

ЛЕГКИЙ СПОСОБ БРОСИТЬ ДУРИТЬ ЗА РУЛЕМ

Юрий Теико



Юрий Гейко

**Легкий способ бросить
дурить. За рулем**

«РИПОЛ Классик»

2016

УДК 629.3
ББК 39.33

Гейко Ю. В.

Легкий способ бросить дурить. За рулем / Ю. В. Гейко —
«РИПОЛ Классик», 2016

ISBN 978-5-386-09478-2

Книга Юрия Гейко – о том, что учиться не только никогда не поздно, но и всегда необходимо. В ней читатель найдет множество выводов, которые сформировались за долгий водительский стаж. Легким и запоминающимся стилем автор рассказывает о психологии водителя, о тонкостях поведения на российских дорогах, о понятии «русский водитель» в целом. Прочтение этой книги позволяет не только освежить в памяти незыблемые принципы автомобилиста, но и по-новому взглянуть на то, что, казалось, очевидно. В данной книге Юрий Гейко предлагает читателю лаконичную выжимку из его водительского опыта, которая будет интересна водителям всех категорий и возрастов.

УДК 629.3
ББК 39.33

ISBN 978-5-386-09478-2

© Гейко Ю. В., 2016
© РИПОЛ Классик, 2016

Содержание

Об авторе	5
К читателю	6
Глава 1	9
Глава 2	11
Глава 3	13
Глава 4	15
Глава 5	17
Глава 6	19
Глава 7	21
7.1. «Человек – это звучит гордо». А как звучит: «Водитель»?	23
Глава 8	25
Глава 9	27
Глава 10	29
10.1. Мобильник за рулем	31
Глава 11	34
Глава 12	36
Глава 13	38
Конец ознакомительного фрагмента.	40

Юрий Гейко

Легкий способ бросить дурить. За рулем

Об авторе

Гейко Юрий Васильевич, 1948 г. р., журналист, член Союза писателей России, Союза кинематографистов России, автор многих книг прозы, вышедших в стране и за рубежом. Женат на актрисе Марине Дюжевой.

Окончил МАМИ (Автомеханический институт), Литературный институт им. Горького. В армии служил офицером – начальником автотракторной службы ракетной площадки в Казахстане, работал инженером-испытателем на АЗЛК, каскадером на киностудии, приемщиком автосервиса, кандидат в мастера спорта по автоспорту.

Почти четверть века Юрий Васильевич отдал «Комсомольской правде», и пятнадцать последних лет он – автор и ведущий программы «Автоликбез» на «Авторadio», имеющей миллионную аудиторию и в России, и во всем мире. Собственно, именно из этих его программ родились как эта книга, так и многие другие.

Юрий Гейко автор полутора десятков книг автомобильной публицистики, сценариев. Лауреат премий «Лучший журналист России» за 1995 год, «Автомобильный журналист России» за 2003 год, победитель Всероссийского конкурса журналистов «Золотой Гонг–2005» в номинации «Результативность публикации».

Участник и организатор десятков автопробегов и через всю страну, и по Европе. В том числе и двух кругосветных автопробегов, первый, на «Москвиче— 2141», в 1989 году проходил под названием «Караван Колумбов», за что Юрий был удостоен звания «Почетный гражданин» города Коламбус, столицы штата Огайо (США). Вторую кругосветку на собственном автомобиле «КИА Спектра» ижевского производства Юрий Гейко совершил в 2006 году.

К читателю

Дорогие мои читатели!

Слышали ли вы о знаменитой книге знаменитого человека Аллена Карра: «Легкий способ бросить курить»? Эта книга буквально гипнотическая – почти все мои знакомые курильщики, кто ее прочитал, курить бросили.

А гипноз ее – из трех составляющих: неубиенная логика, внушения-повторы одних и тех же мыслей разными словами и язык – живой, не кондовый, образный.

И я не раз в своих программах на «Авторадио» и книгах сетовал: *«...меня всегда поражала действенность этой книги. И не раз я думал: как жаль, что книги с такой силой убеждения нет для водителей – прочитал, и на наших дорогах началась бы эра всеобщего уважения и любви».*

И вдруг недавно я понял – а ведь такую книгу для автомобилистов, для водителей, смогу попробовать написать... я! Ну, пусть не такую, пусть почти такую – попробую!

Совершенно случайно я это понял: просто наткнулся в архивах компьютера на совсем забытую, но пухлую папочку «Письма». Забытую потому, что ТАКИЕ письма «убивать» я не смог, а опубликовать их нескромно.

Но не сейчас и не здесь. Прочтите всего лишь несколько.

«Здравствуйте, уважаемый Юрий Васильевич!

Меня зовут Тарас, 22 года, Украина, Харьков. Пишу Вам со словами благодарности за Вашу прекрасную книгу, которую мне подарила на день рождения моя девушка, так как я безумно обожаю машины и все то, что с ними связано.

Я никогда не умел очень грамотно и красиво говорить, но Вам попробую высказать все те положительные эмоции, которые доставила мне Ваша книга.

Книга читается невероятно легко. Прочитал я ее просто на одном дыхании. Все темы Вы раскрыли понятно, емко и доступно.

По Вашим советам я стал ездить более уступчиво, пропускать, благодарить и действительно начал получать от таких простых поступков удовольствие.

После того как прочитал Вашу книгу, я действительно начал смотреть на многие вещи по-другому.

И не только за рулем, даже и в жизни. Естественно, дал прочесть книгу моим друзьям. Еще раз спасибо!

Желаю Вам крепкого здоровья, творческого вдохновения и ровных дорог».

«Пишу, только что дочитав последнюю главу. Юрий, Ваша книга это что-то невероятное. Я давно не испытывал такого восторга и даже немножко, может быть, счастья, читая книгу. Большое Вам спасибо за нее! Не верится, что ее мог написать „обычный“ человек, уж извините, настолько она мне понравилась. И не только понравилась – вчера на шоссе благодаря Вашим советам я не пошел на обгон. А тот, кто ехал за мной, пошел. И он погиб.

Спасибо Вам, дорогой Юрий Васильевич!

Кирилл Шабалин». shabalin.cyril@gmail.com

«Добрый день, Юрий Васильевич. Хочу сказать спасибо за ВСЕ, что Вы делаете для автомобилистов. Первая книга, которую прочитал после покупки автомобиля, – Ваш „Автоликбез“, ее же читала после получения прав и моя жена. А потом мы стали слушать Ваши программы на радио – все.

Море положительных эмоций, море полезнейшей информации, а самое главное – совершенно изменились и моя психология водителя, и восприятие машины (да простят скептики, но авто – действительно живое существо).

Кирилл, Владимир».

«Уважаемый Юрий Васильевич!

Как Вы знаете, меня лишили водительских прав в феврале 2013 г. за показания алкотестера 0,022 мг/л. На всех судебных заседаниях (районный суд, Московский гор. суд и президиум Мосгорсуда) я убедительно доказал (на основе множества документов и мнений всероссийских профильных институтов), что данные значения есть ошибка прибора. Что впрямую указывалось в его инструкции. Но ничем не обоснованное первичное мнение судьи Троицкого суда о моей виновности поколебать не удалось. Закон и доказательства ни при чем – главное, мнение свыше.

Слава богу, что здравый смысл победил, и указ президента о снижении порога наказания до 0,16 мг/л позволил мне в октябре 2013-го вернуть права. То, что у меня сейчас есть права, это заслуга не очнувшегося президента, а людей, которые своей активной позицией и бескомпромиссностью заставили власть очнуться.

Без всякого сомнения, одним из самых ярких и стойких борцов с беспределом властей являетесь Вы, Юрий Васильевич! Ваша помощь мне и сотням тысяч таких же оклеветанных автомобилистов бесценна! Ваши публикации (четыре в газетах и организация четырех репортажей только обо мне на ТВ), без сомнения, оказали воздействие на власть.

От себя и от имени всех автомобилистов России приношу Вам свою глубокую благодарность!

Юрий Васильевич! Ваша бескомпромиссная позиция не только по упомянутой проблеме, а вообще по жизни восхищает! Ваш девиз „честность и порядочность“ в наше время даже удивляет!

С глубоким уважением

Юркевич Юрий Ростиславович и тысячи россиян.

Юрий Юркевич 9303054@mail.ru

10.12. 2013».

Таких благодарностей за десятилетия моей автожурналистики я получил тысячи – и письменных, и электронных, и телефонных, и устных. Особенно много их приходило в ответ на мои программы «Автоликбез» на «Авторадио» – вероятно, потому, что эта радиостанция звучит по всему миру. Именно это и надоумило меня создать книгу, которую вы держите в руках. В нее я собрал только то главное, что позволит вам:

- *избежать многих бед на дорогах. А если по-простому и по большому счету – умереть своей смертью;*
- *полюбить ваш автомобиль по-особенному, не как красивый и скоростной кусок железа, а как друга, как почти что живое существо. Понять его, наладить с ним контакт;*
- *получать от управления автомобилем огромное удовольствие, где угодно – в стальных лавинах города, на шоссе, в любую погоду. И источником этого удовольствия будет*

не только ваш профессионализм, но и ваша изменившаяся психология человека самодостаточного, благородного, великодушного и сильного;

• и что самое удивительное – выйдя из-за руля, вы наверняка понесете эти свои новые качества в вашу повседневную жизнь.

Удачи вам, друзья, на всех дорогах страны и жизни! Запаса вам мудрости и тормозного пути!

И еще – нетерпимости вам. Нетерпимости к той терпимости, которой мы все пропитаны и которая мешает нам понять простую истину: если хочешь изменить мир к лучшему, начинай с себя.

Ваш Юрий Гейко

www.avtolikbez.ru

Глава 1

Не становитесь теми, кто, покупая автомобиль, по сути, заводит свои часы с обратным отсчетом до могилы

Кому я ни говорил эту фразу про часы с обратным отсчетом до могилы, никто не советовал мне ее обнародовать: мол, ну зачем ты так, зачем преувеличиваешь, ведь покупка автомобиля – это праздник, и лишь ничтожный процент недисциплинированных водителей заканчивает свою жизнь на кладбище...

Ну, знаете, день рождения тоже праздник, хотя каждый из них приближает нас... сами знаете к чему.

