запрещают в процессе эксплуатации вносить изменения в тормозную систему транспортного средства. При этом ГОСТ разъясняет, что все детали, узлы и механизмы тормозных систем, относящиеся к элементам гарантированной прочности (тормозная педаль и ее кронштейн, главный тормозной цилиндр, тормозной кран, соединение между тормозной pedalью и главным тормозным цилиндром или тормозным краном, воздухораспределитель, колесные, тормозные цилиндры, узлы регулировочных и разжимных кулаков, колодки, тормозные барабаны и диски), а также тормозные накладки, жидкости, трубопроводы (шланги) и элементы их крепления не подлежат замене на аналогичные элементы непромышленного изготовления или не соответствующие требованиям предприятия-изготовителя автотранспортного средства. Практика эксплуатации автомобилей неоднократно давала примеры, когда самая безобидная и (по мнению водителя) равноценная замена детали или узла в тормозной системе являлась в итоге прямой причиной дорожно-транспортного происшествия.

В Правилах даны условия для стояночной тормозной системы транспортных средств и автопоездов, но ни слова не сказано об аналогичных возможностях самого прицепа. А ведь он может либо быть оставленным в расцепленном состоянии с тягачом преднамеренно, либо отцепиться в процессе движения непроизвольно. Мы знаем, что тормозная система прицепа (полуприцепа) в этом случае должна сработать автоматически. ГОСТ указывает, что стояночная тормозная система прицепа при отсоединении его от одиночного автомобиля (тягача) должна обеспечивать неподвижное состояние прицепа (полуприцепа) на подъеме с уклоном, значение которого для каждого автопоезда иное — оно указано в специальной таблице ГОСТа.

Следовательно, дееспособность тормозных систем прицепов и полуприцепов — также критерий допуска их к эксплуатации.

Также нет в Правилах ответа на вопрос — а каким образом может сам водитель проверить эффективность рабочей тормозной системы? То есть, в каких условиях проводится это испытание в Правилах указано — каков должен быть участок дороги, покрытие, начальная скорость торможения и т. д. Но ведь критерием оценки служит тормозной путь автомобиля, точнее (до расчета) тормозной след, оставленный тормозящими колесами на дорожном покрытии. Ну, тормозной след четко виден простым глазом, а для того, чтобы определить путь торможения, необходимо отметить на дороге место начала торможения. Для этого необходим пистолет-отметчик, стреляющий порцией мела в дорожное полотно в момент нажатия на тормозную педаль или дисселерометр, чтобы определить эффективность работы тормозов по степени замедления. А где взять в автохозяйстве эти приборы, кто умеет ими пользоваться?

Вот задача — оснастить транспортные предприятия измерительной техникой, научить персонал и водителей практическому применению этих приборов.

Не менее важно четкое представление о методике определения исправности рулевого управления. Здесь ГОСТом также предусмотрено несколько критериев, которые не предусмотрены в Приложении 3. Например: «Максимальный поворот рулевого ко-

леса должен ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией автомобиля». Или: «Не допускается самопроизвольный поворот рулевого колеса (автомобилей с усилителем рулевого привода) от нейтрального положения к крайним». То есть у автомобилей такого рода (а это обычно автомобили высокой грузоподъемности) стабилизация управляемых колес во время движения должна быть максимально надежной.

Исключительно широк диапазон требований ГОСТа к техническому состоянию внешних световых приборов и средств сигнализации. Требуют расширенного пояснения требования некоторых пунктов Приложения.

Пункт 3.1. Количество, тип и расположение внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортных средств.

Правило, наиболее часто и охотно нарушаемое, особенно владельцами индивидуальных транспортных средств. Рассматривая правила пользования светом на автомобиле, мы достаточно внимания уделили установке различных приборов головного освещения. Хочу отметить, что установка посреди бампера автомобиля одной противотуманной фары, красных огней впереди, белых — сзади, крепление противотуманных фар парой на расстоянии нескольких сантиметров от оси автомобиля, применение цветных накладок на основные фары и тому подобное «творчество» ничего, кроме вреда, самому изобретателю не приносит.

На некоторых конструкциях легковых автомобилей заводом-изготовителем устанавливается задний противотуманный фонарь (или фонари). Владельцам автомобилей и мотоциклов разрешается самостоятельно устанавливать на своих транспортных средствах такие противотуманные фонари — на автомобиле до двух, на мотосредствах — один. Крепятся задние ПТФ на высоте 400—1200 мм от уровня земли и не ближе 100 мм от сигналов торможения. Противотуманные фонари могут включаться самостоятельным включателем вместе с противотуманными фарами или отдельно от них, но так, чтобы одновременно включались габаритные огни и освещение номерного знака.

На легковых автомобилях и автобусах разрешается устанавливать один или два дополнительных сигнала торможения красного цвета на высоте 1150—1400 мм. Установка таких дополнительных средств предупреждения — мероприятие очень рациональное, дающее повышенную гарантию исключения наезда сзади на транспортное средство, водитель которого осуществляет торможение. Но это только при условии, что дополнительные сигналы торможения размещены на высоте глаз движущегося сзади водителя (то есть приблизительно на высоте, указанной в Правилах), а не где-нибудь под задним бампером автомобиля, куда их помещают некоторые «рационализаторы». Причем, если такое размещение сигналов торможения резко снижает эффект от их действия, то творчество в виде включения этих сигналов через реле в мигающем режиме попросту причиняет вред. Во-первых, водители принимают эти мигающие сигналы за включение аварийной сигнализации, а, во-вторых, перенос взгляда заднего водителя на движущийся впереди автомобиль может как раз совпасть с фазой выключения реле (около 1 секунды) и когда включится сигнал, будет потеряно время, необходимое для предотвращения наезда.

Места установки дополнительных световых и сигнальных приборов показаны на рисунке 105°.

Запрещается включать фары с неснятыми защитными устройствами непромышленного изготовления. Эти полупрозрачные щитки зачастую изготавливаются из материалов различных цветов, что изменяет характер светового потока фар. Например, желтый светофильтр дает слепящий свет, красный — дезориентирует встречных водителей, синий — резко снижает силу светового потока и т. д.

Необходимо отметить, что из Правил исключено разрешение двигаться с одной исправной фарой, горящей с левой стороны. Авторы справедливо сочли такое допущение опасным и не соответствующим сегодняшним возможностям водителя заменить сгоревшую лампочку.

Пункт 5.5. На одну ось транспортного средства установлены диагональные шины совместно с радиальными, а также шины с различным рисунком протектора.

Очевидно, любой водитель представляет себе, какое значение для безопасности движения имеет равнозначное сцепление правых и левых колес с поверхностью дороги. Если при движении по ровным участкам сухой дороги с покрытием нормальной шероховатости разность значения сцепления колес может проявиться незначительно и только при неумелом торможении или трогании с места, то на влажных, особенно на скользких покрытиях (глинистая пленка на асфальте, снежный накат, гололед) это может повлечь занос автомобиля. Разный рисунок протектора, даже при исправных шинах, вполне может создать такой эффект, не говоря уже о последствиях установки «лысой» покрышки вместе с имеющей четко выраженный рисунок протектора.

Пункт 6.1. Содержание вредных веществ в отработавших газах или их дымность превышает установленные нормы. **Пункт 6.4.** Неисправна система выпуска отработавших газов.

Оба эти пункта, конечно, имеют в виду предотвращение загрязнения атмосферного воздуха, то есть имеют отношение к охране окружающей среды. Однако водитель должен знать, что, работая на автомобиле, двигатель которого постоянно выбрасывает в атмосферу десятки веществ, вреднейших для организма человека, он в процессе рабочего дня постепенно теряет свойства, так необходимые для безопасного управления транспортным средством. Среди этих вредных веществ — окись углерода, окислы азота, частички тетраэтила свинца (содержащегося в этилированных бензинах) и многие другие продукты неполного сгорания топлива. Эксплуатируя неисправный двигатель с неотрегулированными системами, водитель отравляет всех, кто дышит загрязненным воздухом, и прежде всего — себя. В небольших дозах такая «потеря формы» незаметна, но к концу рабочего времени начинает чувствоваться повышенное утомление,^o может возникнуть головная боль, повышается частота пульса, несколько ухудшается зрение и, безусловно, снижаются внимательность и реактивность. Вероятность стать участником ДТП возрастает!

Именно в силу изложенных обстоятельств в перечне неисправностей, оказывающих прямое влияние на безопасность дорожного движения, числятся и те, которые ухудшают чистоту атмосферного воздуха.

Пункт 7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя, ухудшающие прозрачность стекол, влекущие опасность травмирования участников дорожного движения.

Примечание (к пункту). На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла, светопропускание которых соответствует требованиям ГОСТа 5727—83. Допускается применение занавесок на окнах автобусов.

Прежде всего необходимо отметить, что трактовка пункта вообще снимает всякие вопросы об установке занавесок на окнах легковых автомобилей. Занавески применяются на окнах туристских и междугородных автобусов, оборудованных мягкими сиденьями, приспособленными для сна, в которых пассажиры совершают длительные поездки.

О каких же других «предметах» идет речь? Да о любом предмете, находящемся между водителем и стеклами кабины или кузова, будь то полупрозрачная пленка с надписью «Мальборо» на заднем стекле или болтающийся перед носом водителя Микки-Маус на переднем. Стекла должны не терять прозрачности, а углы горизонтальной обзорности — передний, задний и боковые — ничем не перекрываться. Исключение составляют специально изготавливаемые промышленностью (по разрешению компетентных организаций) жалюзи и подвижные шторы, не ухудшающие обзорность и светопропускание. Без этих приспособлений дальние поездки в жарком климате Средней Азии и Кавказа весьма затруднительны и для пассажиров и для водителей.

Не все водители и владельцы транспортных средств правильно понимают термин «тонированные» в применении к стеклам. Тонирование — это не изменение прозрачности стекла или рифление его поверхности, а только изменение его тона (то есть цвета), без ухудшения светопропускной способности в рамках требований ГОСТа. Тонируют стекла в фабричных условиях на предприятии, имеющем специальное разрешение на производство таких работ. Любое покрытие стекол пленками тонированием не является.

Пункт 7.8. Неисправны тягово-цепное и опорно-цепное устройства тягача и прицепного звена, а также предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

Любой водитель, каждый механик, начальник колонны, любой представитель ИТР транспортного предприятия — все эти люди, ответственные за безопасную эксплуатацию транспортных средств, понимают значение идеального состояния сцепных устройств автопоезда. И тем не менее неисправность буксирных приборов и опорно-цепных устройств очень часто выявляется при контрольных осмотрах автомобилей, находящихся в эксплуатации, и нередко служат прямой причиной аварии.

Летним утром из ворот грузового автопредприятия, находящегося на территории Ташкентской области, выехал тяжелый грузовик-тягач с полуприцепом. Выпустившие его на линию работники автохозяйства и сам водитель знали, что на тягаче неисправно опорно-цепное устройство, но... «интересы производства»

оказались весомее соображений безопасности. Понадеялись «на авось».

Двигаясь по дороге Улугбек—Ташкент со скоростью порядка 55—60 км/ч, водитель тягача заметил прямо в полосе движения выбоину, в которую неминуемо должен был попасть правым передним колесом. Последовал маневр по объезду — руль влево, руль вправо и здесь, в момент возврата руля, масса полуприцепа, влекомая инерцией, сорвалась с седла тягача и ее буквально вынесло на полосу встречного движения, прямо «в лоб» идущему навстречу маршрутному такси, полному людей. В катастрофе погибло несколько человек, многие получили травмы.

С аналогичной неисправностью сцепного устройства двигался на автомобиле МАЗ с груженым прицепом водитель одного из ташкентских автохозяев по дороге Чимкент — Ташкент. Уже в конце подъема на перевал он заметил идущий навстречу автобус, ему показалось, что между встречными автомобилями слишком мал интервал и он начал снижать скорость. Когда автомобиль почти остановился, водитель увидел, что свободно разъезжается с автобусом, и нажал на педаль акселератора. Последовал небольшой рывок, которого было достаточно, чтобы не выдержал неисправный сцеп. Покатившийся назад груженный прицеп ударил о стену скалы и раздал, как орех, двигавшийся позади ГАЗ-51, сбил несколько столбиков ограждения и рухнул с обрыва. К счастью, в этой аварии пострадали только техника и груз.

Безусловно, все остальные отклонения от технических условий, перечисленные в Приложении 3, имеют не менее принципиальное значение и недопущение их в процессе эксплуатации транспортных средств, как и прокомментированных в главе, так же обязательно.

Правила движения устанавливают целый ряд предупредительных устройств, надписей и обозначений, которые верно служат целям безопасности движения. Нанесение их на транспортных средствах имеет в виду не информационный характер, а предупреждение других участников движения об особых формах поведения в зоне движения транспортного средства, несущего обозначение.

Механические транспортные средства, на которых установлены шины с шипами, обозначаются сзади опознавательным знаком — равносторонним треугольником белого цвета (сторона от 200 до 300 мм в зависимости от вида транспортного средства) с каймой красного цвета (ширина каймы 1/10 стороны), в который вписана буква «Ш» черного цвета. Назначение нанесенного символа — предупредить в условиях гололедицы движущихся сзади водителей, что обозначенное транспортное средство имеет укороченный тормозной путь. Заметив обозначение «шины с шипами» на движущемся впереди транспортном средстве, водитель увеличит дистанцию и будет внимательно следить за возможными сигналами торможения.

При перевозке групп детей на автобусе или в кузове грузового автомобиля, спереди и сзади транспортного средства должны быть установлены квадратные опознавательные знаки желтого цвета (сторона от 250 до 300 мм в зависимости от вида транспортного средства) с каймой красного цвета (ширина каймы 1/10 стороны) и с черным изображением дорожного знака 1.21 «Де-

ти». Подчас можно слышать «разъяснение» этого требования, как предупреждение других движущихся водителей об особой осторожности, избегании столкновений с транспортным средством, перевозящим детей, и т. д. А разве не должен соблюдать водитель контактов с другими транспортными средствами, никакими символами не обозначенными? Смысл выделения автобуса или грузовика, перевозящего детей из потока других машин, как раз в том, чтобы обезопасить детей во время стоянки, то есть в процессе их посадки и высадки. Другие водители, заметив обозначение на стоящем автомобиле, понимают, что им возможно придется иметь дело не со взрослым пассажиром, соблюдающим все меры предосторожности, а с ребенком, способным на любые, самые неожиданные поступки. Водитель значительно снижает скорость, держится подальше от стоящей машины и внимательно наблюдает за пешеходным движением в зоне ее стоянки.

На автомобилях, управляемых глухонемыми или глухими водителями, спереди и сзади устанавливаются опознавательные знаки — желтый круг диаметром 160 мм с нанесенными внутри тремя черными кружками диаметром 40 мм, расположенными по углам воображаемого треугольника, вершина которого обращена вниз. Двигаясь в одном потоке с глухим или глухонемым водителем, другие шофера при необходимости будут подавать ему любые сигналы, кроме звуковых — он их не воспринимает. Кроме того, надо знать, что у глухих водителей понижено чувство равновесия и ориентирования в пространстве (вестибулярный аппарат — орган равновесия — находится именно в ухе). Поэтому при параллельных маневрах в потоке с участием водителя, транспортное средство которого несет указанный символ, нужно соблюдать особую осторожность.

Транспортное средство, управляемое водителем, имеющим стаж до 2-х лет, обозначается знаком круглой формы диаметром от 160 до 250 мм (в зависимости от вида транспортного средства), повторяющем символ дорожного знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» с цифрой «70». Именно эта скорость является предельно допустимой для водителей, не имеющих указанного стажа на всех видах дорог. Такое обозначение применяется и в ряде других случаев, однако, ориентируясь на опасность высшего порядка, другие водители должны вести себя с теми же предосторожностями, как при движении в одном потоке с учебным автомобилем.

На транспортном средстве, которое с грузом или без груза имеет длину более 24 м, сзади должен быть установлен знак, представляющий собой прямоугольник размером 1200×300 мм желтого цвета с каймой красного цвета (шириной 40 мм) из световозвращающего материала; на знаке наносится изображение грузового автомобиля с прицепом черного цвета и указывается их фактическая общая длина. Завидев на задней части движущегося впереди транспортного средства этот более чем метровый знак с указанием истинной длины состава, водитель, движущийся сзади, хорошо подумает, прежде чем приступить к его обгону. Памятуя четыре заповеди, обуславливающие обгон, особенно — возможность обязательного возврата на занимаемую ранее полосу, собирающийся обгонять будет выжидать момента, когда можно будет совершить этот маневр без неоправданного риска.

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

Дорожные знаки являются самым рациональным средством организации дорожного движения в силу простоты и ясности вводимых ими ограничений или устанавливаемого порядка в движении. Читать знаки умеют почти все, а вот их действие в различных условиях применения пока является «камнем преткновения» для некоторых водителей. Не всегда четко определяются и зоны и направление действия некоторых знаков. Поэтому возникает необходимость не в комментировании самих знаков и линий дорожной разметки, а в разъяснении порядка их установки и нанесения в зависимости от различных областей действия.

Каждая группа знаков имеет свое прямое назначение и только очень немногие из них несут двойную функцию, как, например, знак 2.5 «Движение без остановки запрещено», который, во-первых, устанавливает приоритет в движении, а во-вторых, вводит категорический запрет. Знаки, предписывающие движение в определенных направлениях (группа 4.1.1—4.1.6), одновременно запрещают движение во всех других. Так же действуют знаки группы 5.8.1—5.8.2, устанавливающие движение по полосам проезжей части в указанном направлении. Большинство же знаков имеет чисто предупреждающий, запретительный или информационный характер.

Предупреждающие знаки. Задача этой группы знаков — предупредить водителя о какой-то опасности или осложненных дорожных условиях на пути движения. И здесь все знаки, предупреждающие о крутых поворотах, и специальная группа 1.31.1—1.31.3 несут и вторую нагрузку, информируя водителя не только о наличии, но и о направлении поворота. Пожалуй, чисто информативную задачу выполняют и предупреждающие знаки 1.3.1—1.3.2, так как, располагаясь непосредственно у железнодорожных путей, только сообщают водителю, какое число железнодорожных путей ему предстоит пересечь.

Предупреждающие знаки не имеют «зоны действия», дистанция между местом их установки и местом опасности определена Правилами: вне населенных пунктов они устанавливаются за 150—300 м, а в населенных пунктах — на расстоянии 50—100 м от опасного участка. Однако эти расстояния могут меняться в различных условиях и обстоятельствах, что легко производится путем

применения различных табличек. Рассмотрим несколько таких случаев. Иногда рождается потребность указать точное расстояние от знака до места опасности, это может быть вызвано близостью объекта от пересечения дорог или особой опасностью ожидаемого. Тогда вместе с предупреждающим знаком применяется табличка 7.1.1 «Расстояние до объекта» с цифрой фактической дистанции от места установки знака до начала места опасности (рисунок 106*а).

Бывает и так, что сама территория опасности, о которой предупреждает знак, имеет определенную протяженность. Например, двигаясь по дороге вне населенного пункта, вы встречаете знак 1.21 «Дети», установленный вместе с табличкой 7.2.1 «Зона действия», на которой нанесена цифра 250. Оказывается, участок школы, о приближении к которой предупреждает знак, вытянут вдоль дороги на расстояние 250 м, причем имеется несколько выходов в сторону дороги (рисунок 106*б). Тогда водитель предупрежден, что сам знак установлен на табельном расстоянии от начала опасного участка (за 150—300 м), но протяженность зоны, в которой может встретиться эта опасность,—250 метров. Такие же таблички, обозначающие (в данном случае) протяженность места опасности, могут устанавливаться совместно со знаками 1.15 «Скользкая дорога», 1.17 «Выброс гравия», 1.23—1.26—«Различные опасности на дороге».

