

Глава 2. Что такое безопасное вождение?

«Безаварийно» не означает «безопасно»

В Академии водительского мастерства, которую я возглавляю, есть среди прочих курс безопасного вождения «МВА для водителя: мастерство вождения автомобиля». По сложившейся традиции он начинается с того, что мы задаем нашим слушателям вопрос: «Что, по вашему мнению, означает безопасно управлять машиной?» Если это группа начинающих водителей, недавно окончивших автошколы или недавно севших за руль, звучит ответ: «Безопасно — это безаварийно. Если я доехал из пункта А до пункта Б без ДТП, значит, я вел машину безопасно».

Конечно, этих слушателей можно понять: для начинающего, малоопытного водителя главное — никуда не врезаться, доехать целым и невредимым. Они уже это могут считать достижением! Но с точки зрения продвинутого водителя отсутствия ДТП совсем не достаточно, чтобы считать движение безопасным. Это все равно что сказать: «Хороший муж — тот, который не бьет». Не спорю, не быть женщину — одно из основных качеств хорошего мужа, как и мужчины вообще, но это далеко не единственное, что отличает ХОРОШЕГО мужа, так ведь? Также и отсутствие ДТП — необходимое условие (а точнее, неизбежное следствие) безопасного вождения, но еще отнюдь не достаточное.

Вспоминается анекдот про неуловимого Джо:

- Кто это?
- Это неуловимый Джо.
- Почему неуловимый? Что, его поймать никто не может?
- Да потому что он никому не нужен!

Здесь аналогия прямая, и она состоит в том, что среднестатистический водитель «неуловимый» (то есть безаварийный) не потому, что он крут до невозможности, а потому, что ему просто-напросто везет. Он едет и в ус не дует, что, вероятно, находится в постоянной опасности, и, по счастью, все заканчивается для него благополучно. Но если вдруг что-то пойдет не так — ДТП ему не избежать.

Приведу пример. Левый ряд МКАД. Когда нет пробок, водители едут 100 км/ч и быстрее, но дистанцию между машинами они часто держат очень маленькую, 3–4 корпуса машины, то есть 15–20 метров. И вроде бы все в порядке, все едут без аварий. Безаварийно? Да! Безопасно? Нет. Почему небезопасно? Потому что среднее время реакции водителя — 1 секунда, а при 90 км/ч машина за 1 секунду проходит 25 метров. Предположим, водитель спереди экстренно тормозит, его машина резко останавливается. Водитель сзади реагирует за 1 секунду, во время которой его машина продолжает двигаться без торможения и проходит 25 метров, прежде чем водитель нажмет на тормоз. Как вы думаете, есть шансы избежать столкновения при дистанции в 20, а то и 15 метров? Я тоже считаю, что нет.

Небезопасно, потому что нет шанса исправить ошибку. Но безаварийно, потому что никто резко не тормозит и всё обходится. **Так можно всю жизнь проездить и не попасть ни в одну аварию, но это совсем не говорит о том, что водитель хорошо водит машину.**

Соблюдение ПДД не панацея

Еще часто приходится слышать в ответ на вопрос о том, что нужно делать, чтобы водить безопасно, такую фразу: «Достаточно соблюдать Правила дорожного движения». Увы, к сожалению... Их соблюдать необходимо, но совсем не достаточно. Более того, чтобы ездить безаварийно, соблюдать ПДД даже и не обязательно, это нужно больше из этических соображений. Сами посудите, можно проехать по «встречке» без аварий? Можно. Можно проехать

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

на красный свет без аварий? Тоже можно. Можно даже с превышением нормы содержания алкоголя в парах выдыхаемого воздуха водить без аварий, чего скрывать. Я не говорю, что это безопасно, но уж точно наша планета видела много таких безаварийных случаев. Просто, если все начнут так ездить, движение на дорогах быстро превратится в хаос. Выходит, **Правила определяют порядок дорожного движения, но не обеспечивают его безопасность**. Я бы привел такое сравнение: если вы соблюдаете Уголовный кодекс, это не значит, что вас не ограбят или чего еще похуже... То есть, если вы соблюдаете УК, это не значит, что другие люди будут его соблюдать в отношении вас. **Так и с ПДД: вы соблюдаете, а кто-то не соблюдает, и, если вы встретитесь на одном перекрестке, ПДД вас не спасут, спасти может нечто другое.**