А насчет ничтожного процента... Действительно, давайте прикинем, каковы потери нашей водительской армии в невидимой войне на российских дорогах.

Итак, нас в России, водителей, примерно сорок миллионов. В среднем каждый из нас получает права лет в 25–30 и активно ездит лет до 65–70. То есть тридцать – сорок лет.

Если учесть, что в год на наших дорогах погибает в ДТП примерно 32 тысячи человек, то за всю нашу жизнь на колесах погибает около миллиона двухсот тысяч человек. Но не все из них водители, есть и пассажиры. А значит, погибает примерно каждый пятидесятый водитель.

За четыре года Великой Отечественной войны погиб примерно каждый восьмой житель СССР.

Повторяю: погиб каждый восьмой в Великой Отечественной, и погибает сегодня каждый пятидесятый водитель. Не такие уж несопоставимые цифры, верно?

А раненые? Их, как правило, на каждого погибшего на дороге 6–7 человек. И вряд ли кто из нас не проезжал мимо страшных ДТП...

Повторяю еще раз: покупая автомобиль, самые дурные и необучаемые из нас, по сути, заводят свои часы с обратным отсчетом до собственной могилы. Кроме тех, конечно, кто выпитывает идеи «Автоликбеза» и его способы бросить дурить. За рулем.

Я не каркаю и никого не страшаю. Информировую. Об этом знать надо. Для того чтобы не летать с розовыми соплями, топча педаль газа, а понимать, что реальная езда – не компьютерная игра с десятком жизней.

«Современная автомобильная Россия – мировой лидер по темпам снижения ДТП, смертей и увечий на дорогах», – принц Майкл Кентский, президент Королевского автомобильного общества Великобритании.

Ну, а теперь о том, что дает нам надежду и даже уверенность – мы на пути правильном! Подведены итоги опасности и безопасности наших дорог за прошлый, 2015 год. И знаете, что удивительно?

А то, что не собираются в аварийном порядке телевизионные ток-шоу, не выясняют причин успеха года пятнадцатого, не таскают по новостям автоэкспертов, не благодарят высоких гибэдэдэшников – ну, не принято у нас замечать хорошее! Вот если б какая-нибудь невменяемая «звезда» что-то такое за рулем отчебучила – по всем каналам бы прогремела...

Да, прошлый, две тысячи пятнадцатый, год – он стал уникальным! Никогда **за последние полвека** так не падала кривая смертей. Но главное, **она не падала так резко** – почти на 15 процентов!!! Бывало, что тысяча, полторы, ну – две, но чтобы аж четыре тысячи человек остались жить!.. Такого не было никогда.

23 114 человек погибло в прошлом году на дорогах России. В позапрошлом – 27 тысяч.

Кроме возросшей общей культуры вождения, я связываю эти радостные факты еще и с кризисом: сдержаннее стали люди. Задумчивее. О будущем стали чаще задумываться...

Кстати, если общее количество ДТП сократилось не рекордно, но значительно – на восемь с небольшим процентов, – то количество ДТП с начинающими водителями просто рухнуло (!) – вы только представьте – почти на треть!!! Молодежь, браво!

Да, да, я не устаю повторять: несмотря на ТиВи-страшилки – мол, беспредел на дорогах, агрессия зашкаливает и т. п., мы стремительно въезжаем в цивилизованность. А уж к почитателям «Автоликбеза» никакие часы с обратным отсчетом конечно же не относятся.

Глава 2

Почему водитель виноват практически во всех ДТП

Если вы хотите прожить долгую, счастливую водительскую жизнь и умереть своей смертью, вбейте себе в мозг, как говорил бесподобный Гоцман в бессмертной «Ликвидации», – вбейте себе в мозг, что практически во всех ДТП виноват водитель!

Этот закон – ангел-хранитель каждого, кто его исповедует. Его, к сожалению, мало кто может понять и принять, создав тем самым зону безопасности вокруг себя и своего автомобиля.

А теперь – доказательства: от простых и самых распространенных случаев – к сложным. Итак.

Вас «подрезали». То есть сунули морду своего автомобиля перед вами, не обогнав вас как следует: удар, ДТП или просто ваше резкое торможение. Вина ваша. Вы, используя зеркала, обязаны были еще за пару-тройку секунд до конфликта иметь этот неподалеку идущий автомобиль в поле своего зрения и быть готовым и к такому варианту его поведения. То есть, когда он поравнялся с вами, не прибавлять газ, что делают 9 из 10 водителей, как бы заявляя свое преимущество на движение в этом, своем ряду, а притормозить по формуле: «Дай дорогу дураку». Прибавили газ и стукнулись – оба дураки.

Человек, садящийся за руль, должен понимать, что он – потенциальный убийца.

Далее. Автомобиль перед вами резко тормознул, а вам не хватило каких-нибудь сантиметров. Самое популярное ДТП среди начинающих. Особенно тех, кто уже слегка поднатаскался и почувствовал кайф руления. Как правило, именно этим ДТП кончается 1-я стадия водительского идиотизма.

Наоборот, вы резко тормознули и получили удар сзади. Любой инспектор обязан быть на вашей стороне. Но виноваты-то вы: почему резко? Отвлеклись на секунду. Что-то впереди просмотрели. Не держали дистанцию до переднего. Не увидели в зеркале, что автомобиль сзади слишком близко, и не подумали о том, успеет ли он затормозить. Этим, более редким ДТП, как правило, кончается 2-й этап водительского идиотизма, когда вы уже пару лет рулите без проблем. Правило же, гласящее: «Наступил на тормоза – посмотри в зеркало», войдет в вашу генную водительскую систему пропорционально потерянной сумме и времени на восстановление автомобиля.

Далее. Масса аварий происходит по причине неверно оцененных водителями расстояний, скоростей, положений автомобилей в пространстве. Не вы неверно оценили – другой: рванул на обгон, метнулся со второстепенной на вашу главную и т. п., и – задел вас или помешал вам так, что вы задели кого-то и т. п.

Вы виновны в том, что, видя его за секунду до начала его ошибочного действия, не смогли такое действие предугадать. А сделать это были обязаны.

Грубо, но доходчиво я бы сказал так: в идеале хороший водитель всегда должен быть готов так управлять автомобилем, словно все вокруг него идиоты. Это нелегко, но без этого за руль лучше не садиться.

Кто-то на повороте разлил масло. Кто-то не обозначил впереди яму, ремонт дороги. Или какой-нибудь отмороженный грибник просто завалил этот знак, снял, развернул. Сельский тракторист вывез с поля на асфальт извилистой дороги глину. А водители там быются. Насмерть.

Вопрос: кто виноват? Тот, кто не поставил, уничтожил знак? Если вы еще сомневаетесь, то ответьте на вопрос: разве настоящий водитель имеет право свою жизнь и жизни других людей ставить в зависимость от какого-то раздолбая?

Еще тест: на заледеневшую ночью дорогу утром закапал дождь. Вы знаете, что такое пленка воды на льду? Я знаю – с места и на пятой не тронешься: колеса крутятся, машина стоит. Кто виноват? Господь Бог?

Ситуация проще: дорожная служба вместо реагента полила улицы чистой водой, так бывает. Куча аварий, особенно на эстакадах. На кого в суд подавать? На них? Нет, на себя, если ты в эту заваруху попал.

Еще проще: на перекрестке сталкиваются два, три дурака – один летел на мигающий желтый, другой решил, что успевает на зеленый, третий задумался.

Водитель – конечная инстанция в цепочке обстоятельств на дороге.

Пишет мне один: «Не соглашусь с фразой „ВО ВСЕХ ДТП ВИНОВАТ ВОДИТЕЛЬ“. Это все равно что говорить, что во всех убийствах, ограблениях и изнасилованиях виновата жертва – мол, потерпевший обязан был предусмотреть любое возможное противоправное действие и находиться в постоянной готовности их предотвратить. Ну нельзя в принципе быть готовым КО ВСЕМУ, тем более постоянно, на протяжении всего пути».

А теперь не соглашусь я. Потенциальная жертва на улице никогда не может быть готовой к тому, что она жертва. Человек, садящийся за руль, всегда должен понимать, что он – потенциальный убийца: в его власти стремительная гора металла. И он ОБЯЗАН быть готовым КО ВСЕМУ, постоянно, на протяжении всего пути.

Глава 3

Систематическое нарушение Правил дорожного движения резко увеличивает вероятность инфаркта

Для того чтобы начать новую, счастливую жизнь на дороге, для того чтобы наслаждаться своей законопослушностью и получать истинное удовольствие от вождения, надо:
ЗА РУЛЕМ НИКУДА И НИКОГДА НЕ СПЕШИТЬ!

Да, не спешить, не опаздывать, не лететь сломя голову. Лучше всегда выезжать заранее, имея запас для непредвиденного и для собственных нервов. Потому что все болезни – от них. Но об этом позже.

Если за рулем не спешить, то и нет необходимости создавать себе стрессовые ситуации. Некоторым кажется, что это непросто. Для некоторых – вообще невозможно. Вроде бы сам автомобиль, его мощь, колеса, гладкий асфальт – все это будто бы создано для пожирания пространства и времени.

Поверьте, это обманчивое представление, так только кажется.

Тем более что сейчас, в эпоху мобильной связи, опоздания куда-либо становятся менее непоправимыми и драматичными.

Автомобиль – пожиратель пространства и времени?

А теперь о том, что все болезни от нервов.

Знаете ли вы, что нагрузки на сердечно-сосудистую систему у водителей значительно выше, чем у физкультурников? Хотя казалось бы: человек едет сидя, едва шевеля руками и ногами.

А адреналин?

Мне довелось видеть летчика-испытателя, проехавшего пару кругов с заводским гонщиком по зимнему ипподрому: он из машины не вышел – вывалился бледный как смерть.

И при физических, и при стрессовых, адреналиновых, водительских нагрузках сердцебиение учащается. Но только при физических сосуды расширяются и давление повышается умеренно, а при водительских – наоборот: сужаются. Соответственно, давление повышается неумеренно.

Довелось мне стать подопытным замечательного автоинструктора Крылова – после одной из программ на «Авторadio» он написал мне, и мы познакомились.