Как правило, знаки 1.13 и 1.14 «Крутой спуск», «Крутой подъем» сопровождаются табличкой 7.1.1, дающей водителю реальную возможность подготовиться к преодолению этих участков. Однако если крутые подъемы и спуски следуют один за другим, то знаки могут ставиться без этих табличек непосредственно перед началом подъема или спуска.

При проведении краткосрочных ремонтных работ на проезжей части дороги знак 1.23 может быть установлен на крестовине (временный знак) на расстоянии 10—15 м до места производства работ. Однако вне населенных пунктов, где скорости выше, этот знак рекомендуется ставить только на табельном расстоянии. Мало того, он должен дублироваться, то есть кроме знака, установленного за 150—300 м до опасности, должен быть выставлен второй — не менее чем за 50 метров от места работ. Для повторного напоминания водителю о приближении к месту, о котором предупреждает знак, дублируются также знаки 1.1, 1.2, 1.9, 1.10 и 1.21.

Знаки приоритета. Эти знаки вводят, пожалуй, самые принципиальные для дорожного движения нормы — определяют приоритетное право водителя на движение. При помощи этой группы знаков обозначается очередность проезда перекрестков, суженных участков дороги, участков (особенно на закруглениях) с резко пониженной обзорностью, тоннелей, мостовых сооружений. Большинство знаков работает в комплекте для определения приоритета пересекающихся дорог, причем участок главной дороги, имеющий ряд пересечений, должен «ограждаться» всем комплексом знаков без исключений. Иначе система станет опасной. На рисунке 107 показаны некоторые участки всей системы.

Знаками приоритета может обозначаться и отдельное пересечение дорог. При этом главная дорога отмечается знаками 2.1 или

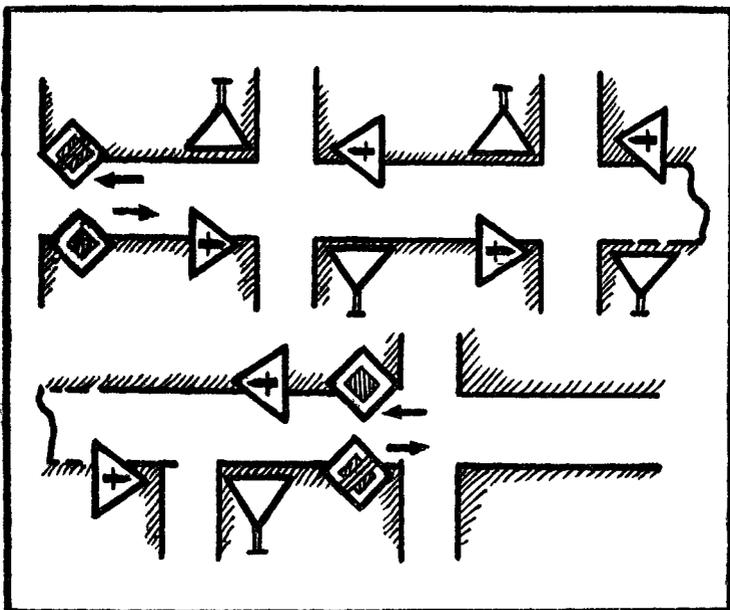


Рисунок 107.

2.3.1, а второстепенная — знаками 2.4 или 2.5. Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» можно сравнить с автоматическим турникетом на проходной режимных предприятий. Человек, имеющий кодовый ключ, приближается к турникету, который закрыт. Надо обязательно остановиться на несколько секунд (для опознания автоматом правильности кодового ключа), только после этого замыкающее устройство отключается и один человек может пройти. Все попытки преодолеть сходу такое препятствие безуспешны. Остановка — обязательна! К сожалению, многие водители никак не хотят понять требований, введенных знаком, и проезжают его без остановки, мотивируя эти опасные действия отсутствием на дороге помех движению. Но ведь требование остановиться не имеет альтернативы!

Знаки 2.6 и 2.7 должны обеспечивать строгую очередность проезда встречных транспортных средств в местах, где этот разезд затруднен, невозможен или опасен. Один из знаков разрешает движение, другой запрещает. Поэтому безразлично — с какой стороны от препятствия расположен тот или иной знак, ведь в условиях неоднозначной обзорности особенно важно, чтобы водитель вовремя заметил установленный знак 2.6 «Преимущество встречного движения». Если же, по условиям плохой обзорности или видимости, он не заметит своевременно знака 2.7, то большой беды в этом не будет — он и так имеет приоритет в дви-

жении. Ни один из водителей, а тем более — подъезжающий со стороны знака 2.6, не должен, увидев «узкое место», прибавлять скорость, чтобы «захватить» обозначенное место первым. Должен быть внимателен и водитель, которому предоставляется приоритет, чтобы не заехать на огражденную знаками территорию, когда на ней уже будет находиться встречный водитель.

Запрещающие знаки. Невысшая любимая водителями, но тем не менее необходимая и полезная группа знаков, которые вводят или отменяют прямые запреты или ограничения в движении. Следует напомнить, что Правила-87 отменили все ограничения, вводимые знаками для водителей транспортных средств оперативных служб.

Первые два знака распространяют свое действие на все виды транспортных средств, однако между ними есть весьма существенная разница. Знак 3.1 «Въезд запрещен» равнозначен кирпичной стене, построенной поперек дороги. Никакие доводы, никакие «служебные интересы» не могут заставить водителя заехать в зону, перегороденную знаком, — его запрет движения совершенно категоричен. Практически этот знак показывает водителю, что он подъехал с «обратной стороны» одностороннего движения. Устанавливать знак 3.1 в проездах, где невозможно движение с любой другой стороны, нельзя, так как это попросту закупорит улицу. Применять этот знак в целях полного запрета движения транспортных средств можно исключительно для выгораживания «абсолютных зон» и улиц, где организовано чисто пешеходное движение.

Второй знак 3.2, называемый «Движение запрещено», как раз движения и не запрещает. Его действие не распространяется на транспортные средства общего пользования; на транспортные средства, которые обслуживают предприятия, находящиеся в обозначенной зоне, а также обслуживают граждан, проживающих или работающих в этой зоне, или принадлежат им. Водители, пользующиеся для движения зоной, обозначенной знаком 3.2, должны въезжать к месту назначения и выезжать из зоны по ближайшему пути (с ближайшего перекрестка). Вот в чем задача знака — всемерно сократить транспортный поток на данном проезде, отсеять полностью транзитный транспорт, водителю или пассажиру которого за знаком «нечего делать».

Знак 3.11 «Ограничение массы» запрещает движение транспортных средств или их составов, общая фактическая масса которых превышает указанную на знаке. Обычно такие знаки устанавливаются перед мостовыми и другими дорожными сооружениями и отображают их допустимую нагрузку. Прежде чем преодолеть участок дороги, огражденный таким знаком, водитель должен прикинуть общую массу транспортного средства, которым он управляет, и если она превышает допустимую, решить задачу по типу предлагаемой ниже.

Задача. Водитель автомобиля ЗИЛ-130, полностью груженого (масса 10,5 т), с груженным прицепом (массой 4 т) подъехал к мосту, перед которым стоит знак «Ограничение массы—12 тонн». Прикинув в уме полную массу состава, водитель нашел, что его автопоезд весит более 14 тонн, следовательно, путь на мост ему закрыт (а другого пути проезда к объекту нет). Принятое водителем решение — отцепив прицеп, водитель переехал за мост

и здесь, вместе с сопровождавшими груз, разгрузил ящики, весящие в общей сложности три тонны. Затем вернулся за прицепом и (уже имея общую фактическую массу около 11,5 тонны) переехал с ним мост. После этого обратная загрузка ящиков и следование к объекту. Потеряно полдня времени, но задача выполнена!

А вот знак 3.12 называется «Ограничение нагрузки на ось» и ограничивает практическую нагрузку на любую ось механического транспортного средства, прицепа или полуприцепа больше указанной на знаке. Такие знаки могут быть установлены в местах, где предостережение вызвано слабостью (или состоянием) дорожного покрытия. Например, временная дорога пролегает по гати, по песчаной насыпи, или — временно пришлось пустить грузовые автомобили по дороге, покрытие которой не предназначено для больших нагрузок. Здесь возникает опасность повреждения дороги не от фактической массы транспортного средства, а от давления на ее поверхность отдельных колес (то есть от нагрузки на каждую отдельную ось). Нам надо вспомнить табличку распределения нагрузки на оси некоторых транспортных средств из главы «Перевозка грузов», а также принципы распределения нагрузки на оси прицепа (50+50%) и полуприцепа (65—70% на седло тягача + 30—35% на ось полуприцепа). А теперь попробуем вместе с водителями двух автомобилей решить одну задачу.

Задача. К участку дороги, обозначенному знаком «Ограничение нагрузки на ось — 7Т», подъехали два автомобиля — ЗИЛ-130 и ЗИЛ-133 (трехосный), полностью груженные. По таблице их фактическая масса 10,525 кг и 17,835 кг соответственно. Водитель ЗИЛ-133, имевший массу, чуть не вдвое превосходящую, снизил скорость и въехал на огражденный знаком участок, а водитель ЗИЛ-130 остановился и стал придумывать способы его преодоления. Почему?

Дело в том, что при распределении нагрузки на оси 25% на переднюю и 75% на заднюю у ЗИЛ-130 на задок пришлось 7,9 тонны, что превысило регламентированный предел. А у трехосного ЗИЛ-133 на заднюю тележку пришлось 75% общей массы, которая, распределяясь поровну по двум задним осям, составила 37,5% фактической массы на ось, или 6,7 тонны, то есть менее цифры на знаке. Вот водителю ЗИЛ-130 и придется дважды манипулировать с пружом, преодолевая участок дороги, или дожидаться попутного «помощника».

Знак 3.17.2 является новым в ГОСТе, хотя аналогичный символ давно можно было видеть на дорогах мира. Он называется «Опасность», но по идее его надо было расположить рядом со знаками 3.1 и 3.2, запрещающими движение, потому что он ближе всего к ним по значению. Знак 3.17.2 тоже запрещает движение, но уже в категорической форме, как говорится, «не взирая на лица». Даже водители автомобилей оперативных служб, выполняющие служебное задание, не поедут за этот знак, кроме случаев, когда это задание напрямую связано с событием, из-за которого и появилась необходимость полного перекрытия движения. В связи с тем, что знак выставляется как символ беды, закрывая проезд к месту аварии, стихийного бедствия (дорога просела, наводнение, саль) или других происшествий, он носит временный характер и выставляется на переносной стойке. Упаси бог водителя убрать

или перенести такой знак — это может стать причиной умножения случившейся беды!

Просто необходимо остановиться на порядке установки знаков 3.18.1 и 3.18.2, хотя сами знаки по идее не требуют комментариев — всем ясен смысл вводимых ими запретов. Знаки «Поворот направо запрещен» и «Поворот налево запрещен» вводят запрет на проезд данного направления движения в пересекающийся проезд, расположенный справа или слева от водителя. Правила движения совершенно четко указывают, что, будучи установленными перед перекрестком, эти знаки распространяют свое действие на ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПРОЕЗЖИХ ЧАСТЕЙ, перед которыми установлен знак. Совершенно ясно, что речь идет о пересечении проезжих частей ДОРОГ, то есть о проезжей части ВСЕЙ ДОРОГИ, ибо проезжие части одного направления движения ПЕРЕСЕКАТЬСЯ просто не могут! На рисунке 108 заштриховано «место пересечения проезжих частей», в зоне которого работают знаки 3.18.1 и 3.18.2.

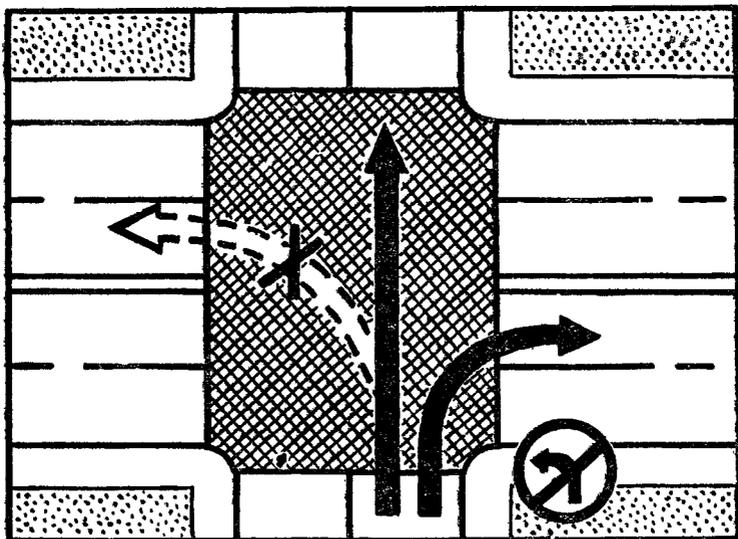


Рисунок 108.

Да это и понятно. Разве, если снять знак «Поворот налево запрещен», водители немедленно поедут налево против установленного направления движения? Ни в коем случае! Они прекрасно осведомлены об установлении правостороннего движения на всей территории СССР. И ведь все было хорошо до того момента, когда некто поместил в журнале «За рулем» задачу, в которой было указано, что установленный перед пересечением проезжих частей дорог знак 3.18.2 действует только на полосу проезжей части одного (ближайшего к выезжающему на пере-

кресток) направлению движения. В связи с поступающими по этому поводу в редакцию запросами, в журнале появилось разъяснение позиции, занимаемой авторами «новшества». В статье утверждалось, что если проезжая часть дороги разделена любым элементом (разделительной полосой, разметкой) на проезжие части противоположных направлений движения, то НЕЗАВИСИМО ОТ ШИРИНЫ ЭТОГО ЭЛЕМЕНТА знаки 3.18.1, 3.18.2 и 4.1.1—4.1.6 надо устанавливать не перед пересечением, а посредине дороги. А отсюда вывод, что если такой знак установить перед пересечением, то он будет действовать только на проезжую часть одного направления движения.

К сожалению, это «разъяснение» без всякого осмысливания и полемики приняли на вооружение многие официальные лица и работники автомобильных учебных заведений. Кое-кто пошел еще дальше и стал делить проезжую часть дороги на две «независимые» проезжие части (образующие «два перекрестка») даже простой линией разметки или пролегающим по оси дороги трамвайным полотном.

Мнение автора: в тексте статьи имеется в виду действие знаков на пересечении проезжих частей двух дорог. На это пересечение и распространяет свое действие установленный знак. Но если разделительный элемент дороги (разделительная полоса, бульвар) имеет значительную ширину, настолько, что водитель может принять этот элемент за участок дороги, образующий два самостоятельных перекрестка, то только в этом случае необходимо устанавливать упомянутые знаки за первой пересекаемой водителем полосой движения. Кстати, это хорошо изображено на рисунке страницы 54 в книге Клинковштейна, Соловьева и Юмашева «Правила и безопасность дорожного движения»*, только ширина разделительной полосы показана здесь символически.

Область использования знаков 3.20 и 3.22 значительно сузилась после введения нового термина «обгон». Ведь сейчас «обгон» как маневр с выездом на полосу встречного движения возможен только на двух- и трехполосных дорогах. Но, вывесив знак 3.20 даже на трехполосной дороге, организаторы движения практически «запрут» транспортные средства в двух крайних полосах, лишив смысла существования среднюю полосу. Именно поэтому число знаков, запрещающих обгон на наших дорогах после 1 января 1987 г., резко сокращается.

А теперь о «зоне действия» запрещения, которую имеют дорожные знаки 3.16, 3.20, 3.22, 3.24 и 3.26—3.30 (прочие знаки вводят запрет только в месте установки). Зона действия этих знаков распространяется от места установки знака ДО БЛИЖАЙШЕГО ПЕРЕКРЕСТКА за ним, а в населенных пунктах при отсутствии перекрестков — до конца населенного пункта. И действительно — зона введения ограничений не может протянуться «за перекресток» по единственной и главной причине — водитель, свернувший на дорогу (по которой стоит знак), попросту не может знать о существовании запрещающего знака, установленного где-то у него «за спиной». Поэтому зону действия никак нельзя продлевать путем установки каких-либо табличек (ее точно так

* Изд-во «Транспорт», Москва, 1978 г.

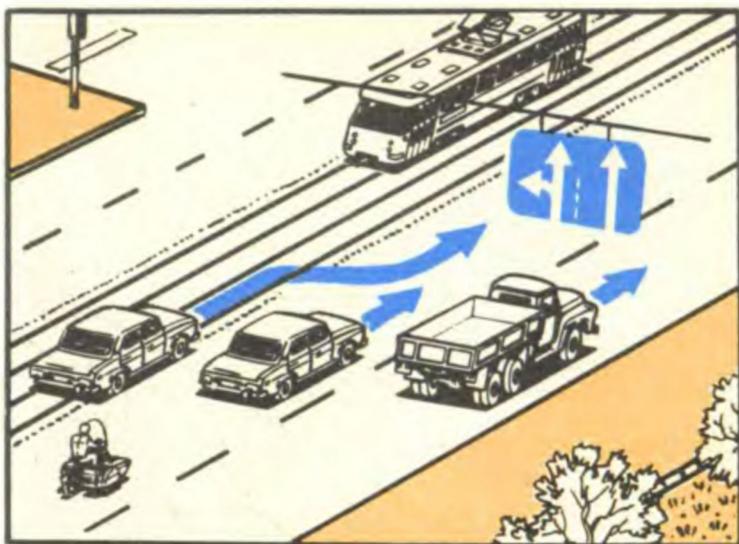


Рисунок 58.

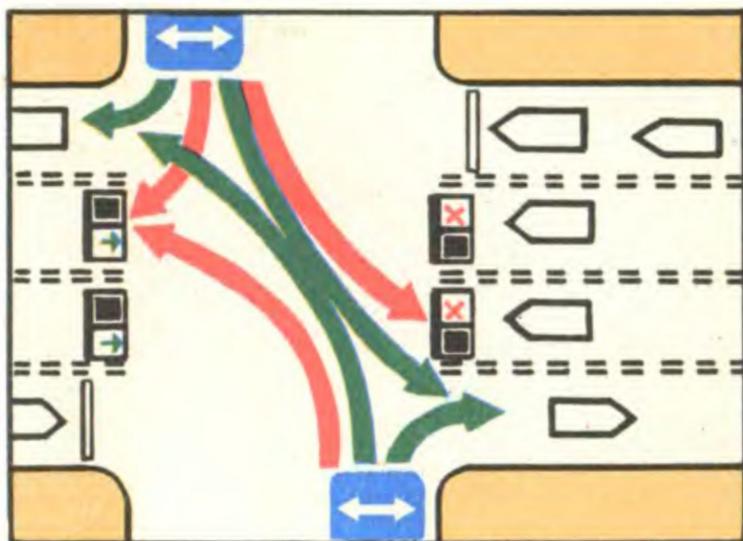


Рисунок 60.

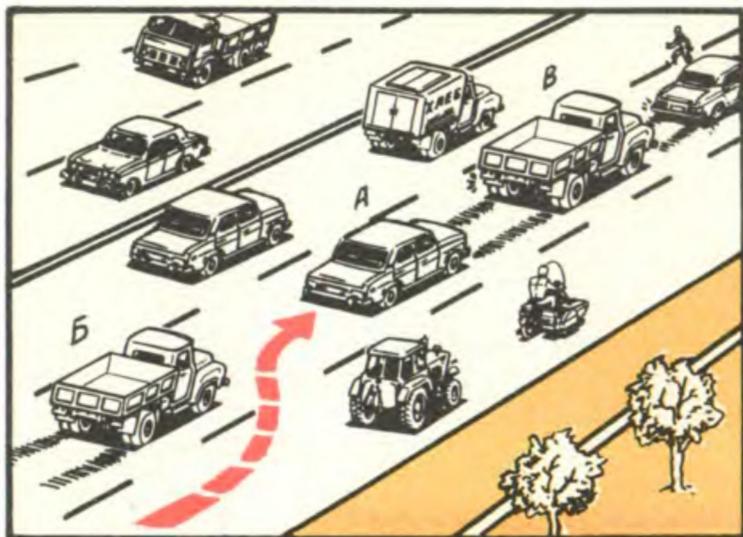


Рисунок 61.