Соблюдение ПДД — это определенный перечень неких общих договоренностей между водителями. К примеру: «Вижу, ты справа, значит, ты едешь первым» или «У меня красный свет, тогда я стою, а ты едешь, у тебя зеленый». Но подвох состоит в том, что **каждая договоренность подразумевает двустороннюю ответственность**. Ты мне — я тебе. Ты нарушил сроки — за это с тебя пени; я нарушил сроки — пени уже с меня. Так и здесь: я нарушил ПДД — я виноват в ДТП, ты нарушил — ты виноват. Это ответственность юридическая. А еще есть ответственность личная, которая выражается в ответственном и внимательном подходе к вождению и **готовности компенсировать ошибки других участников движения**.

К сожалению, двусторонняя юридическая ответственность порождает и двустороннюю личную ответственность, то есть разделение ответственности, или, напишу совсем прямо, перекладывание ответственности на другого человека.

То есть «у меня зеленый, а у тебя красный, значит, Ты **ДОЛЖЕН** остановиться и меня пропустить. Но я не буду лишний раз проверять, остановился ты или нет — ты ведь

ДОЛЖЕН остановиться!» Другими словами, «я снимаю с себя ответственность за твой возможный проезд на красный свет; ты обязан остановиться, поэтому за проезд на красный несешь ответственность ты».

В этом-то и вся беда! Если другой водитель проехал на красный свет и совершил ДТП, он безусловно понесет за это наказание, но ДТП-то уже произошло! Несмотря на то что я ехал на зеленый и как законопослушный водитель выполнил все правила. Получается, что **ожидание от других водителей соблюдения ПДД, то есть перекладывание ответственности за безопасность на другого, гарантирует вам безнаказанность в случае ДТП, но никак не гарантирует безопасность**. Если коротко: **нет ответственности, нет и гарантii**.

Если же вы примете на себя всю ответственность и убедитесь в том, что другой водитель действительно остановился на красный сигнал светофора, тогда можете быть уверены в безопасности своего проезда через перекресток.

Есть ответственность — есть и уверенность.

Когда нужно принимать на себя ответственность и проверять, убеждаться, что все водители соблюли требования ПДД и уступили вам дорогу? Когда нужно убеждаться в отсутствии помех и препятствий на вашем пути?

Убеждаться в отсутствии помех и препятствий нужно **ВСЕГДА**, когда их появление на вашем пути **ФИЗИЧЕСКИ ВОЗМОЖНО**. И совсем не важно, возможно ли появление препятствия с точки зрения ПДД.

Вам не по душе такой ход мыслей? Проанализируем остановку автомобиля на красный сигнал светофора с точки зрения законов физики. Что необходимо, чтобы машина остановилась перед светофором? Законопослушный водитель скажет: «Достаточно, чтобы загорелся красный свет». Но вы же понимаете: **сам по себе красный свет не остановит машину**.

ГЛАВА 2. ЧТО ТАКОЕ БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ?

Вот как обстоит дело в реальности:

- машину останавливает сила трения шин о дорожное покрытие (если сцепление хорошее),
- которые замедляют свое вращение под действием тормозов (в случае если те сработали),
- которые сработали под действием ноги водителя (если тот нажал),
- который нажал на педаль в результате принятого им решения (если водитель успел среагировать на изменившуюся ситуацию),
- которое возникло в результате анализа дорожной обстановки (если он был в состоянии увидеть светофор).

Видите, сколько *если* оказывается на пути остановки автомобиля? Пусть водитель и соблюдает правила, но на дороге может быть разлито масла? Могут отказать тормоза? Сердце прихватить может? В конце концов, светофор может быть неисправен?

Таким образом, правила дорожного движения формулируют юридический, правовой аспект безопасности дорожного движения. Для обеспечения же полной безопасности на реальной дороге нужно выходить за рамки правового поля и обязательно учитывать физический аспект безопасности.

Чему, собственно, и посвящена эта книга — безопасности с точки зрения объективных законов физики.