Так вот, он обвешал меня, водителя, датчиками, и мы поехали по Москве. И вот результаты:

- пульс базовый, в спокойном состоянии – 75;
- после восхождения на седьмой этаж «сталинского» дома (без лифта) – 110;
- при появлении гаишника – 90;
- при затрудненном выезде со второстепенной дороги на главную – 95;
- резкий разгон на свободной дороге – 90;
- торможение на светофоре – 85;
- езда по Тверской – 90;
- разворот на Тверской у «стакана» с гаишником – 100;

– Валентин Яковлевич, – говорю я, когда наш автомобиль съезжает с Ленинградки и растворяется в улочках у Речного вокзала, – раз уж такой эксперимент, надо бы мне чуть-

чуть нарушить, не опасно, конечно. Уверен, что наши слушатели нас за это не осудят – для них же стараемся, а?

Мой инструктор не возражает, и первое, что я делаю, проскальзываю почти пустой перекресток на желтый – 110!

- Резко набираю на МКАД скорость 120 км/ч – пульс 105;
- «зебра» без светофора: с пяток пешеходов, кто-то смотрит на меня, но разбегаются – 110;
- обгоняю по «встречке», с трудом найдя в ней «дыру» между машинами – 115!
- со второстепенной на главную на этот раз влезаю нагло, «вывалив» полкорпуса в поток под чей-то возмущенный клаксон – 120!!!

Эксперимент окончен.

Арслан Караматов, заслуженный врач России, доктор медицинских наук, руководитель операционного отделения Научного центра сердечно-сосудистой хирургии имени Бакулева:

– Нервно-эмоциональная нагрузка водителя одна из самых серьезных: человек за рулем – в зоне повышенного риска сердечно-сосудистых заболеваний. Я говорю не «водитель», а «человек за рулем» потому, что сейчас в мегаполисах миллионы людей проводят за рулем по несколько часов в день. Вероятность инфаркта у водителей, особенно у хронических экстремалов, высока.

Кстати, американские исследования говорят о том же: почти в два раза увеличивается вероятность инфаркта.

А теперь подумайте о себе: сколько лет вы за рулем? И если ваша манера езды резкая, если для вас нарушения – обыденность или если вы всегда возмущаетесь «отмороженными» на дороге и стремитесь их догнать, наказать, то сложите все эти нервы-стрессы за много лет...

Вам не страшно?

Глава 4

Агрессия – это то, чего раньше в вас не было!

Да, раньше такой агрессии в себе вы ни разу не замечали. А за рулем – вот она. Это очень важный вопрос. По себе знаю. Причем довольно часто человек, в быту и в жизни нормальный, обыкновенный, оказавшись за рулем, слетает «с катушек» от какой-нибудь малости: обогнали его, как ему показалось, опасно, посигналили сзади на светофоре, когда он на полсекунды тронулся позже, чем зажегся зеленый, а то и на желтом посигналили, обрызгали грязной водой из-под колес, не пропустили, когда у него было преимущество. И так далее.

Иногда у некоторых это доходит буквально до патологии – я знал двух человек, у которых за рулем начинался непрерывный монолог с трехэтажным матом на всю поездку, и заканчивался он с выключением двигателя.

Директор института стрессовой медицины штата Коннектикут Джон Ларсон серьезно утверждает, что агрессия на дороге – это не хулиганство, это болезнь. Сродни алкоголизму.

Вот его слова:

«Вспышка эмоций овладевает водителем, ведет к насилию и крайне рискованным действиям. Эти вспышки могут привести к патологическим изменениям в организме. В результате – болезнь. Автомобиль становится продолжением нашего „Я“, умноженного на лошадиные силы. Это касается и отрицательных эмоций. Отсюда этот феномен – люди, которые при столкновении на тротуаре мило извиняются, за рулем порой готовы убить друг друга. Бандит за рулем в семье и на работе может быть милейшим человеком».

Я, например, в этом плане себя долго, не один год, воспитывал, прежде чем стал считать, что я имею право поделиться с вами этим опытом.

Да, даже и сейчас замечаю, что мой гнев, образно выражаясь, когда я за рулем, «лежит во мне на более близкой полке, под рукой», чем в обычной жизни.

Но, когда он все же вспыхивает, я тут же его гашу, легко и быстро справляюсь с ним и не делаю глупостей. Как?

Начинать надо с главного правила жизни в цивилизованном обществе: **ПРОПУСКАЕТ И УСТУПАЕТ СИЛЬНЫЙ.**

Неважно, на какой машине вы ездите: в обществе людей цивилизованных пропускает и уступает сильный. И пусть тот, кого вы пропустили, кому уступили, празднует победу – ваша победа несравнимо больше. Это победа над самим собой: вы справились с гневом, вы победили себя, вы – сильный.

Вторая мысль, которая мне не оставила вариантов иного поведения: **ВСЕ БОЛЕЗНИ – ОТ ПЕРВОГО.**

Пропускает и уступает сильный!

К сожалению, настоящее понимание ее приходит, как правило, с возрастом. Когда один за другим уходят люди, а ты слышишь от их близких: «Работу потерял и третий инфаркт не пережил». Или: «Инсульт – все близко к сердцу принимал». Или: «Рак. Как муж умер, так жена и сгорела как свечка». И так далее.

К тому же у водителей нагрузки – и нервная, и на сердечно-сосудистую систему – гораздо выше, чем у НЕводителей. (Об этом вы уже прочитали.)

Вот совершенно сенсационное исследование того же доктора Ларсона: «В течение 8 лет (!) мы следили за группой из 3200 (!) водителей. И убедились, что у подверженных „мании торопливости“ сердечные приступы случались на 75 процентов чаще». На 75 процентов!!!

И я тоже заметил, что гораздо чаще и сильнее во мне вскипает гнев на других, **когда я спешу, опаздываю**. Я боролся с ним в четыре этапа.

На первом этапе я говорил себе: «Ну и что? Да, ты опоздаешь на двадцать минут – за это что, тебя уволят, посадят, побьют? Мир рухнет?»

В конце этого этапа появились мобильники, и негативные последствия от опоздания свою остроту потеряли – тех, кто ждет тебя, теперь всегда можно предупредить.

Второй этап начался тогда, когда до меня дошла простая истина: для того чтобы стать сильным и великодушным ЛЕГКО, по-настоящему, без нервотрепки, надо просто НИКУДА НЕ СПЕШИТЬ И НЕ ОПАЗДЫВАТЬ. И потому на важные встречи я стал выезжать с гарантированным запасом времени.

Признаюсь честно, хотя и не хотел этого делать: на встречи в Госдуму, в Совет Федерации или на телепередачи, спасаясь от пробок, я езжу на метро. А если на машине – когда мне там заказан пропуск, – то, как правило, приезжаю на полчаса, а то и на час раньше. И отстаиваюсь где-то неподалеку, читаю газеты, чтобы явиться минута в минуту и не пожертвовать своим престижем.

Третий этап наступил сам по себе, после двух первых: мне стало искренне жаль этих сигналящих, влезающих, челночащих, наглых, забывших и о поворотниках, и о ПДД; мне стало их искренне жаль, даже если они на «феррари»: слабых, зависимых от ерунды и, главное, не имеющих чувства собственного достоинства. Или забывших о нем. И о своем здравье, кстати!

И вот, когда мне стало их жаль, я начал получать от своего великодушия и терпимости **настоящее** удовольствие. И пришло оно от ощущения себя СИЛЬНЫМ.

И не верьте тем, кто и в разговорах, и в СМИ, а особенно на разного рода теле-ток-шоу нагнетают на нас страшилку: мол, беспредел наступает, мол, агрессия на дорогах зашкаливает, мол, куда мы катимся?!

Мы «катимся» туда, куда надо, – в цивилизацию. А этой так называемой четвертой власти – СМИ, – кроме рейтингов, которые и делаются на негативе да на страшилках, ей ничего больше не надо.

А четвертый этап закрепления рефлекса и невозврата к «болезни гнева» наступил после того, как я где-то вычитал: «Если в вас вскипает ярость на отморозка, мерзавца и вспыхивает желание ему отомстить, то этим вы себя к нему приравниваете».

УРОВНЕМ ИНТЕЛЛЕКТА!

Глава 5

«Молодой водитель» и «самоубийца». Почему эти понятия часто становятся синонимами?

Провальная тема. Безнадежная. Может быть, поэтому я ни разу за все годы «Автоликбеза» на нее не высказался: какой смысл? Разве до них, молодых, достучишься? Докричишься? Разве они прислушаются к голосу разума? К водителям, прошедшим ужасы российских дорог, к водителям, которым есть что сказать молодым коллегам, которые могут научить их, свести для них к минимуму жестокий опыт проб и ошибок?

И вряд ли бы я стал ломать свою голову этой темой, если бы не письмо некоего Георгия из Москвы, ему всего двадцать лет. Вот оно:

«Здравствуйте, уважаемый автоликбезовский старикан Гейко! Еще в школе, когда ехал в „жигулях“ с отцом, я первый раз услышал по „Авторadio“ вашу программу. Она была прикольная – там вы приводили манифест „правильных реальных пацанов“ на стареньких „бэхах“, которым запахло гнобить воров и „мужиков“, на „бэхах“, „мерсах“ и „гольфах“, зато престижно „опускать манагеров“ на отечественном автопроме и баб на любых тачилах, особенно блондинок.

Мы права элементарно купили.

Сейчас все изменилось: отец умер, я продал то „ведро с гайками“ какому-то ... (здесь написано нехорошее слово, я скажу – «среднеазиату»), потом добавил полторы тонны зелени, которую, между прочим, сам заработал, и прикупил тоже „бэху“, которая всего на пять лет моложе меня – но какая! Но я не об этом.

Нас, молодых волков, как мы себя называем, десятка полтора из разных районов. Кучкуемся со своими тачками чуть ли не каждый день. Всего двое из нас права получали через автошколы, да и то со взятками, а все остальные – элементарно купили. Правил мы, конечно, не знаем, для нас всего два правила: красный свет и иногда – двойная сплошная, зато как мы „вышиваем“ на дорогах! Идти под двести в потоке, который идет сто, – это адреналинчик покруче, чем у „зацеперов“ – посмотрите на Ютьюбе (идет ссылка).