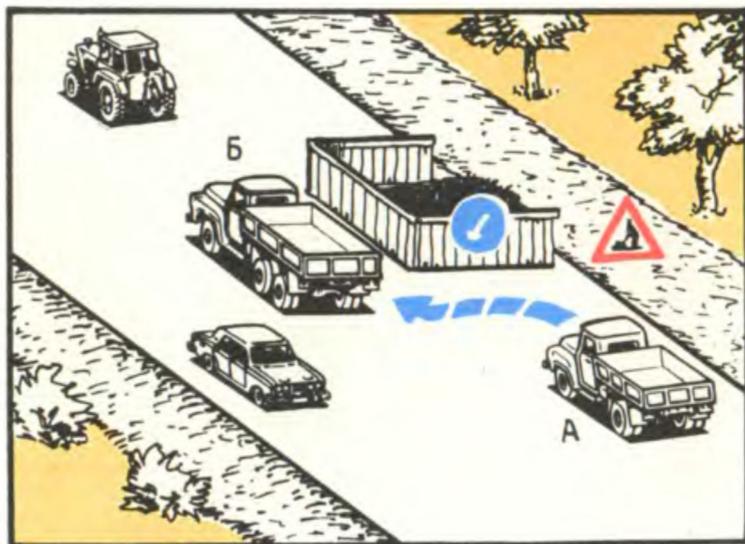


Рисунок 62.

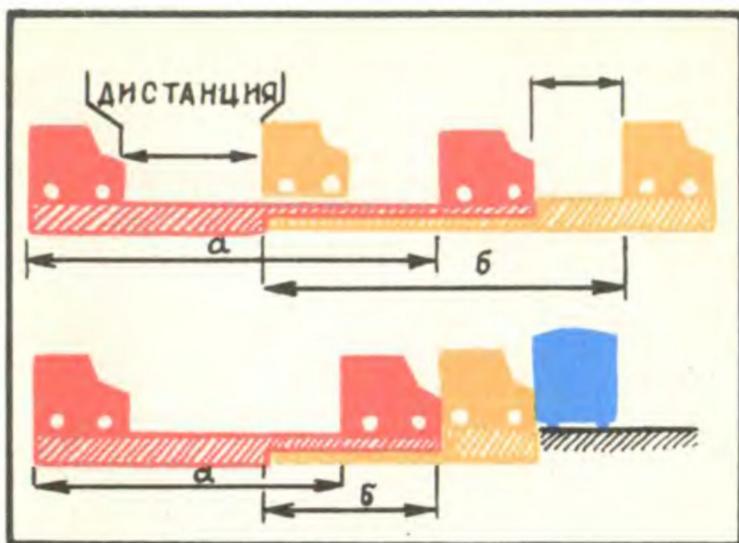


Рисунок 66.

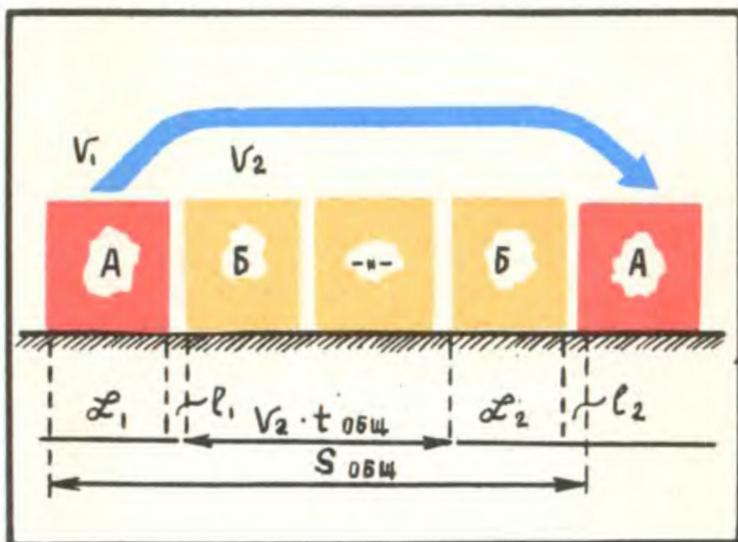


Рисунок 67.

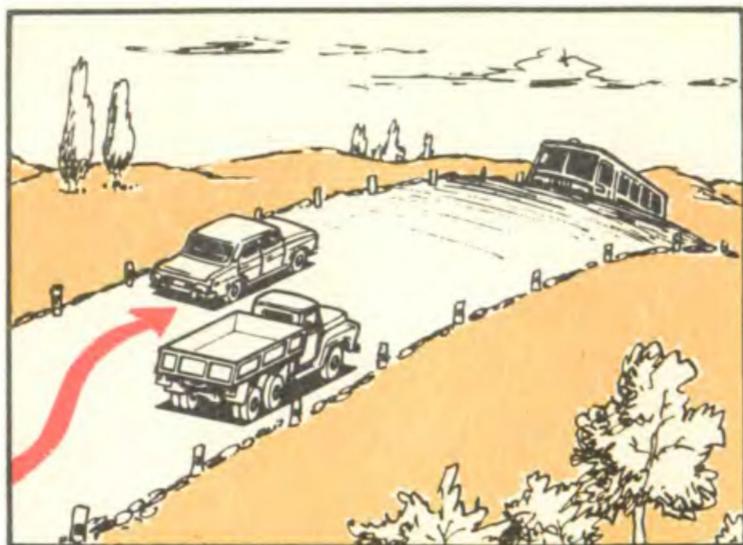


Рисунок 69.

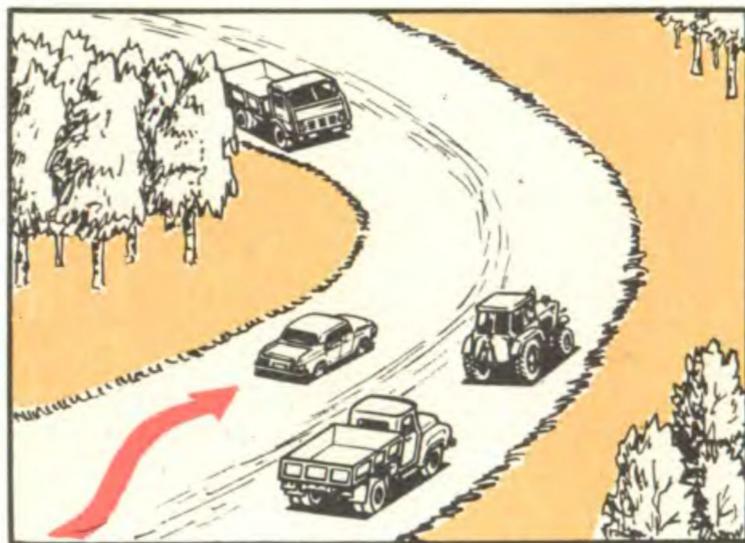


Рисунок 70.



Рисунок 72.

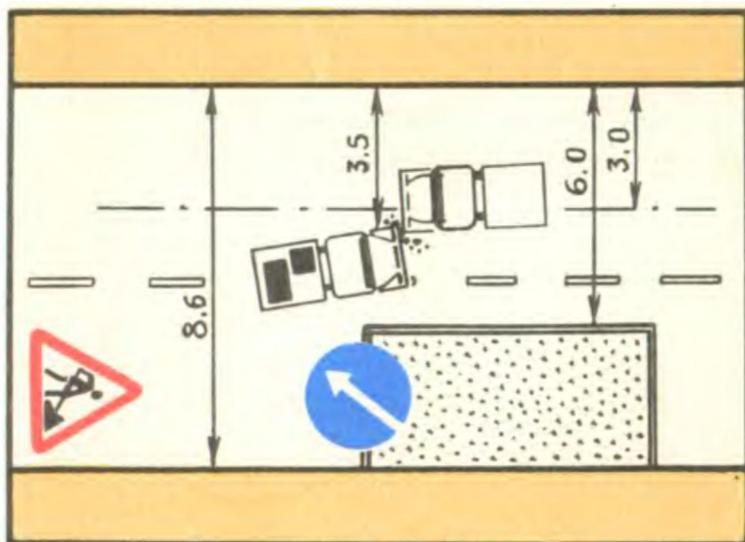


Рисунок 73.

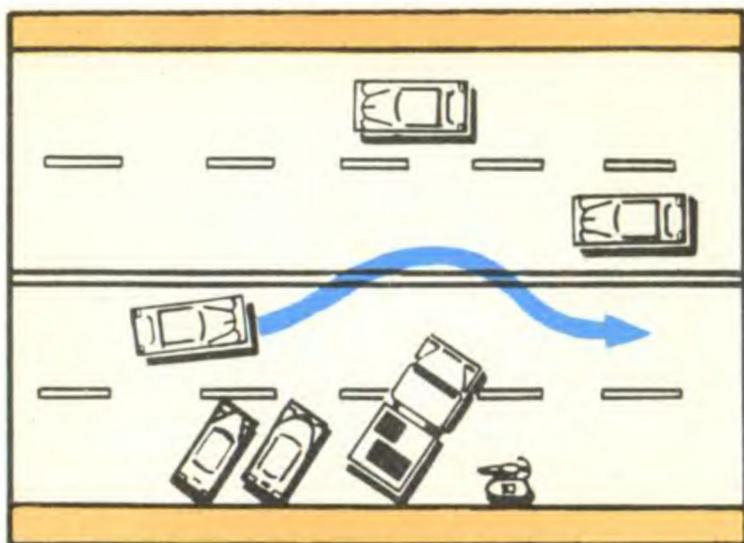


Рисунок 76.

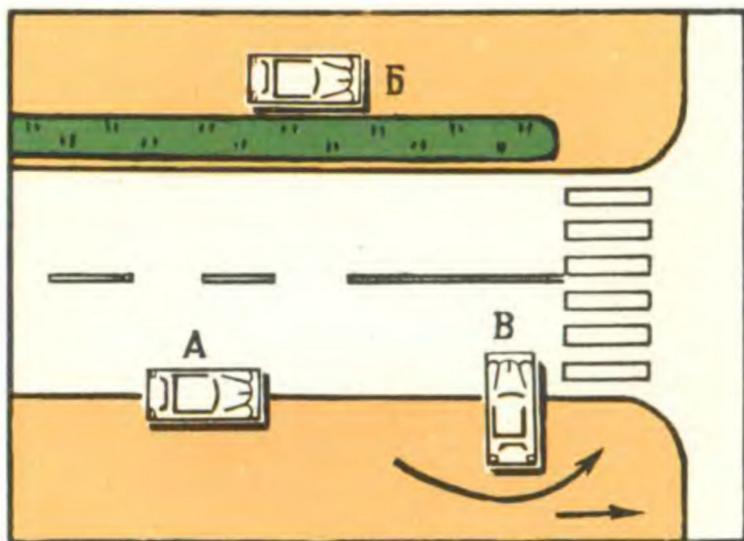


Рисунок 77.

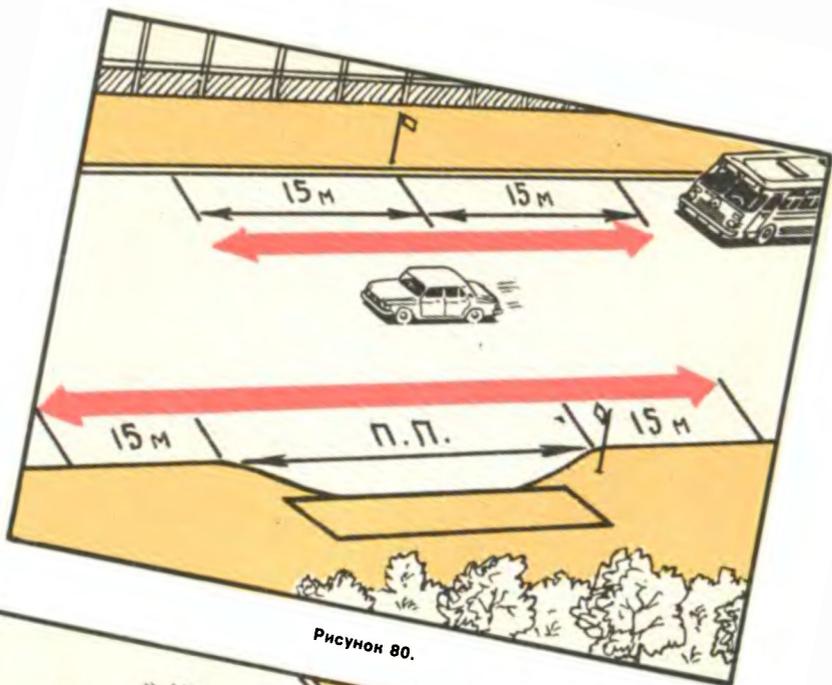


Рисунок 80.

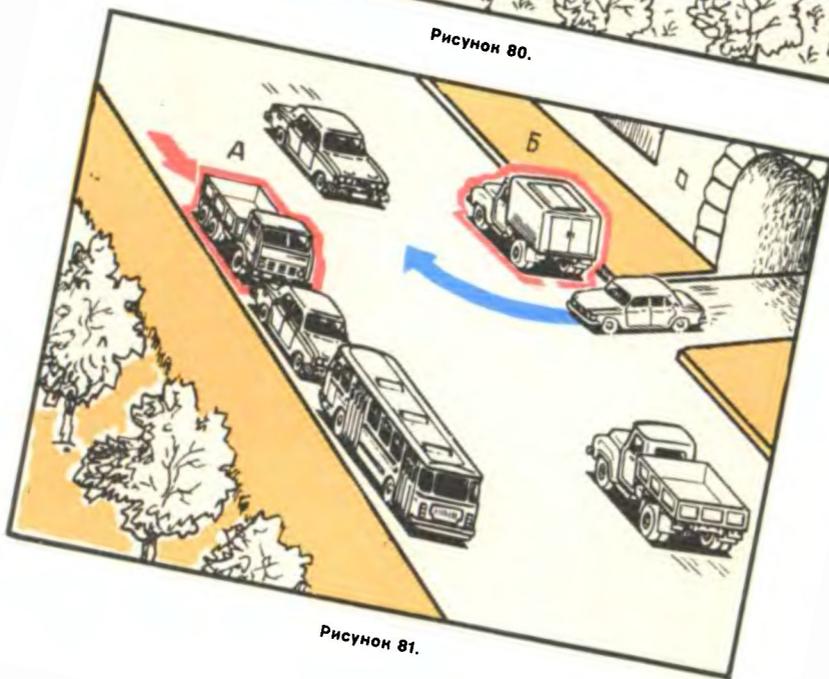


Рисунок 81.

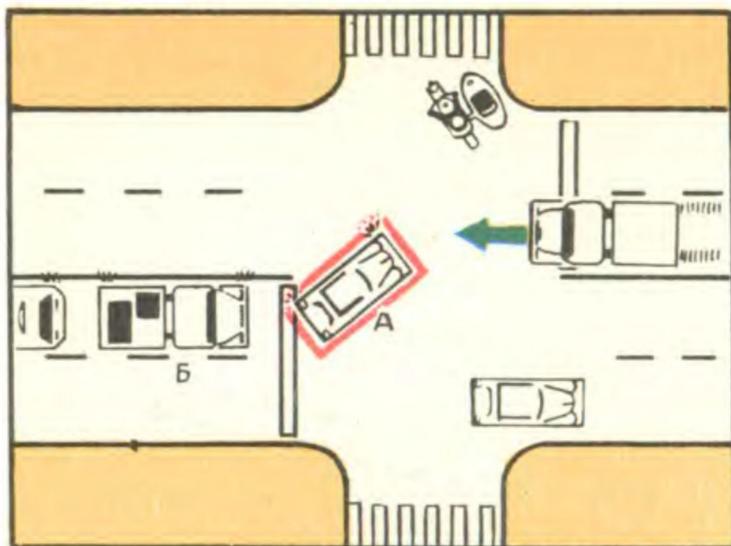


Рисунок 83.

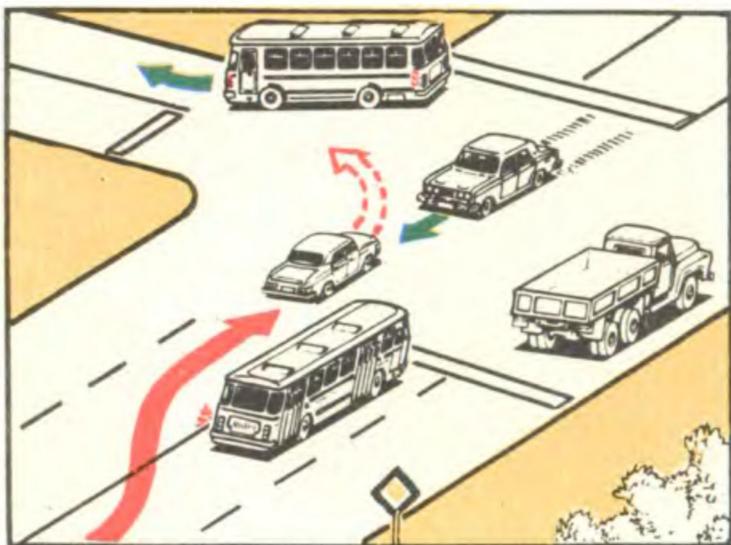


Рисунок 84.

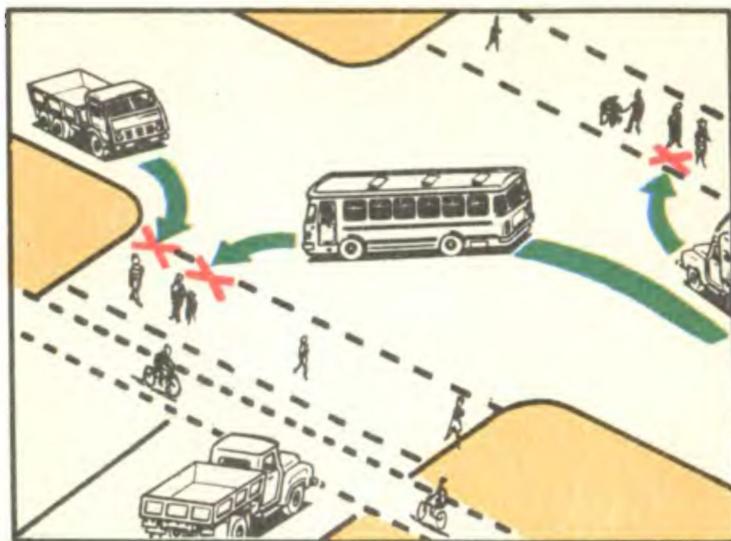


Рисунок 85.

