

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Глава 1. Виды безопасности

Активная и пассивная безопасность

Безопасность автомобиля и водителя принято подразделять на *активную* и *пассивную*.

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

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

Активную безопасность обеспечивают два фактора:

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

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

Разновидности ДТП

Несколько слов о дорожных происшествиях. Практически все ДТП можно условно разделить на два типа:

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

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

К первому типу можно отнести происшествия, о которых говорят: «не вписался в поворот», «съехал в кювет», «занесло», «понесло» и т. д. В таких ДТП не обязательно участие другого транспортного средства или пешехода, достаточно того, что автомобиль «теряет» дорогу. Сотрудники ГАИ, оформляющие ДТП, обычно описывают аварии этого типа стандартной формулировкой: «водитель не справился с управлением». В большинстве случаев автомобиль выходит из-под контроля из-за потери сцепления шин с дорогой (хотя бы на одной оси) — другими словами, из-за начавшегося скольжения шин. Возможна также потеря контроля из-за *неуправляемого качения* автомобиля, когда руль выскользывает из рук водителя.

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

Две группы навыков вождения

И тогда понятие активной безопасности, в свою очередь, можно условно разделить на:

ГЛАВА 1. ВИДЫ БЕЗОПАСНОСТИ

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

За каждый из этих видов активной безопасности «отвечают» совершенно разные группы навыков: за контроль над машиной отвечает *техника вождения*, а за контроль над обстановкой — *тактика вождения*.

Техника вождения складывается, например, из следующего:

- правильной посадки за рулем;
- правильных, доведенных до автоматизма действий с органами управления;
- приемов вождения в штатных ситуациях;
- приемов вождения в критических ситуациях;
- чувства габаритов автомобиля, приемов парковки.

Тактика вождения включает в себя, например, следующее:

- создание безопасного пространства вокруг вашего автомобиля (безопасных дистанции и интервала);
- рациональный обзор окружающей обстановки, обеспечение видимости вашего автомобиля другими участниками движения;
- прогнозирование изменений дорожной обстановки;
- выбор оптимальной скорости движения в конкретной дорожной обстановке.

Нарабатывать эти навыки нужно по отдельности, уделяя каждому из них особое внимание. Научиться чему-то одному — или технике, или тактике — недостаточно для грамотного и безопасного вождения. Можно быть «асом руля и педалей»: уметь проходить спортивную трассу намного быстрее других водителей, управлять машиной в заносе, сходу разворачивать ее на 360° и т. д. Но эти навыки не помогут водителю ориентироваться в транспортном потоке и безопасно передвигаться в окружении других машин.

Такой водитель хоть и мастерски владеет автомобилем, может, к примеру, не уметь определять оптимальную скорость движения в потоке и из-за этого регулярно попадать в ДТП.

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

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

В общем, грамотная техника вождения обеспечит вам контроль над машиной, а грамотная тактика вождения — контроль над дорожной обстановкой.

Стоит сказать, что различные системы, которыми оснащаются современные автомобили, тоже отвечают за тот или иной из двух видов активной безопасности. Антиблокировочная система (ABS) и система динамического

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

контроля устойчивости (DSC, ESP) призваны сохранить сцепление шин с дорогой, не допустить их скольжения, то есть сохранить устойчивость, управляемость автомобиля и контроль над ним со стороны водителя. А такая система, как адаптивный круиз-контроль, автоматически

сохраняет заданную водителем скорость, но при этом еще и оценивает дистанцию до впереди идущего автомобиля и снижает скорость до безопасного значения при торможении автомобиля-лидера. Это относится уже к контролю дорожной обстановки.