Одного, правда, летом похоронили, но молодежь сейчас за жизнь не особо держится, поэтому все ваши воспитания – „по фигу дым“, зря стараетесь.

Лучше бы вспомнили, как вы сами в юности ездили, как дико нарушали, поддавали за рулем...

Придет время, и мы, старперы, будем ездить в час по чайной ложке и зудеть на молодых, но сейчас нам этот адреналин нужен, как воздух, не хочется жизнь прожить зря, нужно жить так, чтобы было что на старости вспомнить...»

И так далее. Своего рода манифест молодого поколения.

Сегодняшнего?

Надеюсь, не всего. Уверен, что далеко не все молодые «за жизнь не особо держатся», но промолчать после такого письма я, «автоликбезовский старикан», конечно, не мог.

Тем более зная официальную статистику аварийности и смертей среди молодых водителей.

Лет тридцать назад такой категории – «молодые водители» – среди частного сектора практически не было. Потому что автомобиль стоил более сорока среднемесячных зарплат, на него полжизни копили, а остальные полжизни на нем ездили.

А сейчас молодых водителей, тем, которым от семнадцати до двадцати четырех лет, огромное количество – 13 процентов. То есть каждый седьмой-восьмой.

И вот на долю этих тринадцати процентов приходится аж тридцать процентов всех ДТП в стране. И убивают в год эти 13 процентов 22,3 процента людей из всех, погибших на дороге. То есть почти каждого четвертого. Это значит, что в прошлом, например, году и таких, как Георгий, и из-за таких, как Георгий, погибло 6700 человек.

И было бы не так обидно, если бы погибали в ДТП только эти, отмороженные, – естественный отбор! Но они же и невиновных туда с собой забирают: детей, стариков, пешеходов, пассажиров, законопослушных водителей...

Как им рассказать, что жизнь прекрасна? Можно ли отвратить от беды человека словами или ему, чтобы стать умнее, обязательно надо испытать все на собственной шкуре? Пройти все те беды и, не дай бог, несчастья, которые пришлось проходить тем, у кого умных учителей не оказалось?

Я помню, как нашему младшему сыну, лет десять назад, понаблюдав, как он лихо заруливает на «калине», и понимая, что у него наступает «вторая стадия водительского идиотизма», я весь вечер рассказывал о том, что, как правило, первая авария в жизни – это удар кому-то в зад из-за несоблюдения дистанции и секундного ослабления внимания.

Поверите ли – на следующий же день(!) он ударил в задок «вольво». И на мое ошеломление от такого сказал, что нет, ничему в водительстве научиться с чужих слов невозможно. Только через собственные шишки.

Да, «шишки» неизбежны. Но умный тем отличается от дурака, что имеет ум, способный к обучению. И в первую очередь – на чужих ошибках.

Глава 6

Как стать законопослушным водителем

«Авторадио» слушают и в Германии. Однажды я получил оттуда письмо от бывших соотечественников:

«Живем здесь недавно. Однажды мужу пришло письмо-штраф за превышение скорости. Заплатили. Через пару месяцев – второе: то же самое. Заплатили. А в третий раз к такому же письму за третье превышение скорости было еще и уведомление: „Вы лишены прав на три месяца. Если поймает Вас еще – посадим в тюрьму. Обратно права Вы сможете получить через три месяца только после прохождения идиоттен-теста“. Власти Германии считают, что, если ты с первого штрафа не понял, что нарушать не надо, со второго не понял, да еще и с третьего не понял, значит, ты – идиот. Поэтому – добро пожаловать к психологам. Перед идиоттен-тестом нужно посетить 40 часовых занятий по 100 евро каждое с психологом, который будет долго и нудно читать лекции о том, как и что правильно делать и думать за рулем. После каждого занятия в бумагу ставят штампик.

На вопросы идиоттен-теста неподготовленный человек ответить не сможет. Пример: „Вы выпивши, стоите на улице, а рядом у женщины начались предродовые схватки. Если вы ей не поможете, она может умереть. Ваши действия?“ Ответы: „Вызову «скорую»“ или „Остановлю такси“. Вы же водитель! И потому – не сдали, правильный ответ только один: „Господин психолог, я даже не могу представить себе такой ситуации, чтобы я стоял, выпивши на улице, потому что я вообще не пью...“ Или. Вас попросят нарисовать елочку и дадут красный карандаш. Вы старательно вырисовываете дерево, а вам в ответ: „Елки красные не бывают!“ „Что вы будете делать, если в гостях, куда вы приехали на машине, вам предложат выпить?“ Варианты: откажусь; поеду домой на такси; останусь ночевать у хозяев – не пройдут. Правильный ответ: „Я не поеду к людям, которые могут предложить выпивку человеку за рулем“. Или: „Сколько в Германии поворотов?“ Не задумывайтесь и не вспоминайте: их всего два – правый и левый.

Итог: три раза превысил скорость – три месяца без прав плюс около 6000 евро затрат. Сложнее с выпивкой.

Стакан водки и бутылка пива нам обошлись почти год без прав и 11 200 евро.

Муж с приятелем выпили на двоих бутылку водки и пару пива, ехать недалеко, но... врезались в дерево, машина восстановлению не подлежит. Слава богу, все целы. Запрет на управление – год. Штраф – 1800 евроков (штрафы зависят от заработка, а также от обстоятельств при поездке в нетрезвом виде). Если бы муж ехал один, было бы намного меньше, но раз поставил под угрозу жизнь коллеги, то и получил на всю катушку. За дерево тоже счет – 1200. Страховка на пьяного водителя не распространяется.

Итак: машина – около 6000 + эвакуация, штрафстоянка 500 + штраф, дерево, всего – 9500!

Но права-то вернуть надо. Пошли мы в местную как бы автошколу. Посоветовали нам подготовительные курсы с психологической подготовкой, но мы же – орлы! Че, мы идиоты, что ли? Мы же столько ездили – и пошли без подготовки. Отдали 400 евро и, естественно, не сдали.

Оказалось, без подготовки негативный результат гарантирован. Еще: для положительного результата необходимо доказать, что ты не употребляешь алкоголь минимум 9 месяцев. Это значит, что ты должен каждый месяц сдавать кровь на анализ у своего домашнего врача, а это 14 евро за раз.

Затем – 25-часовая психологическая подготовка. Тот же идиоттен-тест. Час – 80 евро, 1 раз в неделю.

Наконец дождались сдачи на права, за это еще раз 400 евро.

Эксперт посмотрел все бумаги и вопрос задал всего один: будешь еще пить? На что муж ответил: никогда в жизни! И это – правильный ответ.

Итого: стакан водки и бутылка пива нам обошлись почти год без прав и 11 200 евро.

И вывод: если человеку, который прошел такое, нужно куда-то ехать, то даже под дулом пистолета его не заставить выпить и стакан пива!» Конец письма.

Прочитал я это письмо. Раза три. Долго-долго сидел и думал: какие найти слова? Ну как донести до нашего человека простую истину о том, какая громадная дистанция от нашего водителя до по-настоящему законопослушного?

Ничего не придумал. Пока не пошел погулять. Вижу на тротуаре жирную трафаретную надпись: **«Права за неделю. Без автокурсов»**. И – телефон...

Комментарии, надеюсь, излишни?

Глава 7

Лайки для водителя

Как много в Ютьюбе роликов стычек водителей из-за того, что кто-то кого-то не пропустил. Да ладно бы стычек – драк! Да каких! Махаются так жестоко, как будто у каждого по пять жизней в запасе. А из-за чего?

Вышли нос к носу в узком проезде – не разминутся, если кто-то не сдаст назад. Вот и стоят, как два барана, глоткой, матерями, а то и кулаками пробивая себе дорогу.

А ведь и в такой ситуации есть правило – кому следует уступить. Тот должен это сделать, у кого путь задним ходом до места возможного разъезда либо короче, либо прямее.

Исключения из этого правила – женщины и «бараны». Для почти всех женщин движение задним ходом (как и парковка) – большой стресс. Если вижу, что в тесном дворовом проезде я вышел лоб в лоб с женщиной за рулем, тут же включаю заднюю и пилю хоть стометровку. Без награды не остаюсь никогда: взгляд такой благодарности! После которого можно смело просить телефончик.

Я считаю день неудавшимся, если мне какой-нибудь водитель не мигнет в благодарность «аварийкой».

«Бараны» – это особи мужского рода, как правило, молодые и на всяких выпендренных тачках. Они ездить задом зачастую просто не умеют. Но никогда в этом не признаются. Потому что стыдно.

Второй самый популярный повод для мордобития – подрезал! Подрезал – это когда он лезет в твой ряд, как следует тебя не обогнав. Заставляет тормозить. Ну и что? Прибавлять газ и не пускать? Да никогда! А может, у него дом горит или жена рожает?

Я считаю день неудавшимся, если мне какой-нибудь водитель не мигнет в благодарность «аварийкой». И так приятно эти благодарности собирать, что доходит до того, что иногда, подъезжая к дому, я вдруг вспоминаю, что никто мне сегодня так ни разу благодарность и не высказал. Так я тогда пару кругов по соседним улицам нарежаю, пропускаю, пропускаю, пропускаю. Пока свою «дозу» не получаю.

Сейчас я такие благодарности аварийкой называю «лайками для водителя». А что? Такой язык вам всем более понятен. Если из-за недостатка этих самых лайков люди, особенно молодые, готовы на что угодно вплоть до лишения себя жизни, то уж лайк тебе аварийкой – в сто раз дороже компьютерных лайков.

Друзья! Я призываю вас к сбору, к коллекционированию этих вот, таких вот «лайков для водителя»! Вы только попробуйте – и неизбежно войдете в азарт, который, кстати, улучшает настроение. Да еще и заразите этой страстью других.

Подойти к запыхавшемуся старику и спросить: «Вам помочь?» Взять под руку бабулю с палочкой и сумками на ледяном тротуаре и довести ее до тверди – вы посмотрите, посмотрите в их глаза! Какая в них благодарность! Нежность! Разве такие глаза не поднимают настроение?

Есть и еще кое-какие водительские лайки, только почему-то при выросшей – в среднем – водительской культуре современным водительским поколением они почти забыты. Напомню. Это касается езды по шоссе, главным образом – шоссе однострому в одном направлении. И так.