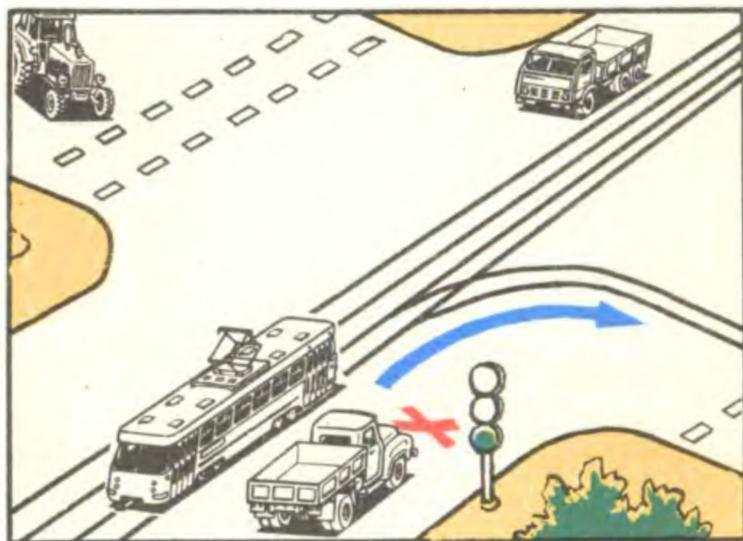


Рисунок 86.

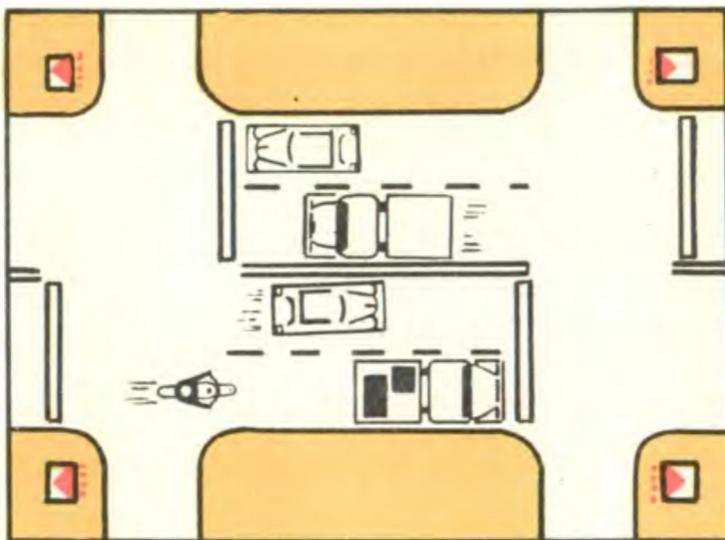


Рисунок 89.

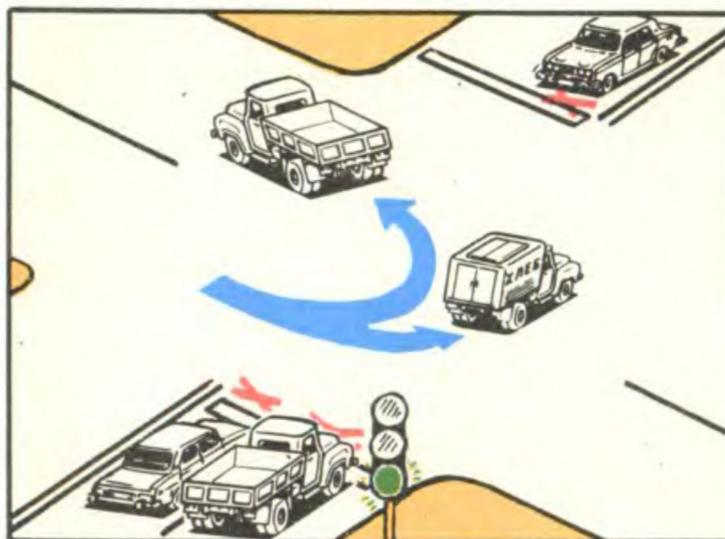


Рисунок 90.

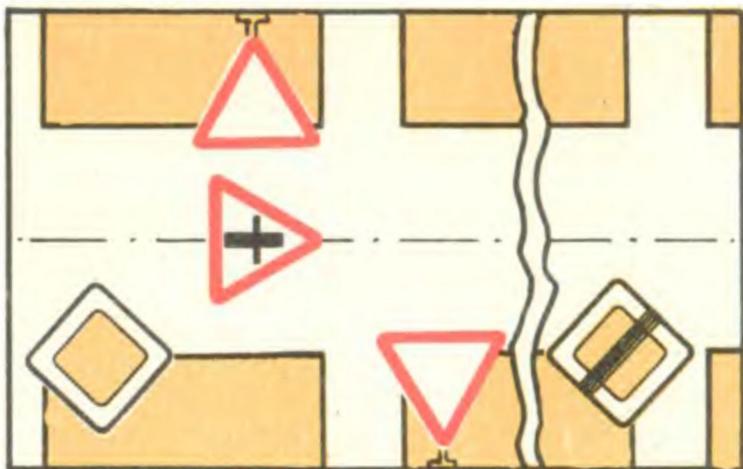


Рисунок 96.

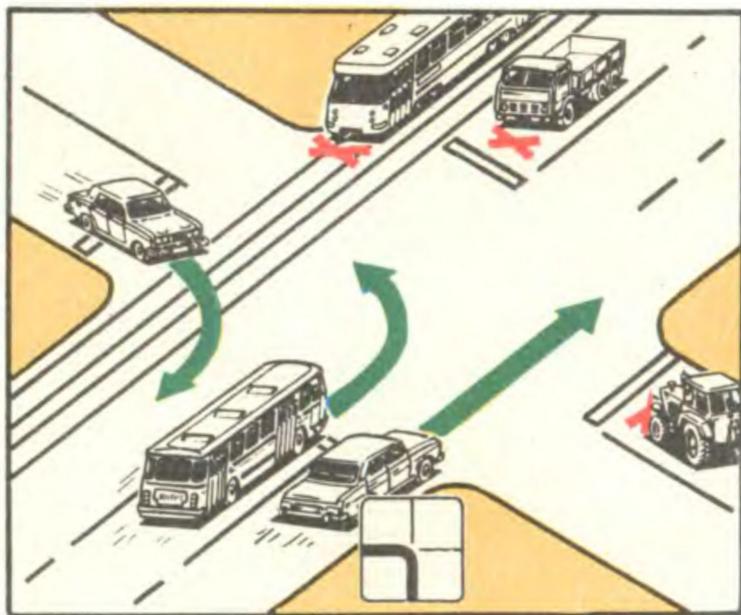


Рисунок 97.

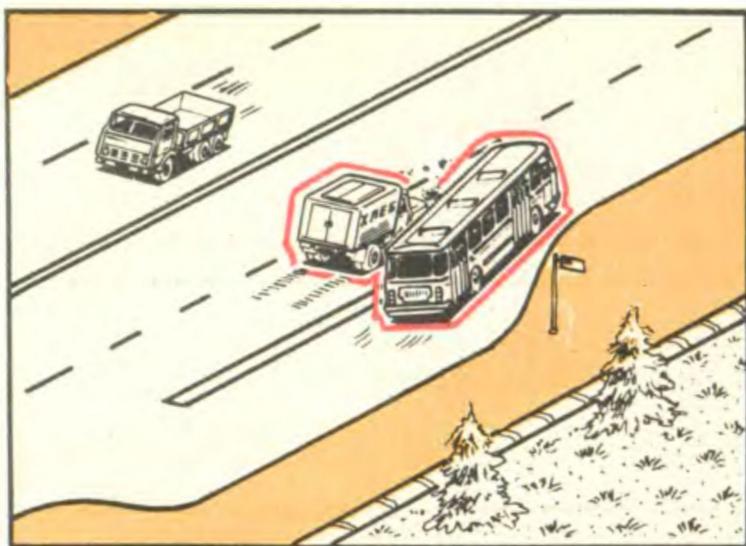


Рисунок 100 .

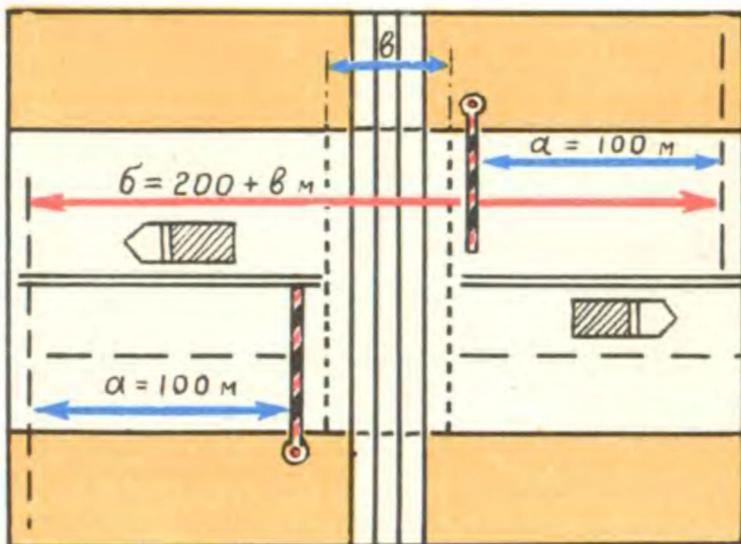


Рисунок 101.

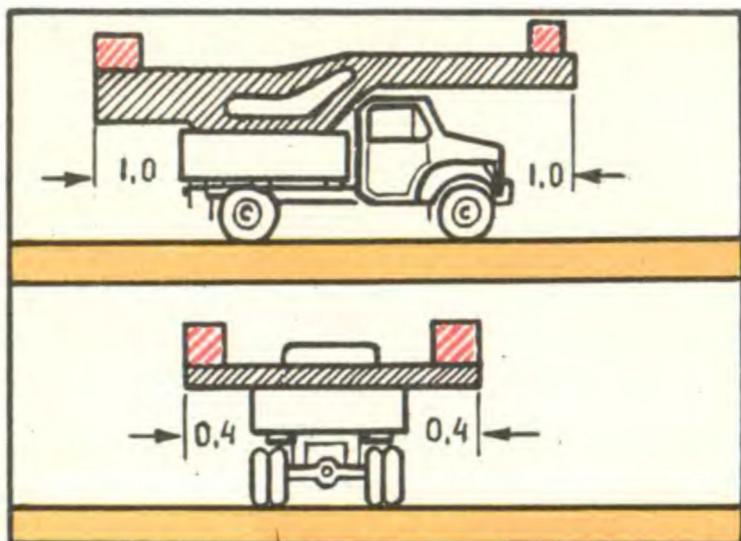


Рисунок 104.

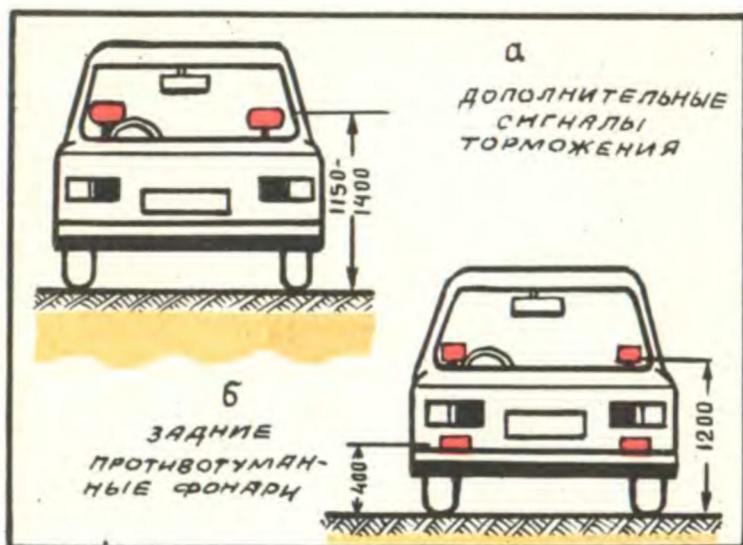


Рисунок 105.

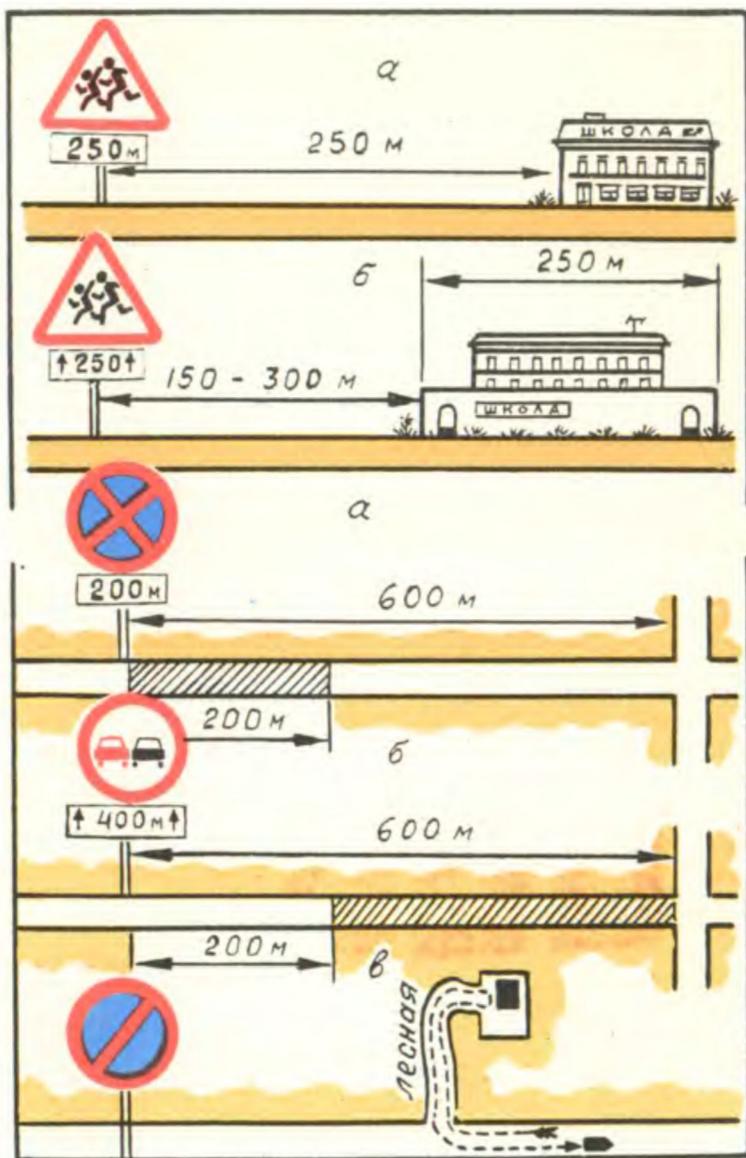


Рисунок 106а, б.

Рисунок 109, а, б, в.

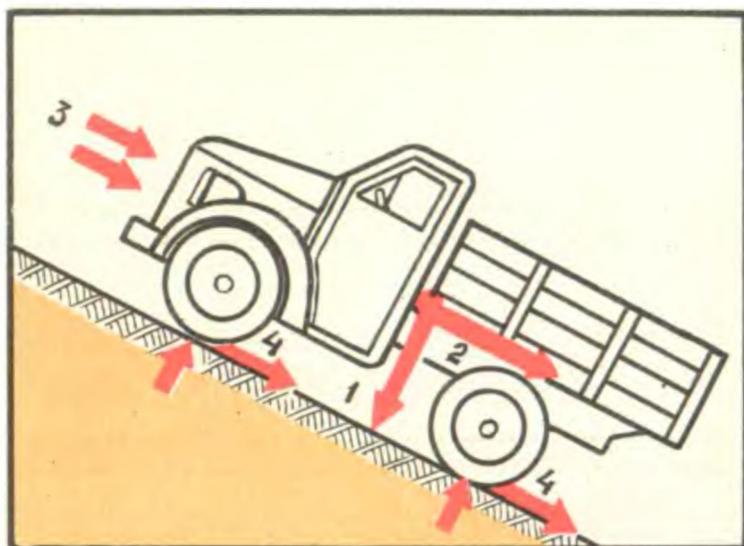


Рисунок 111.

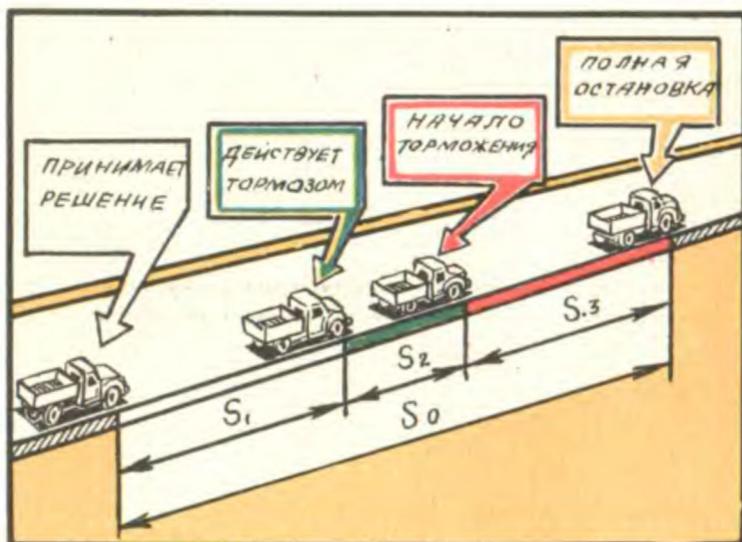


Рисунок 112.

же не видно, как и знака), а можно только, в случае необходимости, сокращать, применяя табличку 7.2.1. Например, ближайший от знака перекресток находится на расстоянии 800 метров, а запрет необходимо ввести на дистанции 300 м — применяется табличка 7.2.1 с цифрой 300.

Встречаются случаи, когда, с учетом дорожных условий, сложной конфигурации дороги, условий обзорности, возникает необходимость заранее предупредить водителя о введении каких-либо запретов на пути его следования. В этом случае знаки (имеющие зону действия) могут применяться с табличкой 7.1.1 «Расстояние до объекта». Например, установлен знак «Ограничение максимальной скорости» с табличкой 7.1.1, имеющей намеченную цифру «250». Читается так: «Через двести пятьдесят метров начнется участок дороги, на котором скорость ограничена». Различные способы установки знаков показаны на рисунке 109*, где участки введения запрета заштрихованы (рис. 109* а и б).

В пояснении к знакам, имеющим зону действия, имеется фраза, вызывающая у автомобилиста-практика крайнее недоумение и практически сводящая на нет смысл термина «дорога» («ВСЯКАЯ дорога — есть ДОРОГА»). Оказывается, при пересечении с полевыми, лесными и другими второстепенными дорогами действие знаков не прерывается! Значит эти дороги — не «дороги»? А как же быть с термином, на который опирается множество очень важных пунктов Правил, ведь по нему «дорога — ЛЮБАЯ, используемая для движения — улица, проспект, дорога, переулок и ТОМУ ПОДОБНОЕ...» И потом — как осуществить на практике это «продление зоны» за перекресток пусть даже с самой второстепенной дорогой? Представим себе, что это «лесная» дорога, ведущая в лесничество и пересекающая «ответственное» шоссе. Где-то по главной дороге стоит знак «Остановка запрещена». Приехав с противоположного направления, водитель делает правый поворот на лесную дорогу, решает вопросы в лесничестве, а затем выезжает обратно и, сворачивая налево на главную дорогу, движется по прежнему пути. Потребовалась остановка (проверить колеса), подходит инспектор: «Вы нарушаете правила — стоите в зоне действия запрещающего знака». «Какой знак — никакого знака на дороге нет!» «А вон там, за тем лесочком». «А я там не был, я из лесничества еду, там же перекресток!» «А это не важно — знак действует за перекресток!» Вот такой разговор. И надо толковать водителю необъяснимое — что та дорога — не дорога и т. д... (ситуация на рисунке 109* в).

Предписывающие знаки по своему действию несколько переключаются с запрещающими, хотя не вводят никаких запретов, а только указывают (предписывают) единственно допустимый образ действия или допустимые (разрешенные) направления движения. Указывая, кому и куда можно ехать, знак как бы говорит: «А тому-то и туда-то нельзя!». Действие знаков не требует пояснений, оно очевидно, но здесь мы опять сталкиваемся с одной неудачной формулировкой, аналогичной той, что приведена в пояснении к запрещающим знакам.