Если группа слушателей МВА состоит из опытных водителей, на вопрос «что такое водить машину безопасно?» мы слышим множество разных ответов: «контролировать ситуацию», «держать дистанцию», «правильно сидеть и правильно управлять автомобилем», «соблюдать скорость», «не создавать помех» и т. п. Конечно же, все эти утверждения верные, но они не дают исчерпывающего ответа на поставленный вопрос. Что объединяет их? Для чего, в конечном счете, нам нужно держать дистанцию, правильно сидеть, внимательно следить за дорогой и совершать, находясь за рулем, много других важных действий? На са-

мом деле все это нужно для одного — иметь возможность в случае опасности совершить маневр, «сбежать» от опасности! То есть определить безопасность можно очень просто и однозначно:

безопасное управление автомобилем — это возможность в любое время совершить маневр, который позволит избежать ДТП.

Под маневром я подразумеваю ускорение, торможение или изменение направления движения, то есть результат любого действия педалями или рулем. Вот вам и главный критерий безопасности: есть возможность маневра — безопасно, нет возможности — опасно.

Итак, безопасность вождения определяется не наличием или отсутствием аварий, не соблюдением ПДД, а возможностью совершения маневра — торможения, ускорения, изменения направления движения. **Чем больше шансов у вас совершить маневр, тем ниже вероятность ДТП и тем безопаснее вы ведете машину. Чем меньше шансов, тем выше вероятность ДТП и тем опаснее вы ведете машину.**

Система условий активной безопасности Александра Каминского

А всегда ли у нас есть возможность для маневра? Как понять, есть у вас такая возможность или нет? Совершить маневр можно далеко не всегда, поэтому **есть ряд необходимых условий, которые одновременно должен выполнить водитель, чтобы быть во всеоружии перед возможными дорожными опасностями**. В результате долгих размышлений, анализа и систематизации ДТП, знакомства с большим объемом литературы и учебного материала для водителей я в свое время разработал свою систему условий активной безопасности, причем по-настоящему эффективной эта система будет

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

только при непременном одновременном соблюдении всех четырех условий. Эту систему я подробно изложил в своей книге «100 способов избежать аварии» (М. : Эксмо, 2010).

Возможность маневра у вас есть, если:

- **вы имеете запас** свободного места вокруг автомобиля;
- **вы имеете запас** тяги двигателя;
- **вы имеете запас** сцепления шин с дорогой;
- **вы готовы** к возникновению экстремальной ситуации*.

В данном вопросе есть множество разных подходов, школ, авторских методик, наработок инструкторов. При этом каждый делает акцент на чем-то своем. Например, англичане, проповедники так называемого «защитного вождения» (defensive driving), утверждают, что для безопасности достаточно иметь запас места и времени. Странно, как же нам быть без надежного сцепления шин с дорогой? Без него, конечно, не обойтись, и об этом нам много и доходчиво говорят автогонщики. Но, к сожалению, они делают акцент только на этом, забывая упомянуть про запас места. И так далее. Я же утверждаю, что важны все четыре условия одновременно, и одно другим подменить невозможно. Достаточно проанализировать любое ДТП, произошедшее по вине водителя, чтобы понять, что так или иначе все сводится к нарушению одного или нескольких из этих четырех принципов.

То есть **ваше движение в автомобиле тем безопаснее, чем больше свободного пространства имеется вокруг вашей машины, чем динамичнее ваш автомобиль и чем лучше сцепление шин с дорогой**. Конечно же, при условии, что за рулем вы находитесь в состоянии готовности к возникновению экстремальной ситуации.

* Я не претендую на авторство каждого из этих принципов, все они, в целом, очевидны. Я систематизировал, обобщил существующие принципы и свел их в единую систему, чего не было сделано ранее либо же мне об этом ничего не известно.

И в случае ее возникновения сможете адекватно среагировать и грамотно воспользоваться пространством, тягой мотора и сцеплением шин. Если хотя бы одно из этих условий нарушается, резко повышается вероятность ДТП, а если нарушены все вышеперечисленные условия — это уже управление автомобилем наудачу, все равно что переходить дорогу в неподходящем месте с завязанными глазами.

