Боб Шаллер

70 ПРАВИЛ ЗАЩИТНОГО ВОЖДЕНИЯ

Правило 65: Не вози людей в кузове пикапа!

Кузов пикапа предназначен для грузов. Если тебе не безразлична судьба твоих пассажиров (или домашних животных) - не позволяй им сидеть в кузове. Даже самый опытный водитель в мире не может контролировать все и всегда. Тебя могут "подрезать" или спровоцировать аварию как-нибудь еще.

При столкновении, резкое торможение и прочие силы выбросят человека из кузова. В большинстве случаев, "держаться крепче" здесь бесполезно - даже на малых скоростях. В некоторых авариях, в которых я был свидетелем, пассажиры вылетели из кузова и попали под колеса других машин.

Помню, как недалеко от моего дома произошла авария. Девушка сидела в кузове джипа, и ее выбросило на дорогу, после чего джип раздавил ее, когда в него врезалась другая машина. Та вторая машина [проехала на знак STOP](#) . Говорят, эта девушка ВСЕГДА пристегивалась, кроме этого раза. А не пристегнулась она потому, что [ремней безопасности не хватило на всех](#) , и она рассадилась своих друзей на сидениях, а сама осталась в кузове. Ей было всего-лишь семнадцать. Очаровательное создание. Я уверен, что ее семья до сих пор скучает по ней.

Некоторые водители разрешают пассажирам находиться в кузове пикапа только если он накрыт особым коробом ("camper shell") - они полагают, что это защитит людей при столкновении. Но, в большинстве случаев, это довольно хлипкие конструкции. Если машина перевернется, такая коробка сомнется как жестяная банка. Ну, разве что твой грузовик оборудован особой защитной рамой на случай переворота и все места в кузове оборудованы обычными и плечевыми ремнями безопасности - в этом случае пассажиры достаточно хорошо защищены.

В большинстве штатов нет закона, запрещающего езду в кузове пикапа. Однако, в некоторых штатах это запрещено для некоторых категорий людей. В Аризоне, к примеру, есть закон, предписывающий размещение всех детей младше пяти лет [в специальных детских сидениях](#), правильно размещенных в машине. Как правило, люди, сидящие в моей машине, - это мои близкие; так что, по закону или нет, пассажиры и домашние животные сидят ВНУТРИ моего грузовика, где куда как более безопасно, чем в кузове.

Правило 66: Позаботься о незакрепленных объектах

Незакрепленный объект в машине - очень частая причина травм при аварии. Во время резкого торможения (как при столкновении) вместе с автомобилем останавливаются только пристегнутые, прикрученные, короче говоря - зафиксированные предметы. Все остальные продолжают движение с прежней скоростью, пока не наткнутся на что-нибудь. Например - на тебя.

Даже сравнительно легкие объекты способны причинить тяжелые травмы. Влетевшая в затылок двухсотграммовая бумажная коробка на скорости 100 км/ч чувствуется примерно как пудовая гиря. Удовольствие, прямо скажем, среднее. Тяжелые предметы бьются еще больнее. Приходилось когда-нибудь возить в машине шар для боулинга? А консервы, только что купленные в супермаркете? Силы, высвобождающиеся при столкновении, могут превратить эти железки в пушечные ядра - и вот ты уже на больничной койке.

Однако, неодушевленные объекты - не единственная угроза. Если я не справляюсь с управлением и врезаюсь во что-нибудь, или же кто-то другой врезается в меня, то все непристегнутые пассажиры ведут себя как те консервы - т. е. превращаются в пушечные ядра. Бывали случаи, когда хорошо пристегнутые водители гибли по вине вообще непристегнутых пассажиров. Дети, незакрепленные в специальных сидениях, вполне могут вылететь через лобовое стекло. Некоторые родители воображают себе, что сумеют удержать малыша, в случае чего. Но это - вряд ли. Слишком велика бывает мощь удара. В моей машине все и всегда пристегиваются. Иначе никто никуда не едет.