Вас догнал автомобиль. И целится – вы это видите – вас же и обогнать. Не уподобляйтесь барану и не противьтесь – раз он вас догнал, значит, он едет быстрее, чем вы: пусть обгоняет. И знайте, что в этом действе вы – не пассивная сторона, а очень даже активная: от вас во многом зависит и его безопасность, и ваша. Потому что, как показывает практика,

если обгон на шоссе не получается – не дай бог! – то редко кто из его свидетелей оказывается в стороне, без потерь.

Первое: оцените расстояние от вашей машины до идущей перед вами – хватит ли заднему после обгона вас этого расстояния, чтобы вновь уйти в ваш ряд? Если мало – сбросьте газ или притормозите.

Второе: возьмите как можно правее и на две секунды включите правый поворотник, что означает: вас вижу, обгоняйте.

Если вы видите встречного в относительной близости, то все равно возьмите как можно правее и еще больше отстаньте от впереди идущего. Правый поворотник лучше не включать, чтобы не провоцировать заднего на обгон, не брать грех на душу – пускай сам решает.

Если же встречный в близости опасной, лучше все-таки, уйдя вправо, мигнуть пару раз поворотником левым: мол, не советую, приятель, идти на обгон.

В не таком уже далеком прошлом эти правила были широко употребимы, особенно дальнбойщиками, водителями прочих грузовиков и автобусов – интеллигентное было племя. Сейчас – редко-редко встречается. А жаль.

Есть и еще один такой лайк – если за вами автомобиль, а обгоняете вы, то, обогнав, обязательно отсигнальте ему о ситуации, которую вы видите, а он пока – нет: если и для него путь свободен, не выключайте левый поворотник. Если идет встречная – срочно переключайтесь на правый.

7.1. «Человек – это звучит гордо». А как звучит: «Водитель»?

Вы скажете, что поскольку водитель – человек, то он тоже, по идее, должен звучать гордо. Согласен, должен, но звучит так не всегда. Иногда водитель ведет себя так, словно он враг человека. Или – другого водителя. Или – инспектора.

И немало этому способствуют всякие дурацкие советы якобы людей опытных.

Кстати, сейчас просто эпидемия советов. Телеканалы, газеты в погоне за рейтингами и тиражами считают, что чем больше они дают советов, тем более они становятся нам, потребителям, необходимы.

Вот, например, под рубрикой «Вырежи и сохрани» одной вроде бы солидной газеты, под заголовком «Вас остановил гаишник. Ваши действия», первая фраза, нумерованная цифрой «1»: «Вы имеете право не выходить из машины». И далее доказательства этого – ссылки на статьи документов.

Пункт второй: «Сотрудник полиции обязан подойти, представиться и назвать причину остановки. Попросите его предъявить удостоверение, запишите данные».

Третье: «Включите диктофон или камеру мобильного телефона... выясните причину остановки... остановить просто для проверки документов могут только на стационарном посту».

Разговаривайте с инспектором доброжелательно, как с другом или хорошим знакомым.

Все, совет дан. Вы вырезали, сохранили, зазубрили.

А теперь представьте реальную дорогу. Взмах жезлом. Вы тормозите и останавливаетесь на обочине, неподалеку от инспектора. Выполняя первый пункт совета, сидите за рулем. Если инспектор не занят другим автомобилем, он идет не спеша к вам. Если он кого-то оформляет, вы ждете.

Подходит. Он подходит к вам уже с напрягом и неприязнью. Да, он привык, что водители сами идут к нему с заискивающими лицами. А вы сидите за рулем, как американец. Вряд ли он козырнет и четко отрапортует вам то, что положено. А когда вы опустите стекло, он услышит ваше требование предъявить удостоверение и увидит, что его номер записывают, а его самого снимают.

Как вы думаете, что получится из такого общения? Да ничего хорошего – для вас. Уверен, что инспектор найдет к чему прицепиться. (Замечу в скобках, что вообще-то инспекторы любят, когда перед ними опускается стекло водителя – так малейшие запахи в салоне им легко улавливаются. Вы меня поняли?)

Почему я общаюсь с инспекторами как с ЛЮДЬМИ, выполняющими очень непростую работу? И даже унижительную. С сочувствием общаюсь. И, надо сказать, они это сразу чувствуют.

Да потому, что я в их шкуре был. Когда работал приемщиком гарантийного сервиса «Москвич». Нас, стажеров экспортного отдела АЗЛК (Автозавода имени Ленинского комсомола), готовящихся стать представителями завода за границей, стажировали на приемке, ведь «Москвич» тогда поставлялся в 68 стран. А стажировали нас для того, чтобы мы:

- научились общаться с клиентом;
- научились быстро и точно определять неисправность автомобиля;
- научились работе с документацией;
- пресекли взятки.

Да, пресекли взятки. Потому что клиенты, занимавшие в сервис очередь еще с вечера, попадая в наши руки утром, готовы были на все, чтобы только уехать на исправной машине. А от нас зависело многое. И бывало, клиентура пыталась засунуть в наши карманы в день по половине нашего месячного оклада.

Но мы взятки не брали и деньги не засовывались, потому что карманы наших нейлоновых халатов были зашиты. И мы все знали: попадешься на взятке, даже копеечной, – дорога за границу будет закрыта навсегда. То есть мы не брали взятки не потому, что были честными (на такой работе самый честный ломался или уходил), а потому, что нам брать взятки было невыгодно – мы получали бы сотни, а потеряли бы тысячи. (Что такое «при социализме» поработать несколько лет даже в Монголии, объяснять нашему поколению не надо: на полжизни хватит.)

И поверьте – когда я вижу инспекторов и знаю, что нарушители суют им во все карманы, что государство платит им ерунду и требует при этом от них честности, мне их жалко: их система этим самым «ломает через коленку». Я был в их шкуре. Недолго.

Поэтому совет: разговаривайте с инспектором доброжелательно, как с ДРУГОМ или хорошим знакомым. Не заискивая. Доброжелательно. И он сразу это почувствует.

Будьте добрее, человечнее, приветливее.

Вас остановили – встаньте на обочине, машину поставьте на ручник и идите с документами и знаниями законов и с включенным на диктофон мобильником в кармане навстречу инспектору. Идите уверенно, спокойно. Можно улыбнуться. Подойдите с приветствием: «Добрый день, господин лейтенант!», «Как жизнь?», «Как служба?», «Я что-то нарушил?».

Уверю вас, вашу уверенность и отсутствие агрессивного настроения и даже тени заискивания инспектор сразу почувствует: уверенность – это для него непривычно. И даже опасно.

Исход вашей встречи при таком варианте будет, скорее всего, в вашу пользу, если вами ничего не нарушено.

Но, к сожалению, в нынешних российских реалиях водитель практически бесправен перед инспектором, если тот очень захочет водителя наказать.

А как вам вот такое письмо:

«Юрий Васильевич, слушаю Вашу программу на „Авторadio“ уже года два, помогите советом хотя бы. Сын подвез меня к магазину и ждал на противоположной обочине. Выйдя из магазина, я увидел, что к нему подъехала дэпээска, чего-то там попроверяла и отъехала – на мою обочину.

Я подошел к ним и спросил: „А что вы у этой машины проверяли?“ – „Документы“, – ответили мне полицейские. „А на каком основании? Вы же не стационарный пост?“ – „А вы кто такой?“ – говорят мне. „Я, – говорю, – владелец этой машины, а за рулем мой сын, потому что я немного выпил. А он трезвый и в ОСАГО вписан. Покажите мне основание, по которому вы его проверяли“.

Так что вы думаете, Юрий Васильевич, инспекторы проверили документы и у меня, а потом оформили меня, как будто это я управлял автомобилем! И я, естественно, отказался от медэкспертизы, а судья на суде меня не слушала и лишила прав на полтора года!!! Посоветуйте, что делать?»

Ну что я ему мог посоветовать? Я так и ответил: «Не выпендривайтесь в следующий раз!» И напомнил, что водителей легко лишают прав, даже когда они во дворе распивают спиртное в автомобиле. Было даже письмо о том, как парня прихватили, зимой в рубашке, когда он из-за праздничного стола спустился к автомобилю за сигаретами.

Только один в моей почте был случай, когда пьянствующий в автомобиле водитель ржал – тоже во дворе – во время оформления его пьяным. На суде улыбался. Потому что принес справку из сервиса, что двигатель его автомобиля уже месяц в капитальном ремонте.

Глава 8

Где и как научиться ездить, когда права уже есть

Получить права – настоящие, пластиковые, заряженные в милицейский компьютер – можно несколькими способами, мы не будем их здесь обсуждать.

Научиться же ездить можно лишь одним-единственным способом – ездить. Причем ездить как можно чаще, желательно – каждый день, преодолевая и страх перед дорогой, и отвращение к авто мобиллю, которое неизбежно у тех, для кого он – загадка.

Очень советую: не выезжайте самостоятельно на улицы крупных городов, на шоссе до тех пор, пока не достигнете в управлении автомобилем автоматизма, пока не перестанете думать, что включить и на что давить. Отъездив за рулем два года в армии, из первой поездки по Москве я вернулся ошалевшим, с совершенно мокрой спиной: оказалось, что уметь ездить на машине и уметь ездить по городу – две совершенно разные вещи. А уметь ездить по Москве – вещь совсем особенная. Мои умные друзья из провинции, въезжая на автомобилях в столицу, звонят мне и просят повозить их по магазинам.

Мне приходилось рулить по Дели и Нью-Йорку, Карачи и Гамбургу, Бомбею и Кабулу, Сан-Франциско и Варшаве. Москва из всех этих городов самый опасный. Не играйте с огнем!

Когда вы выезжаете на запруженные машинами улицы большого города, поток вашего внимания, помимо управления автомобилем, его приборной доски, вот на сколько ручьев должен разделиться: наблюдение за машинами впереди, справа, слева, сзади. Знаки, светофоры и разметка. Люди, переходящие тут и там улицу. Люди, появляющиеся из-за автобусов, троллейбусов и трамваев. Ямы и выбоины на асфальте. Когда рядом есть опытный инструктор, задача упрощается, из всего он выхватывает для вас главное. А если его нет?