За безопасность отвечаете вы!

Когда мы озвучиваем вышеперечисленные четыре принципа слушателям в МВА, иногда слышим в ответ скептическое: «Конечно, все просто! Место на дороге есть, машин вокруг нет, тяга мотора — когда у тебя под капотом 300 л. с., а сцепление шин — когда качественная дорога и дорогие шины. Но это же нереально! На дороге всегда будут машины, далеко не у всех мощные моторы и дорогие шины, а хорошие дороги...».

Диагноз налицо — сторонники такой позиции склонны снимать с себя ответственность и перекладывать ее на внешние обстоятельства. Они же отвечают на вопрос: «Какова причина заноса автомобиля?» примерно так: «Скользкая дорога». То есть «не я допустил ошибку в управлении, это дорога скользкая. Я-то классный водитель, просто дорога плохая, не повезло...» А я же настаиваю на другом:

скользкая дорога не является причиной заноса или еще чего-то неприятного. Причина заноса — в неправильных действиях водителя.

Друзья, хочу донести до вас мысль: машина делает только то, что вы сами приказываете ей сделать. Заметьте, она двигается только тогда, когда в ней сидите вы и нажимаете на педали. Когда вас нет, она стоит — и то не всегда! А если вы не включите стояночный тормоз, без него она может

ГЛАВА 2. ЧТО ТАКОЕ БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ?

и укатиться. **Машина всегда выполняет только ваши команды. И если машину занесло, значит, это Вы дали ей такую команду. Не нарочно, неосознанно, но дали.** С помощью этой книги вы сможете научиться давать машине правильные команды и совершать правильные действия.

Вы и только вы полностью отвечаете за движение машины и, как следствие, за безопасность. В вашей власти создавать свободное пространство (естественно, не в пробке, хотя...), запас тяги двигателя (даже на «жигулях») и сцепление шин (даже зимой). И уж точно только вы можете привести себя в состояние готовности к экстремальной ситуации. Не звонок мобильного телефона, не болтливый пассажир отвлекают вас от дороги — это вы сами позволяете им отвлекать вас.

Заметьте, в списке четырех условий безопасности есть общие слова. Ключевые слова. Они выделены жирным шрифтом: **«вы»** и **«запас»**. Про «вы» я только что написал. А слово «запас» означает, что все эти параметры должны присутствовать в избытке. В гору надо въезжать не на той передаче, на которой машина с трудом, но еще тянет, а на той, на которой она заезжает легко и может еще разогнаться. Дистанцию до машины, идущей впереди, надо держать не ту, на которой, если водитель-лидер резко затормозит, вы сами, может, и остановитесь, вбив педаль «в пол», а ту, на которой вам вообще не придется нажимать на педаль тормоза... И т. д. Надеюсь, моя идея понятна.

Я бы вообще перефразировал четыре принципа активной безопасности. С учетом вашей ответственности за их выполнение:

- вы создаете** запас свободного места вокруг автомобиля; (1)
- вы создаете** запас тяги двигателя; (2)
- вы создаете** запас сцепления шин с дорогой; (3)
- вы готовы** к возникновению экстремальной ситуации. (4)

То есть вы не просто имеете запас, вы его создаете. **Вы сами создаете условия движения, которые позволяют вам обеспечить безопасность. Вы отвечаете за безопасность.** Как этого достичь? Этому и посвящена данная книга...

Условия активной безопасности: что важнее?

Теперь давайте рассмотрим четыре условия активной безопасности более подробно. Обратите внимание на то, что возле каждого из них стоит определенная цифра. В дальнейшем вам будут предложены конкретные рекомендации по управлению автомобилем, и возле каждой из них будет стоять та или иная цифра. Это означает, что, выполняя данную рекомендацию, вы тем самым обеспечиваете выполнение соответствующего условия активной безопасности.

Первое условие — запас места вокруг машины

Очевидно, для того чтобы совершить маневр, то есть уйти от столкновения, нужно, чтобы было куда уходить. Ведь если автомобиль движется в плотном окружении других машин, то уйти от столкновения будет некуда.