«Действие знаков 4.1.1—4.1.6 (предписывающих двигаться только в указанных направлениях,— авт.) распространяется на пересечения проезжих частей, перед которыми установлен знак» — гласит пояснение. И здесь имеются в виду проезжие части пере-

секающихся дорог, а не отдельные полосы (это же очевидно). Введено же это определение для того, чтобы водитель знал: далее, за этот перекресток, знак не действует, у него нет «зоны», он определяет систему движения только на данном перекрестке. А вот о знаке 4.1.1—«Движение прямо» сказано, что он может устанавливаться и в начале участка дороги (то есть за перекрестком), тогда его действие имеет «зону»—она распространяется до следующего перекрестка. При этом на отмеченном знаком 4.1.1 перегоне одновременно запрещено всякое движение влево от оси дороги—заезд в левые ворота и развороты в обратном направлении. И так—стоит перед пересечением проезжих частей—действует на перекресток, стоит за перекрестком—действует до следующего пересечения. И перетолковывать это требование нет никакой необходимости.

Следует также коснуться действия знака 4.3 «Круговое движение». Водитель должен уяснить, что, будучи установленным перед какой-то площадью или развязкой, знак вводит для водителя только два различия с обычным (неограниченным) движением: устанавливает направление движения по кольцу и разрешает въехать на кольцо из любой полосы. И все. Отработав в месте установки, знак свое действие прекращает и, двигаясь по «кольцу», водитель оказывается на обыкновенной дороге с односторонним движением, имеющей справа несколько примыканий. Если эти примыкания регулируемые—он действует как на регулируемых перекрестках, если нет—уступает дорогу всем, въезжающим на кольцо. И так вплоть до выезда с дороги, по которой организовано круговое движение.

Знаки информационно-указательной группы не только информируют водителя о расположении на дороге и вдоль нее каких-то объектов, не только дают сведения путевой информации, но и, как говорят Правила,—«вводят или отменяют определенные режимы движения» (что в общем-то является функцией знаков предписывающих. Поэтому, очевидно, группу знаков 5.8.1—5.8.2 и 5.8.7—5.8.8 целесообразнее было бы разместить вместе с предписывающими знаками—ведь они также вводят единственно разрешенные направления движения, ЗАПРЕЩАЯ все другие варианты. А информация не должна нести даже косвенного запрета.

Несколько слов о знаках 5.19.1—5.19.3 «Тупик». Это знаки чисто информативные, они просто говорят водителю: «Поедешь прямо—попадешь в тупик, придется возвращаться!» И тот, кому в этом проезде нечего делать, в него и не поедет. Однако это не значит, что знак вводит какие-либо ограничения на движение в перегородженный им проезд и все же его нередко по ошибке применяют с целью закрытия движения—«куда ты едешь, видишь—знак!» А ехать-то можно.

Думается, что нет необходимости в комментариях к знакам сервиса и дополнительной информации (табличкам), так как все знаки, имеющие прямое отношение к безопасности движения, мы рассмотрели по ходу изложения.

ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА

Движение на дорогах, особенно в условиях интенсивного транспортного движения, сейчас представляется неммыслимым без

активной дорожной разметки. Все трудности управления транспортным средством на дорогах, где белые линии встречались совсем не часто, хорошо представляют себе водители старшего поколения. Да и было-то их «раз, два и обчелся» — линия сплошная, линия прерывистая, стоп-линия. Современное дорожное движение потребовало применения 23-х видов горизонтальной и 7-ми вертикальной разметки, причем ее линии наносятся в три цвета.

Сплошные линии — 1.1, 1.2, 1.3 (двойная), наносимые вдоль проезжей части, пересекать нельзя. Исключение составляет случай, когда линия 1.1 обозначает край проезжей части дороги — здесь водитель не имеет права ездить в «коридоре», выделенном этой линией, так как эта территория предназначена для пешеходов (там, где нет тротуаров). Но с целью остановки, стоянки и перестроения перед поворотом направо пересекать ее можно.

Прерывистые линии. Любую прерывистую линию, обозначающую границу полосы, разделяющую транспортные потоки встречного или попутного направления и выполняющую другие функции, пересекать можно. В некоторых местах прерывистые линии 1.14.3 «Регулируемый пешеходный переход» и 1.15 «Место пересечения проезжей части дороги велосипедной дорожкой», нанесенные поперек проезжей части дороги, обозначают места, где водители (в ряде случаев) должны уступать дорогу движущимся пешеходам и велосипедистам.

Комбинированные линии. Нанесенная рядом сплошная и пунктирные линии могут разделять транспортные потоки встречного и попутного направления, обозначая место дороги, где перестроение разрешается только из одной полосы. Пересекать эту комбинированную разметку 1.11 разрешается только со стороны прерывистой линии. Однако, если водитель начал обгон или объезд пересечением линии 1.11 со стороны пунктира и не успел закончить его в пределах комбинации линии, то он имеет право вернуться в свою полосу через сплошную линию.

Двойная пунктирная линия. Эта разметка 1.9 применяется для обозначения границ полос, по которым осуществляется реверсивное движение. При действующем реверсивном движении линия разделяет как встречные, так и попутные потоки движения. При выключенных реверсивных светофорах на дорогах с реверсивным движением она разделяет транспортные потоки противоположных направлений. При включенных реверсивных светофорах разметку 1.9 разрешается пересекать с любой стороны, если она разделяет полосы, по которым движение разрешено в одном направлении.

При отключении реверсивных светофоров водитель должен немедленно выехать вправо из зоны реверсивного движения в полосу с обычным направлением движения. При отсутствии реверсивных светофоров или когда они отключены, линию 1.9 разрешено пересекать только если она расположена справа от водителя.

В случаях, когда значение временных дорожных знаков, установленных на переносной стойке, противоречит значению нанесенных в этом месте линий разметки, водитель должен руководствоваться требованиями знаков.

ЧТО МОЖЕТ ВОДИТЕЛЬ И ЧТО МОЖЕТ ЕГО АВТОМОБИЛЬ

1. ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И МАСТЕРСТВО ВОДИТЕЛЯ

Рассматривая вопросы предотвращения дорожно-транспортного происшествия в процессе управления транспортным средством, мы пока концентрировали внимание на точном соблюдении действующих Правил дорожного движения, как главном условии безопасности. Продолжая отвечать на вопрос «можно ли ездить без аварий?», нельзя обойти и такой важный фактор, как водительское мастерство и психофизические возможности человека-водителя.

Весь процесс управления транспортным средством требует от человека системно поддерживать безопасный режим движения, строго соответствующий постоянно меняющейся ситуации. Эта довольно сложная психическая деятельность выполняется мышлением, которое «питается» ощущением водителя, восприятием внешних сигналов, воображением, памятью. Некоторые из этих компонентов формируют ОПЫТ водителя. Должен сказать, что мой личный опыт и изучение опыта профотбора водителей транспортных средств показывают прямую зависимость профпригодности (в части качества мышления) от общего, всестороннего развития человека.

Важными качествами мышления являются его целенаправленность и скорость — качества, тренируемые активным участием в общественной жизни, выполнением разнообразных видов трудовой деятельности, чтением в достаточном объеме художественной и специальной (профессиональной) литературы, наконец, проработкой специальных игровых и профессиональных тестов. Кстати об ИГРАХ. Вы когда-нибудь видели, как играют сильные шахматисты в стадии цейтнота, когда на принятие ответственных решений, каждое из которых может стоить партии, отводятся секунды? Для того, чтобы сделать правильный ход, приходится в течение мгновения «прокрутить» все имеющиеся в памяти варианты, схожие с наличествующим на доске, и выбрать единственно верный. А ведь положение водителя автомобиля именно таково! Дорожное движение зачастую создает ситуации и ставит перед ним задачи, требующие принятия быстрых и правильных решений, быстрых и верных действий по реализации этих реше-

ний. А количество вариантов выхода из аварийной ситуации иногда не меньше, чем в шахматах, а верных всего один-два. Вот почему существует мнение о необходимости определенного общего развития водителя, без чего невозможно обретение таких свойств.

Мастерство водителя достигается и при наличии широты мышления, позволяющей одновременно рассматривать, оценивать и взвешивать все компоненты существующей дорожной обстановки, обобщить их, выведя существо ситуации в целом, предусмотреть ее развитие и последствия. А уже затем подобрать ответные действия, строго соответствующие необходимым контрмерам для пресечения хода развития или ослабления последствий ситуации. Вот здесь выступают на сцену ПАМЯТЬ и НАВЫКИ. Память дает возможность воспроизведения всего арсенала имеющихся в распоряжении водителя действий, а навык позволяет реализовать эти действия уже в автоматическом режиме без осмысливания отдельно каждого составляющего движения. Такая форма деятельности водителя позволяет в экстремальных ситуациях экономить именно те доли секунды, которых иногда не хватает на избежание неблагоприятного финала.

Итак, навык, рожденный обучением, тренировками или длительным выполнением аналогичных трудовых процессов, вещь полезная. В процессе выполнения обычных действий по управлению транспортным средством, в обычных условиях движения, водитель, действуя автоматически, расслабляется, может думать о другом, решать какие-то не имеющие отношения к управлению задачи. Кое-кто любит в дальней дороге даже поспать. Расслабляясь, водитель как бы экономит нервную энергию, которая потребуется ему в критической ситуации.

Одним из положительных свойств приобретенных навыков является способность человека автоматически, гибко приспосабливаясь к другим условиям, другой обстановке, ПЕРЕНОСИТЬ выполнение того или иного процесса в эти новые, другие условия. Мы знаем, что управление разными транспортными средствами состоит из комплекса одних и тех же процессов, однако различное расположение органов управления, высота сидения водителя и его удаление от педалей и руля, жесткость сцепления и усилие при переключении скоростей и ряд других компонентов могут резко отличаться. И вот тут тренированная память помогает перенести навыки управления одним транспортным средством, доведенные до автоматизации, на процесс управления другим с быстрой корректировкой разницы.

Однако у приобретенных навыков есть и отрицательная, негативная сторона, связанная именно с достижением автоматизма выполнения тех или иных действий по управлению автомобилем. Это явление возникает именно в период, когда должна произойти взаимная замена одного навыка другим. Особенно ярко проявляется «торможение» приобретения нового навыка и помехи, создаваемые ранее приобретенным (но теперь не нужным) при смене модели или типа автомобиля или замене на автомобиле системы управления или контроля. Можно привести несколько примеров.

Как-то я сел за руль автомобиля, принадлежащего моему товарищу, мы вместе были в дальней поездке. Через несколько

секунд я бросил взгляд в зеркало заднего вида и пришел в ужас — сзади мне буквально «наступал на бампер» какой-то грузовик! Я резко нажал на акселератор, автомобиль рванулся вперед, и я «удрал» от преследователя. Товарищ, которого основательно трягнуло, попросил меня быть осторожнее и обратил внимание на то, что только вчера установил «панорамное» зеркало заднего вида, которое создает иллюзию сильного сокращения дистанции между движущимися транспортными средствами. А я привык к обычному зеркалу, не искажающему это расстояние!

Такой же эффект привычных неосознанных действий создается у водителя, который долгое время работал на грузовике, а затем пересел на «Жигули», у которых расстояние между педалями сцепления и тормоза чуть не вдвое меньше. «Привыкшая» правая нога нередко вместо педали тормоза начинает давить на педаль акселератора, и это иногда в экстремальной ситуации!

Привыкнуть, перестроиться, пережить замену старых навыков новыми — все это требует тренировок, времени и подчас протекает нелегко. Именно поэтому в государственных транспортных предприятиях, особенно пассажирского транспорта, прежде чем закрепить за водителем новое для него транспортное средство, подвергают его стажировке под руководством шофера-наставника. Инструкция по эксплуатации пассажирских автобусов и такси требует проводить такие стажировки даже при смене водителем марки автобуса или маршрута движения внутри одного автохозяйства.

Аналогичным примером вредности выработанного навыка могут служить многочисленные факты, когда остановленный инспектором ГАИ водитель с изумлением всматривается на дорожный знак, требование которого он нарушил. Ведь только вчера его здесь не было! Привыкнув длительное время ездить по одной и той же дороге, водитель привыкает к расстановке знаков, разметке, знает каждую выбоину на дороге и перестает бдительно следить за возможными изменениями дорожной обстановки. А выработанный навык, стереотип действий может подвести.

Огромное значение во всех видах человеческой деятельности имеет наличие хорошей ПАМЯТИ. Памятью называют способность человека к запечатлению, сохранению и воспроизведению прошлого опыта (всей бывшей в прошлом деятельности человека и обстоятельств этой деятельности). Запоминание водителем применяемых приемов управления и обстановки движения может быть автоматическим, нецеленаправленным (непроизвольным) и основанным на специально поставленной себе задаче — накопить опыт, знания. Такое запоминание называется произвольным, оно более эффективно, чем непроизвольное — в процессе обучения или тренировок водитель специально СТАРАЕТСЯ зафиксировать в памяти полученную информацию. А в дальнейшем эта информация, «уплотняясь», переходит в навык.

Различают зрительную, слуховую и двигательную память — в зависимости от характера ощущений, при помощи которых произошла фиксация информации. Особое значение имеет зрительная память, так как зрение поставляет человеку основную информацию об окружающей обстановке, что очень важно для водителя, особенно в условиях меняющихся ситуаций. Слуховая память четко воспроизводит информацию о характере шумов,

которые создают движущиеся транспортные средства и различные агрегаты и узлы автомобиля при работе. Двигательная память фиксирует правильные ответные действия на поступающую информацию об изменениях ситуации. Именно четко работающая двигательная память дает возможность водителю быстро выполнять (в автоматическом режиме) необходимые действия по управлению транспортным средством. Ему не надо оценивать обстановку (если она уже проигрывалась в прошлом) и «подбирать» образ действий — он заложен в «арсенале» его двигательной памяти.

Память потихонечку слабеет, информация стирается, иногда вытесняемая объемом новых сведений. Поэтому память, особенно профессиональную, надо тренировать, применяя повторение и воспроизведение практических действий.

Необходимыми компонентами, формирующими мастерство водителя, являются также ВНИМАНИЕ, ЭМОЦИИ и наличие ВОЛИ. Все эти качества способствуют формированию осознанного, целеустремленного поведения водителя по приобретению и поддержанию на необходимом уровне профессионального мастерства, а также выполнению на практике всех установленных профессиональных норм и правил.

Еще раз напоминаем, что профессия водителя связана с управлением источником повышенной опасности, а это требует изначального наличия всех перечисленных выше качеств. Общеизвестно, что даже в результате обучения и тренировок далеко не каждый индивидум пригоден к той или иной профессии как в силу сложившихся психофизических данных, так и по причине несоответствия личности. Поэтому кандидатов в водители рационально подвергать процессу профессионального отбора.

Профотбор — система контроля, позволяющая выявить круг лиц, которые по своим индивидуальным качествам наиболее пригодны для обучения и дальнейшей профессиональной деятельности по конкретной специальности. Профотбор включает следующие виды мероприятий:

— медицинский контроль — недопущение к работе тех, кто не соответствует по состоянию здоровья;

— образовательный — направлен на выявление тех, кто не имеет необходимой общей подготовки для овладения специальностью;

— социальный — отстранение от обучения или работы лиц, морально-нравственный облик которых не соответствует требованиям к данной специальности;

— психофизиологический — выявление и своевременное отстранение от обучения и работы лиц, у которых восприятие, внимание, мышление, реактивность, а также личные качества (интересы, способности, характер и др.) не соответствуют требованиям, предъявляемым спецификой работы по специальности.

Если первые три вида мероприятий вместе или порознь применялись в нашей стране на практике довольно давно и успешно, то серьезное отношение к психофизиологическому отбору проявилось только в последние годы. В то же время опыт проведения массового психофизиологического отбора в странах с развитым автомобильным движением показал высокую эффективность и рациональность, а главное — положительный экономический эф-

фект. Системное ведение профотбора и профподбора (отбора профессионалов по узкой специализации, например, для работы на определенных транспортных средствах или в конкретных условиях) на всех уровнях деятельности позволяет снизить отсев обучаемых из-за неспособности на 30—50%, уменьшить стоимость подготовки специалистов на 30—40%, и главное — сократить аварийность на 40—70%. Проведение массовых мероприятий по психофизиологическому профподбору у нас пока сдерживается несовершенством разработанных методик и отсутствием должного количества специалистов в этой области.

Учитывая нестабильность профессиональных качеств водителя, вызванную изменением состояния здоровья, процессом возрастных деформаций, сменой условий труда и т. д., профотбор должен быть непрерывным процессом в период всей работы водителя по специальности. Мероприятия по отбору и подбору могут проводиться в специальных лабораториях и (по упрощенной методике) в крупных автотранспортных объединениях и предприятиях. В период трудовой деятельности водителей-профессионалов задачами профотбора уже является не выявление пригодности к работе по специальности, а решение вопросов возможности дальнейшего использования водителя в данных конкретных условиях и на конкретном виде транспортных средств, а иногда и выявление НЕВОЗМОЖНОСТИ его дальнейшего использования по профессии водителя.

Не ставя задачи подробного анализа и исследования психофизиологической деятельности водителя, считаю необходимым подробнее осветить ряд ВОЗМОЖНОСТЕЙ водителя, резко ограниченных свойствами его организма, многие из которых предельны от природы и не поддаются совершенствованию. Знать, что они не беспредельны, не переоценивать свои возможности — тоже немаловажно для выработки личных принципов и системы вождения автомобиля.

Одним из факторов, ограничивающих возможности водителя, является его ЗРЕНИЕ. Зрительные ощущения поставляют водителю 90% всей информации, подлежащей целевой переработке. Зрение — инструмент, при помощи которого водитель определяет наличие на дороге других транспортных средств и пешеходов; состояние, направление самой дороги, ее особенности, наличие дорожных знаков и разметки и другие компоненты «картинки» дорожной обстановки. Глаза фиксируют и направление, и скорость движения собственного автомобиля, и те же сведения о других участниках движения, все расстояния, дистанции, интервалы.

Глаз человека представляет собой очень совершенный прибор, но... возможности зрения не безграничны. Днем, в условиях хорошей видимости, встречный автомобиль можно заметить на расстоянии более километра, но в сумерках эта дистанция может сократиться до 300—400 метров, а при тумане, сильном снегопаде — до 30—40 метров и менее. Снижение видимости, как одна из причин создания аварийной ситуации, известно из нашей статистики, изучающей обстоятельства дорожно-транспортных происшествий. В дождливую погоду, туман, просто в темное время суток, когда интенсивность дорожного движения падает в среднем на 15%, аварийность возрастает до 60%.

Зрение человека бинокулярно, видимость одновременно дву-

мя глазами создает представление объемности предмета на дороге, позволяет определить дистанцию до этого предмета, взаимное расположение в пространстве ряда предметов и т. д. Но попробуйте прикрыть один глаз во время управления автомобилем. Вы не только «потеряете» часть поля зрения, которое и так невелико, но предметы станут «плоскими», потеряют значение объемные габариты, а дистанции можно будет определить только сравнивая размеры транспортных средств с окружающими статичными объектами (рисунок 110).