Осмотри машину. Убедись, что все на своих местах - в багажнике, в грузовой сетке и т. п. Чтобы ничто, кроме слов твоей любимой песни здесь не летало!

Правило 67: Усаживай детей в центре

Не секрет, что детский организм особенно слаб и хрупок, в сравнении со взрослым. Это знают все родители. Кости недостаточно прочны, и даже незначительное внешнее воздействие может оказаться фатальным для ребенка. Поэтому очень важно правильно

рассаживать детей в автомобиле.

Самое безопасное место для ребенка - в середине заднего сиденья, в специальном кресле (если возраст позволяет). Сиденье рядом с водителем - небезопасно для малыша, да и для взрослого тоже. Это место в Америке иногда называют сиденьем "самоубийц", потому что в критический момент водители инстинктивно выворачивают руль влево, спасаясь от удара и подставляя правый борт, а еще потому, что самая частая причина серьезных аварий в городе - "невовремя" выполненный левый поворот. Более того, пассивные системы безопасности рассчитаны на взрослого, а не на малыша, и это еще более повышает вероятность травмы. И ремни, и подушки безопасности могут ранить пассажира, если они не "подогнаны". Самым правильным будет рассадить всех детей на заднем сидении. Скажу даже более конкретно - дети НИКОГДА не должны сидеть на переднем сидении, если перед ним установлена подушка безопасности. Если она выстрелит, ребенок может пострадать или даже погибнуть, ремни безопасности могут не справиться с защитой ребенка в полной мере, а вероятность удара с этой стороны повышена. Если ты уже прочел мои предыдущие правила, то знаешь, что я редко говорю слово "никогда".

В большинстве автомобилей есть центральные ремни безопасности. Размещение ребенка в специальном кресле в центре заднего сидения убережет его от удара в заднюю боковую дверцу. Позаботься о том, чтобы кресло не только было привязано как следует, но и подходило к автомобильному сидению по размерам. Во многих штатах закон разрешает по достижении пяти лет усаживать ребенка на сиденье уже без кресла. Но старайся использовать кресло настолько долго, насколько это возможно. Если кресло подходит ребенку по размерам, ему будет безопаснее в этом кресле.

В некоторых штатах закон предписывает использование кресла до определенного возраста или веса. Но здесь нужно быть осторожным. Если ребенок тяжелее своих

сверстников, это еще не значит, что его кости достаточно крепки. Скорее наоборот, он еще более нуждается в кресле, потому что его неоформившиеся кости испытывают дополнительную нагрузку. Многие штаты даже меняют свои законы, указывая только возрастное ограничение, вместо ограничения по возрасту или по весу.

Дети - наш самый драгоценный "груз", так пусть они сидят в самом безопасном месте. В центре.

Правило 68: Не "накачивай" тормоза с АБС

Антиблокировочные системы появились довольно давно, но некоторые водители до сих пор не знают, что это такое и как оно работает. Несколько лет назад я, по случаю, прошел курс "тактического вождения", где офицеров полиции обучают маневрированию, управлению, торможению, разворотам и т. п. без потери контроля над машиной. Пройдя курс, я получил довольно хорошее представление о том, на что способны (и не способны) наши машины. Я понял, что высокоэффективное вождение требует практики, причем длительной. Большинство из нас не имеют возможности учиться этому у грамотных преподавателей. Вот почему тормоза с АБС так важны.

Экстренное торможение без АБС базируется на технике, называемой "импульсное" или "пороговое торможение". Это выглядит как "накачивание" тормозов ногой, однако бездумное "накачивание" не сделает торможение более эффективным, скорее даже наоборот. Здесь важно "чувствовать", как ведут себя колеса и тормоза. Пороговое торможение подразумевает давление на тормоза до некоторой точки, при которой машину вот-вот занесет, и последующий немедленный сброс давления, чтобы избежать

этого самого заноса. Цикл периодически повторяется - до остановки машины. Но это довольно сложно. Ты должен буквально "чувствовать" машину. Здесь все решают доли секунды, и нужно быть достаточно ловким, чтобы оставаться на грани между "скольжением" и торможением, не давая колесам заблокироваться. Освоив эту технику, ты сможешь останавливаться быстрее, чем любым иным способом. Но это требует практики - я раз десять сбивал конусы на полигоне, прежде чем смог перед ними остановиться. Я - Боб, Убийца Конусов!