Обеспечение свободного пространства вокруг вашего автомобиля — одна из ваших основных задач за рулем и относится к контролю над дорожной обстановкой. Подчеркну, что здесь имеется в виду не ширина дороги вообще, а достаточное место на этой дороге. Конечно, вы не можете расширить дорогу, но можете занять выгодное, свободное место на широкой дороге, скажем, с четырьмя рядами в каждую сторону. О том, каким образом справиться с этой задачей, мы поговорим далее, в следующих главах.

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Второе условие — запас тяги двигателя

Под тягой двигателя я подразумеваю способность автомобиля быстро ускориться. Даже если вы имеете достаточно свободного пространства вокруг машины, в случае необходимости уйти от столкновения и совершить маневр (например, разгон) наиболее безопасно сделать это экстренно, то есть за минимальное время. Ведь если в данный момент у вас имеется какой-то запас пространства, то через секунду ситуация может измениться, а свободное пространство — уменьшиться. Давайте представим, что вы едете в легковой машине по загородной двухрядной дороге и обгон возможен только по встречной полосе. И предположим, что вам нужно обогнать тихоходный пассажирский автобус. Для этого придется выехать на «встречку», когда она свободна от встречных машин и когда обгон разрешен Правилами. В этом случае самым верным вашим действием будет движение по встречной полосе с максимальным ускорением, которое позволит развить двигатель вашей машины.

Очевидно, чем динамичнее (мощнее, быстрее, «тяговитее») машина, тем больше шансов избежать ДТП в случае необходимости ускорения. Но сколь бы динамичным и «заряженным» ни был автомобиль, многое зависит от вас и прежде всего от вас. Для безопасного вождения вам нужно не просто уметь применять имеющуюся тягу двигателя, но и использовать ее в нужный момент! То есть перед началом ускорения включить правильную передачу, которая обеспечит максимально интенсивный разгон. Неумелые действия водителя, неправильный выбор передачи или неправильное использование коробки-автомата могут свести на нет все динамические преимущества машины и снизят безопасность обгона по «встречной». Таким образом, **какой бы ни была мощность машины, вы можете либо мешать, либо не мешать ей ехать.**

Кстати, почему я пишу о разгонных характеристиках машины, но ничего — о тормозных свойствах или способности изменять направление движения? Ведь маневр — это

не только (и не столько) ускорение, но еще и торможение, и смена направления движения! Причем последние используются куда чаще ускорения. Дело в том, что,

если машина исправна, тормоза и руль активированы всегда и вы можете затормозить или свернуть в любой момент, просто воздействуя на педаль тормоза или руль. А педаль газа активирована далеко не всегда, и автомобиль в моменты «деактивации» педали газа не способен на интенсивное ускорение, а иногда не способен на ускорение вообще.

К примеру, водитель включил нейтральную передачу на ходу — и не стало у него педали газа... Включил V передачу на скорости 50 км/ч, и машина не захочет ускоряться... То есть **вам ничего не надо делать, чтобы машина слушалась руля или педали тормоза (хотя тут есть свои нюансы), но чтобы она подчинилась педали газа, вам для этого нужно постараться, если у вас коробка-автомат», и как следует постараться, если «механика».** Обо всем этом — в следующих главах книги.

Третье условие — запас сцепления шин с дорогой

Это тоже очень важно. Предположим, что у вас вокруг машины есть достаточно свободного пространства, у вас очень динамичный автомобиль, но при этом слабое сцепление с дорогой.

Например, вы находитесь на чистом льду. В этом случае совершить экстренный разгон не удастся — двигатель «сорвет» шины в скольжение и машину «понесет». Или если на машине есть противобуксовочная система и вы будете искусно «играть газом», то скольжения шин не будет, но разгон будет все равно вялым и медленным. Плохое сцепление шин со льдом просто не позволит машине быстро сменев-

ГЛАВА 2. ЧТО ТАКОЕ БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ?