Угол зрения обоих глаз в горизонтальной плоскости достаточно велик. Проведите опыт: глядя прямо перед собой, правую и левую кисти рук разводите в стороны на уровне глаз, пощелкивая пальцами; вы заметите, что общее поле зрения имеет границы, очерченные углом почти в 160° (у полностью здорового человека), а область четкого зрения — в 120° . Но как только вы начинаете двигаться, границы поля зрения немедленно начинают «размываться», а предметы, расположенные по сторонам, терять очертания. Чем быстрее движение, тем больше сужается угол поля зрения. При скорости движения около 30 км/час он составляет всего 100° , а при скорости 100 км/час поле зрения ограничено углом в 40° . За пределами этой зоны все сливается в пеструю, бегущую навстречу размытую ленту. Таким образом, выявляется причина объяснений водителей, совершивших наезд или столкновение с пересекавшим им дорогу объектом на скорости 80—100 км/час — «Я его не видел», так как автомобиль или человек попали в поле его четкого (острого) зрения уже в непосредственной близости от границы полосы движения его автомобиля.

Разрешающие возможности зрения человека в значительной степени зависят от условий освещенности. Четкое видение объек-

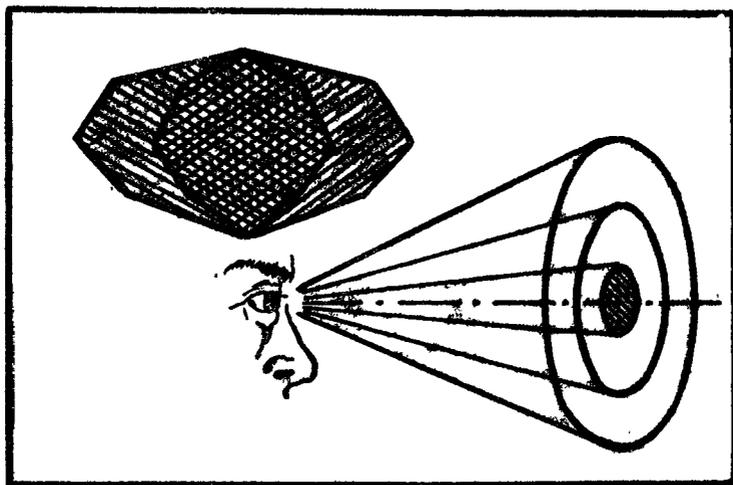


Рисунок 110.

тов на дороге, определение их параметров, направления, скорости возможны только при определенной степени освещенности. При изменении силы светового потока и степени освещенности глаз человека автоматически приспособливается к новым условиям — срабатывает «автоматическая диафрагма» — зрачок глаза. Процесс этот называется АДАПТАЦИЕЙ ГЛАЗА и протекает не мгновенно, а требует какого-то времени. Переход от темноты к свету и обратно вызывает у некоторых людей довольно устойчивое ослабление зрения или даже его полную потерю. Раздражение сетчатки глаза резким ослеплением ярким пучком света может вызвать полную потерю зрения на время от нескольких секунд до нескольких минут (в зависимости от индивидуальных особенностей зрения). Вот в чем значение требований пункта 19.2 Правил движения.

Способность глаза видеть форму объекта, четко различать его очертания, особенности называется остротой зрения. Но область острого зрения охватывается конусом, имеющим угол всего в 3—4°, хорошая острота зрения имеет конус в 7—8°, удовлетворительная — в 13—14°. По вертикали значение этих углов несколько больше. Но правильная всесторонняя оценка видимого объекта осуществляется только в зоне смещенного (бинокулярного) зрения, а для того, чтобы четко увидеть необходимый объект двумя глазами, человеку приходится ПЕРЕВОДИТЬ глаза в сторону этого объекта. Перемещение глаз в сторону и обратно требует времени, так как этот процесс складывается из нескольких стадий: перемещение взгляда, сведение зрения до бинокулярного, четкое опознание объекта. На процесс перемещения взгляда из одного крайнего положения в другое требуется 0,15—0,20 сек., для сведения и фиксации — еще 0,10—0,30 секунды. Вот вам и 0,25—0,50 секунды, чаще всего не попадающие в расчет времени при проведении экспертизы наличия технической возможности водителя!

Теперь, зная роль ряда факторов, влияющих на возможности человека, мы можем перейти к рассмотрению самого важного свойства, «качество» которого оказывает решающее воздействие на способности влиять на весь механизм развития событий в создавшейся на дороге экстремальной ситуации. Это — РЕАКЦИЯ, ответные действия организма на получение внешних сигналов (поставляемой информации). Существует два вида реакции — простая и сложная. Простая реакция — ответ действием на заранее известный сигнал (или сигнал об известном привычном явлении). Например, двигаясь по знакомой дороге и зная, где и когда могут встретиться те или иные препятствия или помехи движению, водитель почти автоматически предпринимает необходимые действия по управлению автомобилем — заранее меняет полосу движения, притормаживает, увеличивает дистанции и т. д. Время простой реакции лежит в пределах 0,15—0,2 секунды.

Сложная реакция возникает, когда человеку подаются неожиданные, заранее не известные сигналы, на которые он должен реагировать не одним (отрепетированным) действием, а выбирая необходимый правильный ответ из большого арсенала. Теперь, кроме двигательных реакций (нажал педаль, повернул руль, включил тумблер), надо быстро решить мыслительную задачу, распознавая характер сигнала и вырабатывая правильное решение

по ликвидации или уменьшению опасности. Здесь время реакции возрастает и достигает 0,4—1,2 секунды в зависимости от тренированности и опыта.

Истинное представление о практических возможностях водителя своевременно принять меры к экстренной остановке автомобиля или проведению необходимого маневра можно получить, только рассматривая всю сумму процессов, включающих внимание, ощущение, восприятие и реакцию. При этом необходимо учитывать не только объективно существующую индивидуальную реакцию данного конкретного водителя, но и ряд факторов, оказывающих отрицательное воздействие на «реактивность» человека. «Растягивание» времени реакции могут вызвать высокая степень утомления, психологическая подавленность, тяжелые погодные условия, влияние высокой температуры воздуха, вибрация автомобиля. Не последнее место занимает и воздействие алкоголя, самые малые дозы которого незаметно производят в организме человека значительные изменения, отражающиеся на его деятельности. Резко снижается точность восприятия, ухудшается внимание, растет время реакции, как результат — во много раз возрастает вероятность участия в дорожно-транспортном происшествии.

Представляет интерес расчет времени, потребного водителю для принятия правильных мер в обычной, часто встречающейся, так сказать, характерной ситуации, которая грозит развитием в аварийную. Представим себе водителя, движущегося на автомобиле по неширокой улице со скоростью 60 км/час (дорога в идеальном состоянии, видимость прекрасная, насыщенность и состав движения обычные). Приближаясь к стоящему на остановке по левой стороне дороги автобусу, он наблюдал за его задней частью — «а вдруг оттуда появится человек?». Ситуация начинается в момент, когда боковым зрением водитель заметил справа по ходу автомобиля какое-то движение. Начинаем считать! Перенос взгляда с левого края дороги на правый, сведение полей зрения, словом — 0,25—0,50 секунды и... водитель видит женщину, сбегающую с тротуара на проезжую часть в сторону автобусной остановки на другой стороне дороги. Следует реакция водителя (возьмем среднюю цифру 1,0 сек.), необходимо время на срабатывание тормозного механизма (около 0,2 сек.), и через 1—1,2 секунды тормозные колодки прихватились к барабанам и дискам — начался тормозной путь. Таким образом, еще до начала торможения автомобиль движется со скоростью 60 км/час в течение 1,5—1,65 секунды (среднее время) или успевают пройти в сторону опасности расстояние порядка 25 метров! И с этим ничего не поделаешь, эти цифры — объективно существующий фактор и его тоже надо брать «на учет» во всех расчетах.

Вот что необходимо знать водителю о предельных возможностях своего организма, чтобы несколько рассеять появляющуюся нередко самонадеянность, несколько «пригасить» расчет на «мгновенные» решительные и правильные действия всегда и во всех условиях. И именно в силу некоторого несовершенства своей личности водитель должен строить расчет на совершенствование водительского мастерства, памятуя, что достигнуть профессионального уровня «безопасного водителя» можно только самым серьезным отношением ко всем требованиям профессии,

непрерывным пополнением знаний и тренировками. А того, кто не считает это обязательным, где-то на дороге подстерегает беда.

2. ЧУДО XX ВЕКА И ЕГО ВОЗМОЖНОСТИ

Автомобиль недаром называют «чудом XX века» — ни одному другому достижению современной техники не уделял человек столько внимания за 100 лет, прошедшие со дня рождения автомобиля. Уровень автомобилестроения и современность конструкций автомобилей стали одним из главных показателей оценки состояния национальной экономики. Международные автосалоны проводятся под девизом «Автомобиль может все!»

Может быть, такое распространенное мнение об абсолютном совершенстве автомобиля и ведет к тому, что зачастую при расследовании дорожно-транспортного происшествия просматривается тенденция свести все причины к недостаткам в поведении человека, который обязан... О возможностях транспортного средства, как правило, забывают, мотивируя это тем, что «автомобилем управляет ЧЕЛОВЕК!» При этом имеется в виду, что автомобиль достаточно совершенен и «ничего на него валить».

Между тем, самый технически совершенный и современный автомобиль, независимо от воли его конструкторов и управляющего им водителя, подвержен действию целого ряда сил — тяжести, инерции, сопротивления качению, центробежной и др. Действуя на автомобиль в рамках объективных законов физики, эти силы во многих случаях оказывают сопротивление действиям водителя по управлению транспортным средством, мешая развить или, наоборот, резко снизить скорость, увлекая автомобиль в сторону от дороги при поворотах и т. д. Поэтому водитель, желающий овладеть мастерством управления автомобилем, должен хорошо знать эти силы, направление и образ их действия, чтобы не только предотвратить их вредное воздействие, но иногда даже использовать их на благо. Кроме того, водитель должен знать средства, применяемые в конструкции автомобиля по усилению его активной и пассивной безопасности.

Прежде всего о силах, действующих на автомобиль. Нельзя безоговорочно дать характеристику любой из них как «вредной», так как все зависит от обстоятельств, в которых она действует. Например, сила веса, прижимающая колеса автомобиля к дороге и мешающая стронуть его с места, способствует созданию силы инерции, когда мы используем накат автомобиля. При торможении обе эти силы «меняют плюс на минус»: сила сцепления колес с покрытием дороги оказывает положительный эффект, способствуя замедлению автомобиля, а сила инерции продолжает толкать его вперед, мешая понижению скорости. (Рисунок 111*.)

Сила тяжести, направленная перпендикулярно к поверхности земли, прилагается в центре тяжести автомобиля «ЦТ». Эта сила неравномерно распределена между осями автомобиля, но это соответствует расчету конструкции. Неправильно распределив груз, можно нарушить расчетную высоту центра тяжести и перераспределить нагрузки на оси автомобиля. У груженого автомобиля обычной компоновки $\frac{1}{3}$ массы приходится на переднюю ось, а $\frac{2}{3}$ на заднюю ось или на тележку. У автомобилей с кабиной,

расположенной над двигателем (ГАЗ-66), и легковых автомобилей масса распределяется между осями приблизительно в равных долях, а у колесных тракторов (К-701) на переднюю ось приходится большая часть нагрузки.

Сила тяжести (1), оказывая давление на дорогу, вызывает ее ответное реактивное действие, равное силе, прижимающей колеса. При передаче тягового усилия на ведущие колеса автомобиля на них возникает усилие, действующее по окружности колеса и направленное против горизонтальной реактивной силы дороги, которая и «выталкивает» автомобиль, заставляя его трогаться с места (в дальнейшем поддерживая движение). При торможении горизонтальная реактивная сила дороги, оказывая сопротивление движению, способствует замедлению вращения всех тормозящих колес и общему процессу замедления движения автомобиля. Рассмотрим все эти процессы раздельно.

Сопротивление движению автомобиля (2), образуемое дорогой и окружающей средой, составляет целый ряд факторов: сопротивление качению колес; сопротивление, создаваемое подъемом дороги; сопротивление воздуха; сопротивление сил инерции. Сопротивление качению создается весом автомобиля, прижимающим колеса к поверхности дороги, силой трения между колесами и этой поверхностью, степенью деформации шин и покрытия, углом, характеризующим крутизну подъема или спуска.

Сопротивление воздуха (3) движению в основном возникает от воздействия плотной воздушной среды на лобовую поверхность автомобиля. Величина силы сопротивления зависит от площади лобовой поверхности и выступающих частей автомобиля и груза и обтекаемости автомобиля. Затраты мощности на преодоление лобового сопротивления составляют 55—60%. Остальные усилия гасят сопротивление воздуха, создаваемое выступающими частями,— подножками, боковыми зеркалами, крыльями, брызговиками, трением о воздух боковых частей автомобиля и т. д.

Кроме того, на движение автомобиля оказывают влияние силы инерции (4), возникающие на всех стадиях движения автомобиля. Величина силы инерции прямо пропорциональна общей массе автомобиля и изменяется в процессе движения в соответствии с нарастанием или уменьшением ускорения. Увеличивая скорость, приходится преодолевать «пожелание» автомобиля сохранить занимаемое в пространстве положение, а при замедлении — побеждать стремление продолжать движение с прежней скоростью. Сила инерции всегда направлена в сторону, противоположную прилагаемым усилиям. Учитывать действие сил инерции водитель должен буквально на всех стадиях управления автомобилем: в процессе движения помнить об их действии, сохраняя необходимую дистанцию безопасности; совершая повороты, помнить, что чем меньше их радиус (больше крутизна), тем больше сила инерции, пытающаяся сдвинуть автомобиль с дороги, опрокинуть его. При этом могут создаться неблагоприятные условия — поперечный уклон дороги, высоко размещенный груз (поднялся ЦТ), скользкое покрытие и т. д., влияние которых может способствовать потере управления автомобилем именно под воздействием возникшей силы инерции.

Немаловажное значение имеет понимание процесса образования силы сцепления колес с поверхностью дороги. Автомобиль

может тронуться с места и продолжать движение только при условии сцепления ведущих колес с поверхностью дороги, образующим трение. Значение сцепления зависит от сцепного веса автомобиля (вертикальной нагрузки на ведущие колеса) и коэффициента сцепления. Если приложенная к ведущим колесам в движении тяговая сила меньше силы сцепления, то колеса катятся без пробуксовки, если же сила сцепления меньше тяговой, то ведущие колеса начинают пробуксовывать.

Значение (коэффициент) сцепления зависит от типа и состояния дорожного покрытия, состояния протектора и внутреннего давления в шине. Шины легковых автомобилей имеют мелкий рисунок протектора и предназначены для движения по твердым ровным покрытиям, глубокий крупный рисунок протектора шин грузовых автомобилей обеспечивает хорошее зацепление с грунтом. Стирание высоты выступов протектора в процессе эксплуатации ухудшает сцепление шины с поверхностью дороги. Повышение внутреннего давления в шине против нормы уменьшает площадь соприкосновения шины с дорогой, снижая сцепление, а понижение давления — увеличивает эту площадь. Повышение площади сцепления положительно влияет на процесс торможения, но при этом возрастает сопротивление качению колес.

При движении автомобиля по сухому, достаточно шероховатому твердому покрытию величина коэффициента сцепления обусловлена трением скольжения между шиной и дорогой, где взаимодействуют частицы протектора и неровности (шероховатости) покрытия. При увлажнении поверхности дороги между трущимися объектами создается пленка из смеси грунта и воды, которая, разделяя трущиеся поверхности, ослабляет взаимодействие шины и покрытия. Создается «эффект смазки», трение становится жидкостным, и коэффициент трения падает до минимального. Поэтому, двигаясь по мокрой и покрытой наледью дороге, водитель должен резко скорректировать все параметры движения — снизить скорость, более плавно проводить маневры, повысить дистанции и интервалы, по возможности отказаться от обгонов и т. д.

Сцепление шин с дорогой имеет решающее значение для безопасности движения, так как оно обеспечивает устойчивое движение автомобиля без поперечного скольжения и заносов, а также надежность торможения. Недостаточная величина коэффициента сцепления в создавшихся неблагоприятных дорожных условиях является причиной в среднем 16—20%, а в период неблагоприятных погодных условий — до 70% дорожно-транспортных происшествий.

Особенно подробно необходимо остановиться на торможении автомобиля. Сам технический процесс торможения представляет собой передачу усилия с педали тормоза через привод на тормозной механизм, обеспечивающий работу трения между поверхностями тормозных колодок и тормозных барабанов, а отсюда — создание трения между шинами и дорогой. Благодаря различным сервомеханизмам тормоза современных автомобилей могут развивать тормозной момент, значительно превышающий момент сцепления шин с дорогой. Поэтому может возникнуть полное блокирование тормозящих колес, и они скользят по дороге не вращаясь (движение юзом). При этом вся кинетическая энергия автомобиля мгновенно превращается в тепло, выделяемое в зоне

контакта шины с покрытием, резина размягчается (приобретает «текучесть») и коэффициент сцепления падает. Отсюда — наибольшая эффективность торможения при сохранении некоторого качения колеса на пределе блокировки, но без юзового скольжения.

Кроме того, надо учесть еще один момент. Наверное, все водители замечали по поведению своего автомобиля и, наблюдая за другими тормозящими транспортными средствами, что при резком нажатии на тормозную педаль автомобиль в движении как бы «кланяется», клюет носом. Это тоже действует сила инерции, стремящаяся как бы кувыркнуть автомобиль в направлении движения, вращая его вокруг заторможенных колес. Это еще одно вредное последствие резкого торможения — при таком «кивании» вся масса автомобиля устремляется на переднюю ось, разгружая при этом заднюю и ослабляя сцепление задних колес с поверхностью дороги. Такое явление не только снижает эффективность торможения, но и может привести к заносу задней оси автомобиля. Рекомендуется тормозить, попеременно «тереообразно» увеличивая и уменьшая нагрузку на тормозную педаль, тогда явления «киваков» не наступит.

Торможение бывает СЛУЖЕБНЫМ — спокойное снижение скорости движения для остановки в каком-то намеченном пункте. Осуществляется плавно, чаще комбинированным торможением с задействованием двигателя. И — ЭКСТРЕННЫМ, которое производится с целью избежания наезда или столкновения с внезапно появившейся помехой движению. Это торможение имеет определенные параметры и характеризуется дистанцией остановочного и тормозного путей. Остановочный путь — расстояние, пройденное транспортным средством за время от момента обнаружения водителем препятствия (или опасности) и до момента полной остановки. ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ — та часть остановочного пути, которую проходит автомобиль в заторможенном состоянии.

Мы уже суммировали все «детали» времени, необходимого для опознания опасности и принятия решения, то есть до начала торможения. Теперь мы рассмотрим полное время прохождения всего остановочного пути, и здесь (прошу меня простить!) нам не обойтись без простейших формул.

Время, необходимое для полной остановки автомобиля, можно выразить через формулу:

$$t_0 = t_p + t_{сТ} + t_r, с,$$

где t_p — время реакции водителя, с;
 $t_{сТ}$ — время срабатывания тормозов, с;
 t_r — время полного торможения, с.

Сумма путей, проходимых автомобилем за все интервалы времени, составляет остановочный путь:

$$S_0 = S_1 + S_2 + S_3, м$$

где S_0 — остановочный путь, а S_1 — S_3 соответственно пути, пройденные автомобилем за время t_p — t_r .

Время реакции t_p , зависимость которого от ряда качеств водителя нами уже рассмотрена, может колебаться от 0,2 до 1,5 секунды и даже более. При расчетах обычно принимают $t_p = 0,8$ с. Время, необходимое на срабатывание тормозов, про-

текает от момента начала давления ноги водителя на тормозную педаль до начала трения в рабочих деталях тормозного механизма (то есть до начала замедления). $t_{ст}$ зависит от конструкции и типа тормозного привода. Например, у автомобилей с гидравлическим приводом срабатывание (время протекания процессов в приводе) происходит за 0,4 с, а при пневматическом приводе — 1,0 с. У автопоездов с пневмоприводом тормозов время срабатывания достигает 2 с. Время набора максимального замедления в среднем — 0,3 с.