Если инструктора нет, а права у вас есть и автоматизма в управлении машиной вы уже достигли, то выезжайте самостоятельно, в одиночку. Ни в коем случае не сажайте рядом с собой жен (пусть даже они давно и успешно ездят) и друзей, которые ездят сами, но не умеют учить других, – и первые, и вторые будут вас больше нервировать, чем помогать, сбивать с толку, уводить от главного в частности.

Перво-наперво перед выездом купите в любом автомагазине и приклейте на заднее стекло букву «У» на белом фоне внутри красного треугольника. Чайник мне не нравится, потому что это не временное состояние, а диагноз. Может, я не прав. Поверьте, это не зазорно и вызывает у большинства водителей лишь терпимость к вам и желание помочь. Что вам и надо.

Научиться ездить может каждый, потому что «водительство» – это такое же ремесло, как и любое другое.

Выезжайте на улицу смелее. Сразу же выберите какой-нибудь тихоходный грузовик или автобус и следуйте за ним на безопасном расстоянии до тех пор, пока он идет в нужном вам направлении. Делайте все то же самое, что делает он: мигайте, поворачивайте, останавливайтесь. Это даст вам возможность ослабить внимание к знакам, светофорам, разметке, ямам, сосредоточив его на всем остальном. Пусть на какое-то время грузовик станет вашим инструктором – анализируйте его действия, наблюдайте, почему он делает так, а не иначе, повернул туда, а не сюда, из этого ряда, а не из другого, притормозил, остановился.

Если ваш «инструктор» оторвался от вас, цепляйтесь за другого, третьего. Если вдруг вы запаниковали, растерялись, если заглох двигатель – включайте аварийку и останавливайтесь. Желательно, конечно, остановиться у тротуара, в первом ряду.

Успокойтесь, глубоко подышите, заведите двигатель и начните все сначала. Не реагируйте на раздраженные сигналы водителей сзади, не суетитесь, желая поскорее освободить им проезд – запомните: в данной ситуации все, что сзади, то не ваше.

Вполне возможно, что уже к концу второй-третьей поездки вы начнете отмечать про себя и знаки, и светофоры, и разметку, а об управлении автомобилем забудете. Это замечательно.

Есть люди, которые считают, что они никогда не научатся ездить – мол, «не дано». Это неверно. С полной ответственностью заявляю, что научиться ездить на автомобиле может каждый – нормально ездить, средне. Потому что «водительство» – это такое же ремесло, как и любое другое. А вот достигнуть его высот, вершин – здесь, конечно, нужен талант.

И поэтому, если вам не снятся лавры победителя гонок «Париж – Дакар», а нужно всего-навсего ездить по делам, на работу, на дачу, в магазин, не отчаивайтесь, почаще садитесь за руль и помните, что даже самая длинная дорога начинается с первого метра.

Имейте в виду, что переход количества в качество происходит в природе скачками. За рулем то же самое. Это значит, что иногда следующая ваша поездка по улицам может показаться вам неудачнее предыдущей – с точки зрения ваших навыков. Не ожидайте обязательного прогресса в каждой вашей поездке, он настанет, но через несколько таких поездок. И вот когда он настанет, вы почувствуете это сразу, вы испытаете восторг от самого себя и от езды на автомобиле, и вы скажете самому себе: «Да, я буду ездить!»

Лучше всего, конечно, первые поездки в мир совершать в воскресенье, когда улицы города свободнее, чем в будни, а еще лучше – в воскресенье рано утром или вечером. В это время даже Москва полупустынна, и ездить по ней – сплошное удовольствие. Таким образом, перенося свои тренировки во времени, с ростом опыта вы сможете все более и более усложнять их, двигаясь по одним и тем же уже знакомым маршрутам. И только освоив, как собственную квартиру, этот первый комплекс «упражнений за рулем», вы можете добавлять в него все новые и новые маршруты, все новые и новые неизвестности.

Основная ошибка начинающих – они берегут то ли машину, то ли себя, они ездят только по необходимости и, как правило, с пассажирами, которые отвлекают их своим присутствием, даже если и молчат. А разве они молчат?!

Не экономьте ни деньги на бензин, ни время, ни моторесурс вашего новенького автомобиля именно ради тренировочных поездок, иначе вы потратите гораздо больше на ремонты. Начиная ездить, ездите каждый день, но не более 40–60 минут, остальное впрок не пойдет.

Удачи вам и запаса тормозного пути!

Глава 9

«Думай за дураков» – главнейшая заповедь водителя

Давным-давно, еще студентом, я спросил своего кумира Владимира Бубнова, шестикратного чемпиона Союза по ралли, участника международных супермарафонов: «А есть какое-то самое-пресамое главное правило, чтобы ездить без аварий?» – «Есть, – ответил он мгновенно. – Думай за дураков».

Тогда-то я не очень это правило и понял, но теперь знаю, что, находясь за рулем, вы должны быть готовы к самым нелогичным, неожиданным действиям любого объекта из тех, что вас окружают. Если это великолепное правило разложить на составляющие, то:

- никогда не обольщайтесь, что другой пешеход или водитель видят вас. Даже в том случае, если они стоят, даже если вы встречаетесь с ними взглядами, потом, в больнице или ГИБДД, окажется, что они вас не видели! Или рассчитывали успеть проехать, перебежать;

- бойтесь автобусов, троллейбусов и трамваев, стоящих на остановках, всегда предполагайте увидеть из-за них рванувшего через улицу мальчишку, именно – рванувшего и именно – мальчишку, а лучше всего – на роликах, тогда у вас будет запас надежности для всех остальных;

- «наступая на тормоза, посмотрите в зеркало» – это закон, даже если вы останавливаетесь и стоите на светофоре – даже стоя, посматривайте в зеркало: заднему автомобилю может не хватить 30 см тормозного пути, а вам придется менять лонжероны. Их-то заменить можно, хотя и очень дорого, а вот хрупкие шейные позвонки сложнее (кстати, подголовник вашего сиденья вовсе не для отдыха – именно он сохранит вам жизнь при ударе сзади; правильнее было бы назвать его подзатыльником, так как он должен находиться на уровне затылка – отрегулируйте обязательно.);

- стоя у осевой на разворот или поворот налево, будьте особенно внимательны: не выворачивайте раньше времени руль и держите машину на тормозах. Потому что без тормозов даже самого малого толчка сзади хватит для того, чтобы попасть под встречный поток, который несется от вас в полуметре. (Именно из-за этой ошибки водителя погиб актер Юрий Степанов.) Успокоиться можно только тогда, когда пустое место за вами занял остановившийся автомобиль. Начиная движение налево, обязательно посмотрите в левое зеркало – сегодня очень популярно среди «крутых» движение за осевой, по встречному ряду;

- опасайтесь женщин, переходящих дорогу, они ведут себя подобно курам: дойдя до середины и увидя вас, женщина, как правило, устремляется назад. Хуже, если дорогу переходят две подружки, да еще и держат друг друга за руки: одна наверняка рванет вперед, а другая – назад. Вам надо будет иметь запас, достаточный для того, чтобы они либо успели договориться, либо перетянуть одна другую;

- коровы и свиньи на машину внимания не обращают, гуси же дорогу будут переходить упорно, если начали.

«В России две напасти – дураки и дороги», – сказал классик. А мы добавим: самая страшная напасть в России – дураки на дорогах.

Перечислить все дурацкие ситуации, как вы понимаете, невозможно. Я постарался рассказать вам о самых типичных, часто встречающихся. Для того чтобы это правило, эта фраза вошла в вашу водительскую плоть и кровь, желательно перед каждым выездом, идя к машине, разогревая ее перед поездкой, повторять, как молитву: «Думай за дураков! Думай за дураков!»

И, уже тронувшись с места, проехав первые метры, вы неизбежно почувствуете, как эти простые три слова начнут работать: вы будете двигаться совсем не так, как раньше.

Это правило в повседневной жизни не менее необходимо, если не более.

Во-первых, вы начнете получать удовольствие. Но не от того, что всех остальных считаете дураками (хотя и это приятно), а от ощущения той сильно расширившейся безопасной зоны, в центре которой так комфортно себя ощущать. И еще, если вы серьезно будет говорить себе эти три слова, вы начнете получать удовольствие от игры, подобной пряткам: они все хотят вас «приложить», а вы неуловимы. И стоит только пару раз на ваших глазах этому правилу сработать, то есть вы предугадаете чьи-то дурацкие, нелогичные действия и выйдете из ситуации победителем, как эти три слова войдут в ваши гены навсегда. И не только в водительские гены – в повседневной жизни это правило не менее необходимо, если не более.

Запомните: жизнь на дорогах и улицах есть калька жизни вообще, но калька гораздо более жесткая, опасная, отжатая от улыбок в глаза и вранья за спиной, от лести и ничего не решающих, а только лишь запутывающих условностей.

Перечислять дураков России и дурацкие ситуации в ней дело неблагодарное, и я не стану этого делать. Собственно, вся эта книга – вакцина против дураков и дурости, кстати, и собственной тоже. И нет сомнения, что, прочитав эту книгу очень внимательно, такую прививку вы обязательно получите.