рировать. Выше я уже писал, что не надо перекладывать ответственность на внешние обстоятельства и на то, что запас сцепления шин с дорогой создаем мы сами. Так и есть: неправильными приемами управления водитель может свести на нет сцепление даже хороших шин с хорошей дорогой. **Своими действиями вы можете мешать или, наоборот, не мешать сцеплению шин с дорогой.**

Четвертое условие — ваша готовность к экстремальной ситуации

Имеется в виду как физическая, так и психологическая готовность. **Физически вы можете быть готовы к экстремальной ситуации, если занимаете правильное положение за рулем.** О правильной посадке я расскажу дальше, а пока замечу, что от нее зависит ваша способность как вовремя заметить развитие заноса машины, так и прекратить начавшийся занос. Если же водитель сидит «вразвалочку» и держит руль двумя пальцами, он наверняка прозевает начало заноса и так же гарантированно не сумеет быстро и четко сработать рулем, чтобы стабилизировать движение автомобиля. И, конечно же, **владение контраварийными приемами повысит вашу готовность к различным экстремальным ситуациям.**

Психологически вы можете быть готовы к экстремальной ситуации, если, во-первых, сознательно

принимаете на себя ответственность за безопасность движения и готовы компенсировать ошибки — свои и окружающих. Это мы уже обсуждали. **Во-вторых, если допускаете возможность возникновения экстремальной ситуации.** Скажем, если вы проезжаете мимо припаркованного грузовика, который загораживает вам обзор, то обязаны предположить, что из-за него может выбежать человек. **В-третьих, чтобы быть готовым к экстремальной ситуации, вы должны сохранять бдительность:** внимательно смотреть на дорогу во всех направлениях, анализировать дорожную обстановку и прогнозировать ее дальнейшее развитие. В этом случае многие события не станут для вас неприятной неожиданностью, а будут вполне ожидаемыми и предсказуемыми.

Какое же из этих четырех условий важнее? Конечно, важны все — как говорится, из песни слов не выкинешь. Но анализ причин различных ДТП говорит о том, что при любой аварии всегда нарушается четвертое условие — готовность к экстремальной ситуации. А первые три могут также нарушаться, либо одно, либо два, либо все три, но могут и вообще не нарушаться. Четвертое же условие безопасности в случае ДТП нарушается всегда. Стало быть, оно и есть самое важное. **Ваша готовность к экстремальной ситуации: ответственность, собранность, бдительность — это и есть основа безопасного управления автомобилем.**

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ: ИТОГИ

Подведем первые итоги:

1. «Ездить безаварийно» не обязательно означает «ездить безопасно». Вождение без аварий не говорит о высоком водительском мастерстве. Начинающий водитель боится, осторожничает и без аварий доехает до пункта назначения. Но он всего лишь начинающий водитель, и ему еще предстоит многому научиться.
2. Соблюдение ПДД гарантирует не безопасность, а лишь безнаказанность в случае ДТП. Правила устанавливают порядок движения, но не обеспечивают его безопасность.
3. Безопасность рождается из полной ответственности. Если мыслить прямолинейно, ожидать от других водителей безусловного соблюдения ими Правил, то есть перекладывать на них свою часть взаимной ответственности, водить машину безопасно невозможно.
4. Безопасность определяется не только Правилами дорожного движения, но и законами физики. Правила — правовой аспект безопасности движения. Если Правила запрещают появление здесь и сейчас другого автомобиля, но физически это возможно, считайте это реально возможным и убедитесь в отсутствии опасности, несмотря на свой приоритет проезда.
5. Безопасность управления автомобилем — это возможность совершить маневр, который позволит избежать ДТП.
6. Возможность маневра определяется одновременным выполнением четырех условий:
 - вы **создаете** запас свободного места вокруг автомобиля; (1)
 - вы **создаете** запас тяги двигателя; (2)
 - вы **создаете** запас сцепления шин с дорогой; (3)
 - вы **готовы** к возникновению экстремальной ситуации. (4)
7. За свою безопасность отвечаете вы и только вы. Машина беспрекословно выполняет только ваши команды. Если она перевернулась, значит, вы дали ей такую команду. Соответственно, вы сами создаете условия для безопасного вождения. Создание резервов места, тяги двигателя, сцепления шин — ваша задача.
8. Все четыре условия активной безопасности Александра Каминского важны. Невыполнение хотя бы одного из них резко увеличивает вероятность ДТП. Самое важное — четвертое условие, ваша готовность к экстремальной ситуации, ваши ответственность и бдительность.