Таким образом, $t_{ст}$ для автомобиля с исправным гидравлическим приводом составит 0,7 с (0,4+0,3). И теперь мы можем по формуле подсчитать S_0 для любого автомобиля, например, полностью груженного ГАЗ-53.

Скорость — 60 км/ч, за секунду автомобиль проходит 16,6 м. Подставим это значение в формулу:

$$S_0 = S_1 + S_2 + S_3$$

$$S_1 = (0,8с) = 13,3 \text{ м}$$

$$S_2 = (0,7с) = 11,6 \text{ м}$$

$$S_3 = \text{расчетный}$$

$$S_0 = \text{около } 60 \text{ м.}$$

$$\text{путь торможения} = 33 \text{ м}$$

Полный остановочный путь автомобиля ГАЗ-53, полностью груженного, движущегося в идеальных дорожных условиях (прямая дорога, сухой асфальт), составит около 60 м. Но это, подчеркиваю, в идеальных условиях! Малейшие отклонения в сторону ухудшения параметров, влияющих на величину тормозного пути (плохая резина, влажное покрытие, перегруз автомобиля, нерасчетные зазоры в деталях тормозных приводов и механизмов), и эта цифра неумолимо начинает расти.

Здесь я хочу сделать небольшое примечание к приведенным расчетам. Если вы попытаете механически подставить в использованную в книге формулу расчета остановочного пути данные из Приложения 3 Правил дорожного движения, то получите другие цифры. Дело в том, что в Правилах приведен не «путь торможения» — то есть расстояние, проходимое автомобилем от момента достижения максимума замедления до полной остановки, а «тормозной путь». Тормозным путем считается путь движения автомобиля с момента начала действия тормозного механизма (начала нажатия на педаль тормоза) и до полной остановки. То есть путь, проходимый за время срабатывания тормозов, S_2 объединен с путем торможения S_3 . Поэтому «тормозной путь», рассчитанный по таблице Правил, составил бы у нашего ГАЗ-53 около 44 м.

Но это все мы подсчитывали остановочный путь автомобиля, а ведь водителя в общем-то интересует ОБЩАЯ ДИСТАНЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ, то есть расстояние, необходимое для предотвращения наезда или столкновения. На рисунке 112* видно, что водитель должен так рассчитать путь торможения, чтобы после полной остановки автомобиля до препятствия еще оставалась достаточно безопасная дистанция.

Все наши расчеты и рассуждения по поводу тормозных возможностей транспортного средства еще раз должны дать водителю представление о наличии у него технических возможностей

по предотвращению причинения вреда и напомнить ему, что возможности транспортного средства, даже самого совершенного и полностью исправного, имеют ПРЕДЕЛ, преодоление которого ему не по силам!

Вторым условием, определяющим безопасность конструкции автомобиля, является его УСТОЙЧИВОСТЬ — способность противостоять заносу (скольжению) и опрокидыванию. В зависимости от направления действия сил, пытающихся вызвать скольжение или опрокидывание, различают продольную и поперечную устойчивость. Чаще всего смещение или опрокидывание возникают под воздействием сил, действующих на автомобиль поперек оси его движения (боковые силы); центробежной силы; поперечной составляющей силы тяжести, бокового ветра, толчков от ударов о неровности дороги.

Устойчивое положение движущегося автомобиля зависит от ряда факторов: массы автомобиля, высоты его центра тяжести, базы, ширины колеи; конструкции и состояния шин; скорости и направления движения. Немаловажную роль в «удержании» автомобиля на дороге играет и мастерство водителя, способного предвидеть и преодолевать воздействие боковых сил. Рассмотрим вредное действие каждого из факторов и возможные контрмеры водителя.

Чем больше масса автомобиля, тем труднее им управлять, так как с увеличением массы возрастает значение сил, действующих на движущийся автомобиль. Мы уже говорили, что сила веса прилагается в центре тяжести, но она действует вниз, распределяя опорное давление колес на дорогу. Как только автомобиль начинает на повороте описывать кривую, появляется приложенная в том же ЦТ центробежная сила, действующая в сторону, противоположную направлению поворота. Ясно, что при этом чем выше расположен центр тяжести, тем больше плечо, на которое действует эта сила. При высоко расположенном центре тяжести относительно небольшого усилия достаточно, чтобы опрокинуть автомобиль, а при его низком расположении необходимо большее усилие. Это положение и все дальнейшее поясняет рисунок 113.

На рисунке 113 показан груженный автомобиль, водитель которого совершает левый поворот с достаточно высокой скоростью. Центр тяжести у него расположен достаточно высоко и возникающая центробежная сила F_c имеет большое значение. Под воздействием центробежной силы возникает составляющая F_{cs} , которая пытается перенести нагрузку на правые колеса, одновременно разгружая левые (сила сцепления левых колес с дорогой падает). При этом правые баллоны как бы сплющиваются, их нижние части, контактирующие с дорогой, как бы «утекают» к центру поворота, а левые иногда начинают даже проскальзывать по поверхности дороги. Автомобиль на грани опрокидывания.

На рисунке 1136 мы видим цистерну, не полностью залитую жидкостью. Пока автомобиль совершает прямолинейное движение, жидкость сохраняет относительно горизонтальную поверхность и центр тяжести находится в расчетной точке. Но как только водитель начал совершать поворот (правый рисунок) налево, под воздействием центробежной силы вся жидкость переместилась вправо и вверх, отчего немедленно переместился вверх и

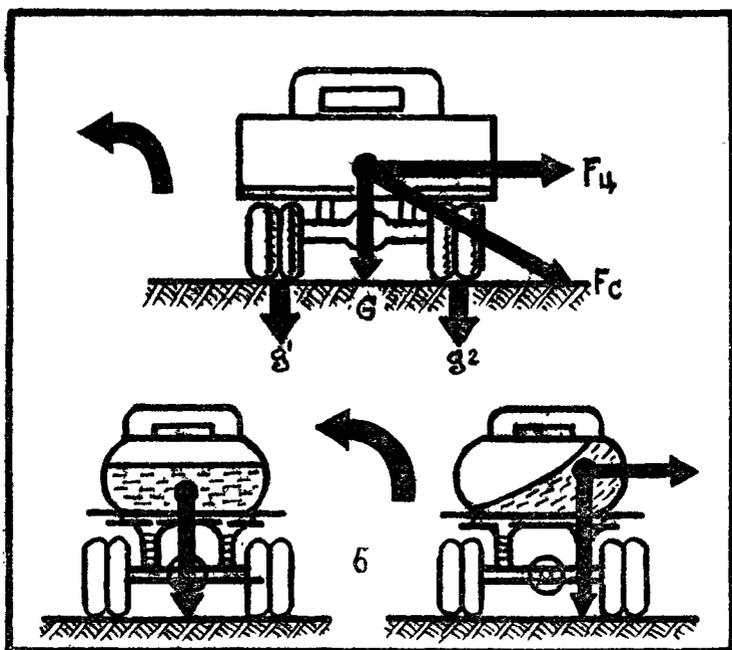


Рисунок 113.

центр тяжести. Таким образом, не только возникла центробежная сила, пытающаяся сдвинуть автомобиль вправо, но и приложена теперь она на большее плечо, от чего ее значение возросло.

Установлена прямая зависимость от ширины колеи автомобиля — чем шире «расставлены» колеса, тем автомобиль (при данной высоте центра тяжести) устойчивее. Это доказывает весьма простой пример: проследите за поведением человека на палубе корабля во время бортовой качки. Как только человек чувствует нагрузку боковой силы, он немедленно широко ставляет ноги, приобретая устойчивость. Но вот он делает шаг вперед, сводя ноги примерно на одну линию, — толчок... и он падает на палубу. Именно поэтому спортивные автомобили, особенно «карты» и «багги», строят с крайне низко расположенным центром тяжести и предельно возможной шириной колеи колес.

Влияние на устойчивость автомобиля на повороте оказывает скорость движения и крутизна (радиус) поворота. Это естественно, так как с увеличением скорости и уменьшением радиуса центробежная сила, направленная в сторону от центра поворота, возрастает.

Может ли водитель оказать влияние на все эти силы с целью снижения их вредного воздействия на автомобиль? Безусловно, может, причем не только принять меры по снижению вреда, но

и предотвратить появление или нарастание вредной силы. Например, появление опрокидывающего момента можно не допустить заблаговременным снижением скорости перед началом поворота автомобиля. Правильно размещая на автомобиле груз, избегая движения с неполной цистерной, водитель предотвращает повышение центра тяжести. Повышение устойчивости автомобиля поддерживается и контролем нормального давления в шинах, и регулированием одновременности действия тормозов, и поддержанием в исправности деталей подвески, и т. д. Словом, здесь все в руках водителя.

Даже в момент, когда боковая сила уже достигала опасного значения, а устойчивость автомобиля резко понизилась, водитель, предпринимая правильные меры, может ликвидировать опасность. Для этого нужно немедленно принять меры к снижению скорости и по возможности уменьшить крутизну поворота (плавно действуя рулем и тормозами).

Надо помнить, что нарушение устойчивости может возникнуть не только при поворотах, но и при движении по дороге с боковым уклоном. При этом сила тяжести начинает действовать по составляющей, которая отклоняется в сторону спуска и снижает силу, прижимающую колеса к дороге. Если сила бокового свеса превышает силу прижатия колес, может наступить опрокидывание. Особенно это опасно при движении на автомобиле по косогору (грунтовые дороги или бездорожье), когда нижнее колесо может попасть в выемку и вероятность опрокидывания резко возрастет. В этих условиях рекомендуется направление движения не поперек, а под углом к составляющей уклон косогора.

Важным фактором оценки конструктивных свойств автомобиля является его **ПРОХОДИМОСТЬ** — качество, определяющее возможность его использования вне дорог и в неблагоприятных дорожных условиях. На пути движения могут возникнуть препятствия в виде небольших, но высоких бугров, пней, лежащих камней; грунтовая дорога с глубокой колеёй; скользкие и крутые подъемы и спуски; крутые переломы продольного профиля дороги; водные преграды. Зачастую такие участки невозможно объехать, их приходится преодолевать. Вот здесь и потребуется достаточная или высокая проходимость автомобиля.

Мы условно определяем три группы автомобилей по их проходимости:

— ограниченной проходимости — двухосные или трехосные автомобили с неведущей передней осью и небольшим просветом между нижней точкой кузова и дорогой (колесные формулы 4×2 , 6×4);

— повышенной проходимости — двухосные или трехосные со всеми ведущими осями и повышенным просветом (колесные формулы 4×4 , 6×6);

— высокой проходимости, имеющие специальную компоновку, конструкцию и ряд механизмов, повышающих возможности шасси (например, для регулировки давления во всех шинах централизованно) — четырехосные и многоосные со спецрезиной, всеми ведущими осями, независимой подвеской всех колес, а также полугусеничные и амфибии.

Проходимость автомобиля характеризуется рядом геометрических показателей и опорно-тяговыми свойствами (рисунок 114).

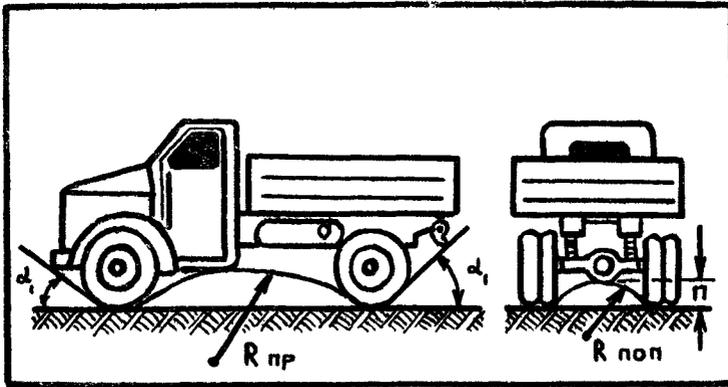


Рисунок 114.

ПРОСВЕТ (П) это расстояние между нижней точкой автомобиля и покрытием дороги, определяющее возможности автомобиля в движении преодолевать, не задевая, сосредоточенные препятствия (камни, пни, бугры).

Радиусы ПРОДОЛЬНОЙ и ПОПЕРЕЧНОЙ ПРОХОДИМОСТИ ($R_{пр}$, $R_{поп}$) — это радиусы окружностей, которые, касаясь нижней точки автомобиля и обоих колес, расположены внутри базы или колеи автомобиля (на рисунке 114). Эти радиусы показывают высоту и объем препятствия, которые может преодолеть автомобиль, не задевая. Чем меньше эти радиусы, тем выше проходимость автомобиля.

ПЕРЕДНИЙ и ЗАДНИЙ УГЛЫ ПРОХОДИМОСТИ — образуются поверхностью дороги и плоскостью, касательной к передним или задним колесам и к выступающим нижним точкам передней и задней части автомобиля (α_1 и α_2).

МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОРОГА, которую может преодолеть колесо, ограничивается радиусом колеса, а также просветом и величиной углов проходимости. Высота преодолеваемого порога зависит и от формы его кромки (которая может сминаться), и от его жесткости.

МИНИМАЛЬНАЯ ШИРИНА ПРОЕЗДА, связанная с минимальной величиной радиуса поворота автомобиля. От этой величины зависит возможность автомобиля вписываться в кривые на малых площадях — внутри гаражей-стоянок, на погрузочных площадках и т. д. Это свойство автомобиля можно выразить как маневренность. В случае буксировки прицепа или полуприцепа маневренность автомобиля снижается, так как колея прицепа при поворотах смещается к центру окружности, описываемой автопоездом. Поэтому ширина проезда у автопоезда больше, чем у автомобиля без прицепа.

Вот что можно сказать о «возможностях» того автомобиля, за рулем которого мы сегодня движемся по нашим дорогам. К нарисованной картине необходимо прибавить те мероприятия

активной и пассивной безопасности, которые заложены в конструкцию автомобиля его изготовителями, и «портрет» будет готов. Каждый водитель, претендующий на эпитеты «опытный», «грамотный», «надежный», должен хорошо изучить закрепленное транспортное средство, знать все его особенности, понимать, на какую его «отдачу» он может рассчитывать в тех или иных ситуациях. И постоянно заботиться о том, чтобы все узлы и механизмы, обеспечивающие гибкость в маневрах, тормозные возможности и проходимость автомобиля, были всегда в абсолютной технической исправности. Хорошо относитесь к автомобилю, и в «тяжелую минуту» он вас не подведет!

ЕСЛИ ВСЕ-ТАКИ ОНО ПРОИЗОШЛО...

ВОДИТЕЛЬ НА МЕСТЕ ДТП

Итак, ездить без аварий можно, хотя это требует приложения многих усилий и соблюдения целого комплекса норм поведения. Но, как уже было сказано выше, сегодня аварии — объективно существующий (и, к сожалению, многочисленный) факт. И потому возникает необходимость научить водителя, как правильно действовать в период непосредственно после дорожно-транспортного происшествия, когда от быстрых целенаправленных действий его участников зависят не только возможность оказания первой медицинской помощи и сохранение жизни людей, но и сохранение всей картины случившегося.

Последовательность «табельных» действий водителя, ставшего участником происшествия, уже нами рассмотрена, так как она дается в специальном разделе Правил движения. В этой же короткой главе мне хочется, опираясь на практику вопроса, дать водителю представление о характере, классификации ДТП, о поисках правильного ответа на вопросы «Что произошло?» и о его личной роли в закреплении картины происшествия. И несколько слов о контактах с работниками Госавтоинспекции, оформляющими материалы ДТП, ведущими дознание и следствие.

Дорожно-транспортные происшествия имеют несколько видов, причем этот вид должен быть назван очень точно, чтобы не создать неясности в дальнейшем процессе расследования. Ниже даны четкие формулировки терминологии ДТП.

СТОЛКНОВЕНИЕ — происшествие, когда контакт произошел между двумя или несколькими механическими транспортными средствами в процессе их движения. К столкновениям также относятся контакты движущихся транспортных средств с железнодорожными составами. Столкновения бывают лобовые, боковые и ударом сзади. Последний вид всегда требует тщательного установления факта движения переднего транспортного средства в момент контакта, так как если оно успело остановиться в результате торможения, а затем уже последовал удар сзади, то это не столкновение, а наезд.

ОПРОКИДЫВАНИЕ — падение механического транспортного средства на бок или на крышу в результате потери устойчивости (под воздействием внешних сил). Если транспортное средство опрокинулось в результате контакта с другим транспортным сред-

ством, то здесь опрокидывание будет являться результатом столкновения или наезда.

НАЕЗД НА ПРЕПЯТСТВИЕ — механическое транспортное средство наехало (или имело касательный контакт) на неподвижный предмет — дерево, столб, опору сооружения, стену и т. п.

НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА — механическое транспортное средство наехало на стоящего или идущего человека или он сам толкнулся на движущееся механическое транспортное средство (с любой его стороны), получив травму.

НАЕЗД НА ВЕЛОСИПЕДИСТА — механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде без подвесного двигателя (но не ведущего его в руках — это пешеход) или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство, получив травму.

НАЕЗД НА СТОЯЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО — механическое транспортное средство наехало на стоящее механическое транспортное средство или ударилось о него касанием.

НАЕЗД НА ГУЖЕВОЙ ТРАНСПОРТ — механическое транспортное средство наехало на вьючных верховых животных или на повозки, транспортируемые этими животными.

НАЕЗД НА ЖИВОТНЫХ — механическое транспортное средство наехало на диких или домашних животных (кроме перечисленных выше).

ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРА — пассажир (или любое другое лицо, находящееся в транспортном средстве или на нем, — кроме водителя) упал из движущегося транспортного средства или внутри его. К этому виду не относятся падения людей, явившиеся результатом столкновений, наездов или опрокидываний. Требуется пояснения «падение внутри транспортного средства» — это падение пассажира внутри автобуса (троллейбуса) или в кузове автомобиля, перевозящего людей в результате неправильных (или вызванных ситуацией) действий водителя — резкое торможение, крутой поворот, резкое троганье с места, быстрая езда по неровной дороге.

ПРОЧИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ — происшествия, не относящиеся к вышеперечисленным видам. К таким ДТП относятся сходы трамваев с рельсов (не вызванные столкновением), падение перевозимого груза на людей или другие транспортные средства и т. д.

Далеко не всегда при выезде на место происшествия по положению автомобилей, пострадавших, предметов, имеющих отношение к аварии, можно сразу представить себе — что здесь произошло. Никогда нельзя делать поспешных выводов и начинать «раскручивать» картину происшествия, исходя из первого впечатления и опираясь только на видимые детали. Так зачастую, увидев столкновение автомобилей ударом сзади, инспектор немедленно решает: «Виноват задний водитель, он не соблюдал нормальной дистанции!» А ведь он не видел автомобилей в движении и вывод о заниженной дистанции родился исключительно вследствие факта столкновения.

Для того, чтобы сделать правильный вывод, какой вид происшествия имел место, в результате каких и чьих действий это произошло, что явилось причиной случившегося (нарушение Правил движения, принятие неправильных мер, применение неправильных приемов управления), необходимо провести целый ряд

замеров; осмотр транспортных средств, участвовавших в ДТП; опросить очевидцев и участников происшествия. Иногда для установления истины приходится проводить ряд специальных экспертиз.