Глава 10

Все первые аварии однотипны

В конце 2004 года я, полный ноль в компьютерных делах, использующий свой ноутбук как пишущую машинку, открыл сайт www.avtolikbez.ru. Открыл его с одной целью – общения с себе подобными. Открыл для «обратной связи», для того, чтобы услышать голоса тех, для кого я столько лет сочиняю свои автоликбезы на «Авторадио». И не прогадал. Однажды очень интересную тему предложила Инна Королева – «Моя первая авария». Инна написала тогда на форуме сайта: «Мне кажется, что эта тема народу очень нужна, чтобы этих ошибок избежать». Я не во всем с Инной тогда согласился и добавил: «Вообще-то, мне не верилось, да и не верится, что ездить по-настоящему можно научиться без аварий, на чужом опыте. Ценность этой рубрики в том, что она особенно притягательна будет для „девственников“, тех, у кого первая авария еще впереди. Подозреваю, что все первые аварии примерно однотипны. Мы с вами это сможем выяснить здесь. Так же, как и вторые. А вот третьи – абсолютно разные». И что же? За пять лет существования на сайте темы «Моя первая авария» туда пришло около пяти сотен сообщений. При элементарном их анализе оказалось, что действительно все наши первые аварии очень похожи! И примерно в 8–9 случаях из 10 они происходят по одной и той же схеме, которую можно и нужно избежать. А ведь никто и никогда, я уверен, не исследовал это явление: «первая авария». Итак, я цитирую. Инна: «Поворачиваю голову направо, чтобы перестроиться на бензоколонку, отвлекаюсь на секунду на скорости 40 км в час и в следующий миг – бампер BMW перед глазами. Резко выворачиваю руль, ударяю по тормозам и... О, этот звук сминаемого железа, не дай бог услышать его еще раз! Из подбитой машины выходит амбал с руками до колен, смотрит на меня сверху вниз и ласково так замечает: „Ну что, девочка моя, приехали!“». Татьяна: «Еду в левой полосе, в зеркало вижу: ко мне приближается „99-я“ и моргает, дабы я ее пропустила. Пока я искала поворотник, коробку передач или еще что-то, пока убеждалась, что справа никого нет, этот крутой парнишка решил меня проучить – обгоняет меня справа, встает передо мной и притормаживает. Видимо, он считал, что я с перепугу буду тормозить в пол, а я с перепугу как ехала, так и поехала, не сбавив скорость. Результат – у меня на машине эту царапину и не заметно, а у него заднее крыло...»

Лекарства от аварий – первой, второй и третьей.

РЕБУС (это такой ник у очень интересного и опытного человека): «Все правильно девчонки написали. Первая авария у меня через полгода после получения прав случилась. Нагнул приемник настроить, на шкалу посмотрел, поднимаю глаза – багажник „копейки“ перед носом. И вправо не уйти – колонна, и тормозить особо уже негде. Ну и влетел на тормозах в стоячую, она сворачивала налево и пропускала встречных». Ольга: «Поворачивала под прямым углом, посмотрела налево, свободна ли дорога, а впереди идущий МАЗ тормознул. Бампер, крыло и капот моей „Волги“ всмятку, а у встречного МАЗа... ведро помято». И так далее, и тому подобное. Что же получается? Друзья мои – сенсация! По сути, первые аварии людей, садящихся за руль, никто, по крайней мере в России, не изучал и не систематизировал – мы, команда форума сайта www.avtolikbez.ru первые. И что же у нас получается? Первая авария человека, только-только севшего за руль, в 8–9 случаях из 10 такова: он врывается во впереди идущую машину. В машину, либо внезапно – как ему кажется – затормозившую, либо вообще в стоящую. Второе: происходит первая авария по одной для всех начинающих причине: он на полсекунды отвлекается и!.. Не успевает затормозить. Есть ли лекарство от такой аварии? Есть. И теперь вы его будете знать. Первое и самое понятное – не отвлекаться ни на долю секунды, ни на мгновение от дороги. Второе – держать дистан-

цию. Повышенную дистанцию, дистанцию для начинающего ездить. Если дорога скользкая, мокрая, держать еще большую дистанцию. Пусть в тот интервал, который вы держите от впереди идущей машины, кто-то влезет, отстаньте и от него на те же двадцать – тридцать метров. Влезет кто-то еще – опять обеспечьте себе комфортные и безопасные метры.

Как узнать – сколько этих метров должно быть между машинами? Зависит от скорости и состояния дороги. Если асфальт сухой, вашу скорость делите пополам и получите безопасные метры. Если мокрый – прибавьте к ним половину. Если скользко – удвойте.

Ну вот, с первой аварией мы разобрались. Кроме шока и материальных потерь, первая авария часто становится отрезвляющим фактором для тех, кто слишком рано уверовал в свое мастерство, отъездив, скажем, год-полтора после получения прав. И уже начал подлихачивать.

Вторые аварии случаются, как я люблю выражаться, при наступлении «первой стадии водительского идиотизма». Когда после пары-тройки лет за рулем человек начинает чувствовать себя асом. Но суть их почти та же: невнимательность, но уже с элементами «рокового стечения обстоятельств». Тех обстоятельств, которые водитель предусмотреть должен был бы, но не смог – опять же из-за недостатка опыта.

Опыт – величина бесконечная. Вторые аварии разнообразнее первых, но тоже без серьезных последствий. Вторые аварии случаются и после нескольких лет водительского стажа, когда человек уже совершенно спокойно и уверенно рулит, не подозревая о разнообразии и коварности дорожных ситуаций. А вот третьи... Третьи аварии все разные и поэтому их трудно систематизировать. По моим наблюдениям, они серьезны. Иногда очень серьезны. У меня, например, была замена кузова. Третьи аварии происходят, когда человек переживает следующий период уверенности (идиотизма) на дороге, когда он много лет ездит, каждый день ездит, умеет и войти в занос, и выйти из него, они происходят тогда, когда водитель уже чувствует машину как продолжение руки, тела, владеет ею прекрасно. Но он не владеет обстоятельствами. Третья авария – роковое совпадение этих самых обстоятельств. И даже десять Шумахеров, слитые в одного наигениальнейшего водителя, не в состоянии предвидеть ВСЕГО, что может сложиться на дороге. Здесь может помочь только опыт. Свой или лучше – чужой.

Повторю еще раз: опыт – величина бесконечная.

10.1. Мобильник за рулем

Рассказывают, как однажды перевернулся крутейший джип – его водительница ехала, разговаривая по телефону. А в это время позвонил второй мобильник...

Мобильник за рулем. Это уже не проблема, это – катастрофа!

В Москве по телефону разговаривает каждый третий водитель. За день в потоке машин наблюдаешь таких десятки. 1500 рублей штрафа за трубку, прижатую одной рукой к уху, – это было бы действенно, если бы инспекторы за это наказывали. Вы хоть раз наказывались за телефон? Или ваши знакомые? Или вы видели, как за это нарушение останавливает инспектор? Я – нет, ни разу. А действительно, насколько это опасно? Перво-наперво, озадачившись этой проблемой, я позвонил в центр водительского мастерства его директору Вячеславу Лужных: «Буду у вас подопытным кроликом – еду за рулем на время, сначала без телефона, потом тот же маршрут с трубкой, прижатой к уху, потом с системой „хэндс-фри“, когда телефон включается автоматически и рук не занимает, хорошо? А вы хронометрируете и делаете выводы». Но действительность оказалась круче: на Ходынском поле меня ждала целая кавалькада машин – на помощь подтянулись «наркорры» «Авторадио», на асфальте были расставлены яркие конусы-препятствия, которые надо огибать, а вот «змейку» Вячеслав потребовал сделать в двух направлениях – передним и задним ходом. Было решено в эксперименте участвовать, кроме вашего покорного слуги, профессиональному спортсмену Владимиру Власову, очаровательной Катерине Борисовой, прошедшей, кстати, обучение в центре водительского мастерства, и самому директору центра Вячеславу Лужных с десятилетним стажем вождения. Начнем с того, что «змейку» задним ходом с трубкой, прижатой к уху, и с одной рукой на руле смог сделать только Владимир Власов, у которого машина была с гидроусилителем руля. А вот официальная выписка из протокола тестов: «Результаты исследования показали: водители, которые держали трубку в руках, на 90 % не готовы к экстренным маневрам на дороге». Это значит, что из 10 случаев, когда перед вами резко останавливается автомобиль или под колеса выскакивает пешеход, 9 аварийных ситуаций вам гарантировано. На автодроме внезапно возникшие препятствия моделировались с помощью накачанной камеры от автомобиля, которую внезапно выбрасывали перед автомобилем на дорогу. Тестируемый не мог предположить, где и с какой стороны появится камера.

Результаты теста ошеломляющие: 9 сбитых препятствий из 10 возможных при разговоре с трубкой в руках и 5 сбитых из 10 возможных при использовании системы «хэндс-фри». И наконец, тест без телефона показал всего одно сбитое препятствие из 10 случаев. Наверняка, многие из вас замечали, как меняется поведение водителя, когда он начинает разговор по мобильному телефону, держа трубку в руках. Такой драйвер может ехать по середине двухполосного движения, не реагировать на сигналы сзади, проскакивать последним уже под красный, с ходу проезжать мимо остановившегося трамвая, не пропуская пассажиров и, в большинстве случаев, проезжая мимо своего поворота. Лишь потом, закончив разговор, он с удивлением замечает, какой отрезок пути остался вне его внимания. Если вы с удивлением обнаружите водителя, который якобы разговаривает сам с собой, то знайте, он вроде бы беспокоится о собственной безопасности и пользуется системой «хэндс-фри». Выводы: мобильный телефон за рулем, на ходу автомобиля, очень опасен. Опасен даже с системой «хэндс-фри», когда руки водителя лежат на руле, а его сознание отвлекается разговором. Опасность в том, что создается иллюзия, якобы водитель ситуацию контролирует. Когда же перед таким водителем выбегает на дорогу из-за автобуса мальчишка, когда неожиданно появляется препятствие – люк, машина, да что угодно, – беда гарантирована. Будьте

осторожны, останавливайтесь или резко снижайте скорость тотчас, когда зазвонил мобильник. И все у вас будет хорошо.

И еще раз о мобильном телефоне за рулем

Я не собираюсь вас страшить, дорогие братья-автомобилисты. Я знаю, что вы все равно как ездили то ли с трубкой у уха, то ли с «хэндс-фри», так и будете продолжать. Бизнес – как же! – без ваших звонков накроется медным тазом, или ужинать с женой сядете без хлеба, что, конечно, недопустимо. Я хочу вас только и всего-навсего информировать: я прочитал журнале «За рулем» интересную статью об опасности разговора по мобильнику, на второй день снял об этой же опасности сюжет в передаче «Главная дорога» на НТВ, а на третий день в моей машине зазвонил телефон.