Пороговое торможение - это как раз то, что за тебя делает АБС. Сенсоры, установленные на каждом из колес, "чувствуют", что колесо вот-вот заблокируется, а особый компьютер принимает этот сигнал и "отдает команду" тормозам ослабить давление, чтобы предотвратить занос и сохранить управляемость машины. Это очень важно в экстренной ситуации. В панике втапливая педаль тормоза, оборудованного АБС, ты сможешь объехать неожиданную преграду - будь то конусы на полигоне или другая машина. Или ребенок. Попрактиковавшись в экстренном торможении как с, так и без АБС, я могу сказать одно - я ни в коем случае не стану покупать машину без АБС.

Имей в виду: пытаясь "накачивать" тормоза с АБС, ты будешь мешать им работать. Если на машине есть эта система, просто утопи педаль в пол до предела и удерживай ее, что бы ты ни слышал и ни чувствовал в это время. Тормоза начнут пульсировать и стучать. Не отпускай педаль до тех пор, пока надобность в торможении не отпадет. Рекомендую найти где-нибудь пустую стоянку и попробовать резко затормозить. Настолько резко, чтобы сработала АБС. Ты услышишь и почувствуешь, как ведет себя машина в это время. И если, не дай Бог, тебе придется резко тормозить в реальной ситуации - это не станет для тебя неожиданностью. И, вполне возможно, это спасет твою или чью-то еще жизнь.

Правило 69: Выбирай наиболее безопасный маршрут

Человек - царь природы, венец творения и все такое, но он слаб и уязвим - как любой другой организм. Поэтому мы стараемся избегать неблагоприятных ситуаций. И именно поэтому я практикую защитное вождение.

Я езжу на работу на мотоцикле по загруженным магистралям Финикса, штат Аризона. Как вы понимаете, это довольно опасное занятие. В городе, в час пик, мотоциклист имеет дело с людьми, которые спешат, нервничают, злятся и отвлекаются. И если я буду считать ворон, то стану украшением чьего-нибудь капота.

В зависимости от маршрута, меня подстерегают разные опасности. На городских улицах и бульварах особенно опасны перекрестки (это, по статистике, вообще самые опасные места в городе). На трассе, я рискую попасть под колеса, если резко заторможу (поэтому я стараюсь держать дистанцию и не даю остальным "висеть у себя на хвосте"). Еще бывают водители, резко перестраивающиеся в другую полосу, не посмотрев перед этим через плечо. И, чтобы лишний раз не рисковать, я стараюсь держаться подальше от групп автомашин в общем потоке - так, чтобы рядом была хотя бы одна свободная полоса - и слежу за машинами даже в двух рядах от меня. Я отдаю себе отчет, что автомагистрали безопаснее, поэтому предпочитаю их городским улицам.

На работу я добираюсь по трассе Interstate 10 до SR51, а там пользуюсь транспортной развязкой. Выехав на SR51, я стараюсь попасть в "car pool lane" (*прим. переводчика: car pool lane - полоса (обычно крайняя левая), где в определённые часы разрешается движение только общественному транспорту или автомобилям с определённым числом пассажиров, указанным на знаке. Во многих штатах там также разрешено движение мотоциклистов.*)

- это

самое безопасное место на трассе, но добраться до него нужно через три ряда плотного

потока машин, которые к тому же часто и беспорядочно перестраиваются. В это время суток мотоциклист здесь как хромая утка на пруду, в первый день охотничьего сезона.