Очень важно выяснить, каков был механизм дорожного происшествия, его причины и степень вины участвующих лиц. Обычно это делается по такой наиболее рациональной схеме (например, рассматривается столкновение двух автомобилей):

- определить направление движения, характер и скорости движения транспортных средств до создания аварийной ситуации;

- установить, соответствовали ли действия обоих водителей до создания аварийной ситуации требованиям Правил дорожного движения;

- определить, чьи и какие действия создали аварийную ситуацию, где и когда это произошло;

- как действовал второй водитель в сложившейся ситуации, соответствовали ли его действия правилам эксплуатации транспортных средств и нормам водительского мастерства;

- каковы вредные последствия происшествия, технические повреждения транспортных средств и другого имущества, степень травматизма пострадавших;

- каковы действия водителей после происшествия, их соответствие требованиям Правил движения.

Только сумма выводов и определений, дающих полные ответы на все поставленные вопросы, может составить истинную картину происшествия. Давайте возьмем одно конкретное ДТП, столкновение двух автомобилей, и, пользуясь приведенной программой действий, составим его картину.

Итак, освещаем первый вопрос: ясным солнечным днем у перекрестка улиц Алимова и Прямой по улице Прямой стояли в ожидании разрешающего сигнала на движение транспортные средства (и среди них автомобиль «А»). Загорелся зеленый сигнал светофора, и водители тронулись, водитель «А» поехал прямо. В это время приближавшийся со встречного направления водитель автомобиля «Б» въехал на перекресток со скоростью 50 км/час «схода» и видя, что встречные транспортные средства только что тронулись и еще не набрали скорость, решил первым проехать перекресток с левым поворотом в улицу Алимова. Однако водитель автомобиля «А» оказался ближе к центру перекрестка, чем рассчитывал «Б». Произошло столкновение. До создания аварийной ситуации оба водителя допустимую скорость не превышали, соблюдая нормативные трассы в пределах своих полос движения. Развитие ситуации началось с момента, когда поворачивающий налево автомобиль «Б» пересек ось улицы Прямой.

Водитель «А», двигавшийся прямо, к моменту столкновения развил скорость до 20—25 км/ч. Заметив, что встречный автомобиль пересекает линию и движется в направлении его полосы движения, начал тормозить и пытался отвернуть автомобиль вправо, но ввиду малого расстояния от оси до места столкновения и недостатка времени и места для маневра, не имел технической возможности предотвратить столкновение. Действия водителя автомобиля «А» правильны.

В результате происшествия оба автомобиля имеют серьезные

технические повреждения, стоимость ущерба ориентировочно выходит за пределы пятисот рублей. У водителя автомобиля «А» перелом левого предплечья. В автомобиле «Б» в результате удара выведен из строя переносной магнитофон фирмы «Сония» стоимостью 1200 руб.

После столкновения водитель автомобиля «А» доставлен в больницу, где ему оказана помощь, он отпущен на амбулаторное лечение. Водитель автомобиля «Б», бросив автомобиль, с места происшествия ушел, явился через три часа в ГАИ с представителем администрации автохозяйства.

Вот полная картина происшествия, являющаяся плодом осмотра места происшествия, бесед с очевидцами и с участниками аварии. Такой объем и распределение информации позволяют сделать окончательный вывод: имеет место дорожно-транспортное происшествие, которое будет включено в госотчетность (сумма ущерба, травма водителя), по характеру — столкновение транспортных средств. Причина — нарушение водителем автомобиля «Б» требований пункта Правил дорожного движения 14.1 (не уступил при повороте налево дорогу автомобилю, движущемуся навстречу прямо). Водитель «А» предотвратил столкновение в существующей ситуации не имел возможности. После столкновения водитель «Б» нарушил требования пункта 4.4 Правил движения, покинув место происшествия.

Как устанавливается наличие вины водителя (или водителей, или других участников движения)? Для того, чтобы обвинить водителя, считать его ответственным за причинение какого-либо вреда, должно иметь место наличие трех факторов: вредные последствия (нанесение материального ущерба или причинение травм человеку), противоправность действий водителя (то есть нарушение им каких-либо действующих законов или правил) и наличие причинной связи между этими действиями и нанесенным вредом. Это очень важное положение необходимо пояснить примерами, рассмотрев несколько случаев, когда наличие или отсутствие одного из факторов создавали отсутствие вины.

Водитель «А» на автомобиле ВАЗ-2105 следовал по улице Комсомольской со скоростью 75 км/ч (определено по длине тормозного пути и показаниям самого водителя) при разрешенной не более 60 км/ч. Внезапно из-за стоящего на краю дороги грузовика вышел человек и стал пересекать проезжую часть дороги. Видя, что из-за интенсивного попутного и встречного движения маневр невозможен, «А» применил экстренное торможение, но человека все-таки сбил. В больнице пострадавший скончался. Итак, из трех факторов два явно имели место: наличие вреда и противоправных действий (нарушение Правил движения). Осталось только определить — является ли вред прямым следствием допущенного нарушения?

Ведущий расследование сотрудник милиции назначил автотехническую экспертизу и поставил перед экспертом вопросы: «Двигаясь со скоростью 75 км/ч, имел ли водитель техническую возможность остановить свой автомобиль до трассы движения пешехода?» Эксперт ответил — на расстоянии от места, где водитель заметил выходящего из-за автомобиля пешехода, до трассы его движения остановить автомобиль не представляется возможным. Второй вопрос следователя: «Имел ли водитель техниче-

скую возможность остановить на этой же дистанции автомобиль, если бы двигался со скоростью на пределе допустимой — 60 км/ч?» Нет, ответил эксперт. Остановить автомобиль, не сбивая пешехода, можно было бы только в том случае, если бы автомобиль двигался со скоростью не выше 30 км/ч.

Так было установлено, что человек пострадал бы даже в том случае, если бы скорость движения автомобиля составляла, всего половину дозволенной. То есть в данном случае было определено отсутствие причинной связи между превышением допустимой скорости движения и наступившими последствиями. Пешеход пострадал в результате собственных противоправных действий.

Другой случай столкновения автомобилей произошел на перекрестке двух широких улиц, где диагональ, проведенная в границах перекрестка, составляла около 30 м. Водитель «Б», приближаясь к перекрестку, увидел загоревшийся зеленый сигнал светофора и свободную полосу движения, не занятую автомобилями, водители которых ожидали смены сигнала светофора. Прибавив скорость, он «на законном основании» (ведь горел же зеленый!) влетел на перекресток и... врезался в автомобиль, завершавший разворот, хотя по пересекаемой улице уже горел запрещающий сигнал. Оба автомобиля получили технические повреждения, пострадавших не было.

Расследуя дело о столкновении, дознаватель установил, что «Б» «повезло» — сумма ущерба, причиненного обоим автомобилям, составила «всего» 325 руб. На этом основании он отказал в возбуждении уголовного дела и направил протокол о нарушении водителем «Б» в Госавтоинспекцию для принятия к нему административных мер. А пострадавшему было предложено обратиться в народный суд с заявлением о возмещении материального ущерба. Здесь была обнаружена прямая связь нарушения водителем «Б» требований пункта 14.6 Правил и причиненного материального ущерба.

Таким образом, даже при наличии в действиях водителя противоправности (то есть нарушений действующих Правил движения или эксплуатации транспортных средств), он освобождается от ответственности за причиненный вред, если этот вред не является прямым следствием противоправных действий. Это и называется отсутствием причинной связи.

Безусловно, водитель кровно заинтересован в том, чтобы в результате всех следственных действий, от момента оформления материалов на месте происшествия и до вынесения следователем окончательного заключения, была установлена ИСТИНА. Чтобы он если и понесет ответственность, то за конкретные действия, которые действительно имели место и послужили причиной нанесенного вреда. Поэтому в процессе всего разбирательства (и особенно на месте происшествия) он не должен оставаться пассивным наблюдателем всего происходящего, а быть активным участником осмотра, замеров, взятия показаний очевидцев. При необходимости обращать внимание лиц, составляющих материалы, на опущенные детали; при необходимости просить записать в протокол свои замечания, давать необходимые пояснения. Это неотъемлемое право, закрепленное за водителем законом, и никто не может ему в нем отказать.

Хочу особое внимание обратить на правдивость показаний

на месте происшествия. К сожалению, нередки случаи, когда, желая представить свои действия в «более благоприятном» свете, водитель начинает занижать действительную скорость движения в момент происшествия; приписывать себе несуществовавшие маневры; упорно заявлять, что он несколько раз подавал звуковые сигналы (хотя этого не было) и т. д. И нередко своим добровольным искажением обстоятельств аварии «во благо» наносят своему положению гораздо больше вреда, чем пользы. Почему же так происходит?

Прежде всего, непосредственно после происшествия, под влиянием сознания свершившейся беды (особенно если имеются пострадавшие) водитель находится в стрессовом состоянии, когда разумная, логическая оценка случившегося ему просто не по силам. А иногда (и мы это знаем) правильное рассмотрение своих действий в свете требований Правил и положений, даже в спокойной обстановке, лежит за пределами его знаний, опыта, компетентности. И здесь необходимо вспомнить, что мы говорили выше об автоматических ответных действиях водителя на сложившуюся ситуацию, и сделать необходимый вывод — не надо ничего искажать, «дорисовывать», «дописывать» в перечне тех действий, которые имели место на самом деле, скорее всего, именно они и были наиболее соответствующими создавшейся обстановке.

Приведу несколько примеров такой нерациональной деятельности на месте происшествия. Несколько лет тому назад я на служебном автомобиле (за рулем был наш водитель «Б»), следуя по улице Узбекистанской, заметил сбегающуюся возле гостиницы «Шарк» толпу. Остановив автомобиль, я подошел и сразу понял, что нахожусь на месте дорожного происшествия: на земле были четко видны следы экстренного торможения, в начале которых лежали два камня (уехавший с пострадавшим мальчиком в больницу водитель «такси» отметил место задних колес автомобиля), у арька лежали мяч и детская шапочка. Как сообщили очевидцы, с тротуара на проезжую часть быстро сбежал мальчик, который ловил «убегающий» мяч. Визг тормозов... и он был сбит ехавшим автомобилем «такси». Послав своего шофера позвонить из гостиницы дежурному по ГАИ, я попросил граждан перейти с проезжей части на тротуар. Они нехотя выполнили мою просьбу, и тут мне открылась любопытная картина: два человека (как выяснилось, тоже водители «такси» из другого парка) ногами тщательно затирали след торможения автомобиля.

Я окликнул их и они, заметив, что привлекли к своей «работе» внимание, быстро отошли в сторону и сделали вид, что не имеют никакого отношения к происходящему. Но я все-таки позвал их и спросил: знают ли они — что сейчас делали? Ответ — молчание... «Сейчас вы своими руками, точнее — ногами, отправляете своего товарища на скамью подсудимых!» Полное недоумение, даже неверие высказано, вижу — совершенно не представляют себе добровольные «помощники», что их действия могли только пойти во вред уехавшему коллеге. Так правовая и техническая неграмотность, проявленная на месте происшествия, оказывает дурную услугу потенциальному виновнику случившегося. Но разберемся, так как может быть не всем ясна оценка приведенных действий.

Возможно, что водитель — участник наезда, увозя мальчика в больницу, даже дал «указание»: пока суть да дело сократить видимый след торможения, то есть снизить его скорость движения в момент наезда, которую можно установить по длине тормозного следа. Более 60% водителей, давая пояснение на месте дорожного происшествия, упорно подчеркивают, что в момент приближения к месту столкновения или наезда двигались с невысокой скоростью: «Я ехал медленно», «ехал не быстро», «скорость была километров 40 в час» (а фактически — 60) и т. д. В результате технической неграмотности и отсутствия тренировок в правильных действиях на месте происшествия, эти водители считают, что ЧЕМ НИЖЕ БЫЛА СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, ТЕМ МЕНЬШЕ (во всех случаях) ЕГО ВИНА.

Такое же массовое заблуждение существует и в отношении подачи звуковых сигналов во избежание наезда на людей. Опрашиваемый водитель без устали твердит: «Я же ему сигнализировал! Я несколько раз посигналил, а он все идет!» И требует, чтобы инспектор обязательно записал в протокол, «что он долго и упорно подавал пострадавшему звуковые сигналы». Что ж, инспектор записывает, а это ведет к тому, что водителю обязательно будет предъявлено обвинение в нарушении требований пункта 11.1 Правил движения: при появлении опасности наезда он подменил снижение скорости упорной подачей звуковых сигналов! А когда убедился в бесполезности спугивания человека со своего пути, тормозить было уже поздно.

Все эти заблуждения вызваны незнанием механизма установления вины водителя, непониманием роли проявления истинной картины происшествия, полным неведением в области определения наличия технической возможности водителя предотвратить аварию. Ведь в истории с наездом на мальчика, если (предположительно) водитель двигался со скоростью 55—60 км/ч, то есть в рамках дозволенного, то он не имел технической возможности предотвратить наезд, так как мальчик внезапно выбежал слишком близко от движущегося автомобиля. И это будет бесспорно установлено по длине видимого тормозного следа. А, сократив этот след до соответствующего 40 км/ч, «доброхоты» могли привести следствие к выводу (по расчетам), что водитель ИМЕЛ техническую возможность остановить автомобиль, но не принял своевременно к этому мер. А сообразив «после драки», что сам себя отправил на скамью подсудимых, водитель начинает «вспоминать» и «признавать», но... существуют в деле непроверяемые доказательства вины, созданные им самим.

Из всего сказанного может быть выведена только одна истина — водитель всегда должен быть заинтересован в донесении до фиксирующих документов четкой, неискаженной, реальной картины ДТП. Он должен оказывать всемерную помощь дознанию и следствию. И, конечно, если видит (а так бывает), что следствие само начинает представлять какие-то факты в искаженном свете, немедленно излагать это в письменном виде, требуя приобщить заявление к материалам дела.

Мы неоднократно приходили к мнению о массовой правовой неграмотности водителей, которая оказывает дурные услуги прежде всего им самим. В результате многочисленные жалобы на «неправильные действия», недовольство какими-то поступками

сотрудников правоохранительных органов, оценка определенных событий в процессе рассмотрения дел о ДТП при тщательной проверке оказываются не отражением реальных фактов, а именно следствием полного непонимания того, что происходит. Кто в этом виноват? Давайте разберемся, объективно и честно оценивая существующее положение.

Прежде всего виноват сам водитель, понимающий, что правовая несостоятельность делает его беззащитным перед обстоятельствами, не дает возможности отстоять свои права в случае злоупотребления властью, заставляет делать ошибки, лишает возможности полноценно участвовать в разборе собственных действий. Ссылки на недостатки первичной подготовки здесь неуместны, ибо правовую неграмотность на одном уровне проявляют и только что севший за руль новичок и достаточно поработавший профессионал. Надо заниматься самостоятельным изучением Правил движения и действующих административных документов. «Самообразование — высшая форма образования», — писал Карл Маркс. «Образование не есть школьное дело. Школа дает лишь ключи к этому образованию. Внешкольное образование есть вся жизнь! всю жизнь должен человек себя образовывать» (А. В. Луначарский). «Всякое настоящее образование добывается только путем самообразования» (Н. А. Рубакин)*. Эти авторитетные высказывания только подтверждают наш тезис: не надейся на поступление знаний извне принудительным путем, прояви инициативу, самостоятельность, и ты станешь правоохраненным и правозащищенным специалистом дорожного движения.

И полученные в любой области знания станут действительно твоим оружием в достижении целей и в защите своих прав, ибо, как сказал поэт Абульхасан Рудаки: «Знания — броня от всех бед!»

Но это в сфере самодеятельности человека. А ведь у водителя-профессионала есть руководители, технический персонал автохозяйств, наставники, старшие и более опытные товарищи. А у непрофессионала — Общество автолюбителей. И на эти организации и их персонал возложена ответственность за состояние правовых знаний водителя, а отсюда — обязанность эти знания совершенствовать всеми доступными способами и средствами. Причем руководители транспортных предприятий крайне заинтересованы в достаточно высоком уровне правовых знаний подчиненных водителей — это укрепляет производственную дисциплину, снижает уровень аварийности на подведомственном транспорте, освобождает от необходимости персональной правовой опеки каждого члена коллектива. От повышения правовой грамотности водителя автохозяйству — прямая выгода. Но... не то этой выгоды не осознали, не то делячество заедает, но пока правовому образованию водителя должного значения не придают. И долго занимают поисками каких-то «новых» форм укрепления дисциплины водителей и борьбы с аварийностью, а одно из решений вопроса лежит на поверхности, рядом. Надо только действовать.

* Рубакин Н. А. (1862—1946) — русский библиограф и писатель.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. «ЕЗДИТЬ БЕЗ АВАРИЙ МОЖНО!»	
1. Неизбежны ли дорожные происшествия?	3
2. Безопасный водитель и безопасный автомобиль	7
3. Предвидение и предотвращение	15
4. Причины дорожно-транспортных происшествий	24
Глава 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ ПРАВИЛ, ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ	
1. Общие положения, основные понятия и термины	28
2. Обязанности водителей	40
3. Обязанности других участников движения	46
Глава 3. СИГНАЛЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ	
1. Регулирование дорожного движения	50
2. Предупредительные сигналы	55
Глава 4. НАЧАЛО И ИЗМЕНЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДОРОГИ	
1. Начало движения и изменение его направления	61
2. Расположение транспортных средств на проезжей части дороги	71
Глава 5. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ДИСТАНЦИЯ	78
Глава 6. ОБГОН, ВСТРЕЧНЫЙ РАЗЪЕЗД, ОСТАНОВКА И СТОЯНКА	
1. Обгон — опасный маневр!	94
2. Остановка и стоянка	101
Глава 7. ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ	
1. Общие положения	109
2. Регулируемые перекрестки	115
3. Нерегулируемые перекрестки	119
Глава 8. ПРОЕЗД ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ, ОСТАНО- ВОК ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ПРИОРИТЕТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ	
1. Правила охраняют пешеходов и пассажиров	124
2. Железнодорожные переезды	129

Глава 9.	ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМАГИСТРАЛЯМ. ПОЛЬЗОВАНИЕ ВНЕШНИМИ СВЕТОВЫМИ ПРИБОРАМИ. БУКСИРОВКА МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. УЧЕБНАЯ ЕЗДА	
1.	На автомагистралях	132
2.	Свет на автомобиле	134
3.	Буксировка — ответственное мероприятие	138
4.	Учебная езда	140
Глава 10.	ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
1.	Перевозка людей и грузов	142
2.	Техническое состояние и оборудование транспортных средств. Предупредительные устройства, надписи и обозначения	146
Глава 11.	ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА	
	Дорожные знаки	154
	Дорожная разметка	162
Глава 12.	ЧТО МОЖЕТ ВОДИТЕЛЬ И ЧТО МОЖЕТ ЕГО АВТОМОБИЛЬ	
1.	Психофизиологическая основа деятельности и мастерство водителя	164
2.	Чудо XX века и его возможности	172
Глава 13.	ЕСЛИ ВСЕ-ТАКИ ОНО ПРОИЗОШЛО...	
	Водитель на месте ДТП	182

Ю. А. Бродицкий
МОЖНО ЛИ ЕЗДИТЬ БЕЗ АВАРИЙ!

Художественное оформление Ю. А. Бродицкого

Редактор И. К. Исаева

Художественный редактор Г. П. Аксенов

Технический редактор Г. Г. Ломиворотова

Корректор Е. А. Омельченко

ИБ 53

Сдано в набор 25.08.88 г. Подписано в печать 24.11.88 г. Р-18279.
Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская № 2. Гарнитура журналь-
ная рубленая. Печать высокая. Усл. печ. л. 10,5. Уч.-изд. л. 16,4.
Тираж 400.000. Заказ № 4616. Цена 2 руб. 10 коп.

Типография издательства ЦК Компартии Узбекистана,
Ташкент, ул. Ленина, 41.

2 р. 10 к.

МОЖНО ЛИ ЕЗДИТЬ БЕЗ АВАРИЙ ?

Ю. А. БРОДИЦКИЙ