Я придумал для себя иной маршрут. Новый маршрут лежит вокруг центра города Финикс по улице с относительно редким движением, и на SR51 я выезжаю в трех километрах южнее той загруженной развязки. Движение здесь не такое интенсивное, и количество полос на дороге постепенно увеличивается. Так что я могу спокойно держаться в левом ряду и оказываюсь в нужной "car pool lane" до того, как попадаю на опасный участок. Выбрав менее опасный маршрут, я значительно снизил вероятность несчастного случая.

Планируя очередной маршрут, особенно по дорогам, которые используешь чаще всего, задумайся о возможных опасностях. Можно ли объехать стороной опасный перекресток? А может быть - есть маршрут, на котором нет ни одного левого поворота? Или не особо загруженная автомагистраль, как альтернатива маршруту с тридцатью перекрестками? Планирование и сведение риска к минимуму - это тоже одна из составляющих защитного вождения.

Правило 70: Используй Систему Защитного Вождения Дядюшки Боба

Это мое последнее, семидесятое по счету, правило защитного вождения. Разумеется, мы могли бы придумать еще парочку. Однако предыдущие 69 правил покрывают все основные и множество второстепенных концепций, от общих до более специфических. В Правиле №5 я говорил, что если бы ВСЕ водители соблюдали 4 базовых правила, то никто и никогда не погиб бы в автомобильной катастрофе. Пожалуйста, прочти их еще раз (а я, пожалуй, допишу еще одно...):

1. **Будь внимателен.** Наиболее вероятная причина аварии - невнимательность и отвлеченность. Практически каждое столкновение - результат одного или второго, или обоих вместе взятых. Когда я за рулем - вождение становится моей первостепенной задачей. Это я в ответе за тонну металла, резины и стекла, несущуюся по дороге. Разговаривая по телефону, уплетая бутерброд и даже просто размышляя о чем-то постороннем, я подвергаю свою и твою жизнь опасности. Я не имею права подвергать твою жизнь опасности. Поэтому я должен оставаться предельно внимателен.

2. **Не гони.** Лихачи говорят, что превышение скорости к аварии не приведет. Это - чушь. Превышение скорости (точнее, вождение на скорости более высокой, чем того позволяют дорожные условия) оставляет тебе меньше времени на реакцию и меньшую дистанцию, которые могут понадобиться для уклонения от столкновения. Кроме того, чем выше скорость - тем страшнее авария.

3. **Соблюдай "Правило Двух Секунд".** Порядка 40% всех аварий - результат несоблюдения дистанции. Соблюдай дистанцию. Это одно из самых базовых правил, и им так часто пренебрегают. Помни и о том, что 2 секунды - это минимум, а еще лучше 3 или даже 4, т. к. и двух секунд бывает недостаточно. В плотном потоке это особенно важно, хотя на первый взгляд это правило здесь неприменимо.

4. **Не садись за руль, если нетрезв или нездоров.** Выжди как минимум 2 часа после ка

ждой рюмки

(50 г), прежде чем сесть за руль. Твоя голова должна быть ясной на все сто. Даже малые дозы алкоголя угнетают наиболее важные функции организма, которые так нужны водителю. Исследования показали, что концентрация 0,03..0,04% (а это около половины допустимой в большинстве штатов цифры) уже отрицательно сказывается на сознании и моторике, и в первую очередь страдает способность принимать решения. Обычно, от 30 до 50% всех аварий связаны с ухудшенным состоянием водителя. Алкоголь чаще приводит к авариям со смертельным исходом.

5. Покупай и используй средства безопасности. Современные автомобили значительно безопаснее своих предшественников. Покупай машины, оснащенные тормозами с АБС, антипробуксовочной системой и подушками безопасности. Пристегивайся. Один лишь ремень безопасности вдвое снижает вероятность травмы и смертельного исхода.

Запомни эти 5 ключевых правил защитного вождения, и у тебя будут все шансы дожить до почтенного возраста. А это было бы очень кстати - ведь должен же я буду с кем-то играть в шашки в Доме престарелых!

Удачи!