Я как раз продирался через толпу машин в левые ряды перед Савеловской эстакадой: «Але! Здравствуй, дорогая. Не могу сейчас говорить...» Хррр! – отвратительный скрежет слева сзади и – пятьсот долларов из семейного бюджета долой: тот, что слева сзади, представьте, тоже разговаривал по мобильному телефону – надо же, какое редчайшее совпадение! Итак, что нового в мире стало известно о таком колоссальном удовольствии, как потреться за рулем по телефону? Ученые университета Западной Австралии опросили 456 водителей, пострадавших в ДТП. Результат – аварийность при разговорах за рулем увеличивается в 4 раза. Точно такая же цифра получилась у специалистов Исследовательского института транспорта Швеции. Канадцы из университета Торонто получили цифру – в 5 раз. И это, заметьте, при использовании телефонной трубки, прижатой одной рукой к уху. Существует устойчивое мнение, что система «хэндс-фри» – свободные руки, наушник в ухе, микрофон на груди – снимает все эти проблемы. Ничего по-доб-но-го! Наоборот, «хэндс-фри» еще опаснее трубки! Трудно поверить, согласен. На первый взгляд. Но вы поверьте со второго. Итак, по исследованиям специалистов Университета Торонто вероятность аварии с «хэндс-фри» увеличивается в те же 5 раз. Шведы из Исследовательского института транспорта с ними едины – у них получилась, правда, цифра 4: и для трубки у уха, и точно в те же 4 раза увеличивается вероятность аварии с «хэндс-фри». А у британцев, по авторитетному утверждению Британского научного королевского общества, вероятность аварии с «хэндс-фри» даже больше, чем с трубкой в руке. Почему? Да очень просто: с трубкой в руке долго говорить неудобно, руль одной рукой крутить приходится, и человек поневоле напряжен, а с «хэндс-фри» по полчаса можно трепаться и так увлечься разговором, что в итоге вообще забудешь, куда и зачем едешь. Американцы подошли к этой проблеме дотошнее, на то они и американцы, янки, одним словом. Исследования на эту тему проводились в Университете Флориды. Результаты: у водителей до 36 лет время реакции при разговоре по системе «хэндс-фри» увеличивается в 1,21 раза, а у более пожилых водителей – до 65 лет – в 1,6 раза. Это, можно сказать, первичные результаты исследований. А есть еще и результаты вторичные. Это когда правительство, мгновенно реагируя на первичные результаты, принимает законы, запрещающие разговоры по телефону за рулем и устанавливает наказания за их нарушения. Правда, справедливости ради надо сказать, что штрафы, которые я вам озвучу, касаются только разговоров с трубкой в руке. Потому что любое вменяемое правительство понимает, что с «хэндс-фри» поймать практически невозможно: а может, человек песни за рулем поет или сам с собой разговаривает – фенька у него такая?

Так вот за трубку у уха в Англии штраф 1000 фунтов стерлингов! Это около 1700 долларов – две трети зарплаты англичанина. Во Франции 100 евро – 28-я часть средней зарплаты француза. В Бельгии не штрафуют, а лишают водительских прав на полгода. А вот если француз или бельгиец ну, случайно там, заскочат на минутку в Нидерланды, а туда им, в машину, позвонит жена и спросит: «Тебя к ужину ждать, дорогой?», то обоих, и француза, и бельгийца, объединит общая беда – и по 100 евро выложат, и без прав на полгода останутся.

В США штраф – 100 долларов, не во всех, правда, штатах одинаково, но вот бюджет Нью-Йорка, например, только за счет этого штрафа ежегодно пополняется на 6 миллионов долларов. Это получается... 164 человека в день штрафует полиция в многомиллионном городе за разговоры по телефону за рулем, а у нас? У нас за «хэндс-фри» наказание не предусмотрено. А за трубку у уха – 1500 рублей. Да и то кто и когда его платил? Ау! Откликнитесь!

Мне пара секунд разговора по мобильнику стоила пятьсот долларов, кому-то обойдется в пару тысяч, а вот замечательному актеру Евгению Дворжецкому она стоила жизни.

Глава 11

Как и не попав в ДТП можно стать убийцей

Недавно в теленовостях показали трагедию из Казани – видеорегистратор автомобиля снял леденящие душу кадры: впереди «зебра» без светофора, то есть нерегулируемый пешеходный переход. Скорость автомобиля небольшая, километров 50 в час. У него один ряд для движения. Справа, в первом ряду, сплошь припаркованные автомобили.

И вдруг, когда до перехода остается всего три-четыре метра, из-за этих автомобилей выбегает девочка, лет десяти – двенадцати!

Именно выбегает, стремительно, так неожиданно, что я, телезритель, аж вздрогнул у экрана.

Удар! Тело девочки взлетает вверх, словно огромная тряпичная кукла, и падает уже куда-то справа, вне видимости регистратора.

«Господи, – подумал я, – ведь ничего нельзя тут сделать! Сохрани, Господи, от такого случая!»

Потом от друзей из Казани я узнал, что девочка, слава богу, жива, а водителя того автомобиля с видеорегистратором, который все и снял, признали невиновным с формулировкой, которая меня раньше возмущала: «Водитель не имел технической возможности предотвратить ДТП».

А ведь и вправду – не имел! И я бы не имел. И я задумался: так что же получается – никто не виноват? Одна только девочка, которую мама наверняка водила по «зебрам», и потому она привыкла к тому, что там пешеходу безопасно?

А если б водитель досконально выполнил пункт ПДД 14.1? Читаю: *«Водитель ТС, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан **снизить скорость или остановиться**... чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть...»*

Пешеходов там не было, «зебра» была пуста. Значит, останавливаться водитель был не обязан. А снизить скорость?.. До какой?

Я в передачах своих на «Авторadio» и в книгах часто употреблял одну и ту же фразу: *«Если справа стоят машины, а тем более автобус, троллейбус, водитель должен быть готов к тому, что перед ним **рванет** наперерез мальчишка. Именно **рванет**.*

И именно наперерез. А еще лучше – мальчишка на роликах».

И я был прав, конечно. За эти годы я получил не одно письмо с благодарностями от водителей за эти слова.

Но до какой скорости надо было сбросить – вот в таком случае?

Смотрим таблицы тормозных путей. Так, асфальт сухой. Он ехал где-то под пятьдесят – уже наверняка сбросил. Не помогло: тормозной путь при пятидесяти больше шестнадцати метров. А там было до девочки, напомним, метра три.

Тридцать в час – почти шесть метров тормозной путь, тоже не годится.

Двадцать! Двадцать километров в час надо было ехать! Тормозной путь чуть меньше трех метров. Нет, ударил бы все равно, но несильно. Потому что еще почти секунда на реакцию водителя.

Дочитываем пункт 14.1 Правил до конца: *«...пропустить пешеходов... вступивших на проезжую часть».*

Но девочка была невидима для водителя, когда вступила на переход. А почему невидима? И не потому вовсе, что почти бежала, а потому, что машины справа были припаркованы чуть ли не на самой «зебре»! Какие там пять метров, ближе которых не разрешено даже останавливаться автомобилям, не то что парковаться?

А если бы автомобили стояли по правилам? Если бы там были те самые пять метров, водитель увидел бы ее?..

Пересматриваю сюжет в Интернете...

Если бы стоял джип, фургон или грузовик – точно бы не увидел.

А если бы там – по правилам! – стояла легковушка?..

Мог и не увидеть, ведь девочка-то была совсем маленькая.

И вот что я вам скажу, дорогие братья-автомобилисты и любимые автомобилистки!

Эту главу я посвящаю тому, чтобы сохранить хоть одну большую жизнь маленького человека.

Если вы паркуетесь ближе хотя бы пяти метров от пешеходного перехода, вы РЕАЛЬНО рискуете чужими жизнями! (ЗА переходом вы имеете право встать сразу за ним, безо всяких метров.)

Если вы паркуетесь ближе хотя бы пяти метров от пешеходного перехода, вы РЕАЛЬНО рискуете чужими жизнями!

Была бы моя воля, я бы за нарушение только этого, как бы незначительного пункта ПДД штрафовал тысяч на десять. А вот в таком случае, когда перед вашим слишком близко к переходу припаркованным автомобилем сбивают человека, я бы таких водителей сажал без жалости и сострадания.

А наказание для таких – всего-навсего штраф: тысяча рублей. И никаких наказаний при трагических последствиях от этого нарушения не предусмотрено.

Может, по этому поводу Вячеславу Лысакову, первому заместителю председателя Комитета Госдумы по законодательству, позвонить?..

Глава 12

Два самых главных, самых простых и самых необходимых навыка водителя

Эту книжечку, которую вы держите в руках, я называю «Золотой полкой „Автоликбеза“», потому что здесь собрано все самое главное, оно сконцентрировано и отжато от всего лишнего.

И главное – на каждую мою программу, на каждый совет в ней, благодаря миллионной аудитории «Автораддио», я получаю множество отзывов, которые дают мне возможность корректировать сказанное, оставлять самое нужное, верное. Для вас.

Эти навыки приобретаются буквально за часы.

Напоминаю, что наша с вами цель – приблизить на наших дорогах эру всеобщего уважения и благоденствия, эру цивилизованности. А также избежать лишних трат денег, времени и здоровья из-за ДТП.

Сорокапятилетний опыт вождения и тридцатилетний – автожурналистики дают мне на это надежду.

Итак: два самых-самых главных навыка водителя. И главное, эти навыки не требуют длительного тренинга, а приобретаются буквально за часы.

Ответьте на вопрос: как резко и быстро повысить безопасность езды? Умением рулить, профессионализмом? Нет, это – не быстро. Как?

Нет, не умением предвидеть обстановку на дороге. Это тоже опыт: он приобретается дорого – путем проб и ошибок.

Даю подсказку: а что за рулем доступно каждому из нас почти сразу, как только мы сели за руль?

Ответ: левый подрулевой рычажок! Потому что основа безопасной езды по городу и шоссе – это прогнозируемость каждого. А добиться ее очень и очень просто: забить в свои водительские гены необходимость оповещать окружающих о том маневре, который через секунды вы хотите совершить.

ЕСЛИ ВСЕ НА ДОРОГЕ СТАНУТ ПРОГНОЗИРУЕМЫ, ЭТО УЖЕ ОГРОМНЫЙ СКАЧОК В СВЕТЛОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ БУДУЩЕЕ.

Лет десять – пятнадцать назад «поворотник» было принято включать только при поворотах. Да и то через раз. Обозначать перестроение из ряда в ряд при том тогдашнем просторе на дорогах – это делали только гурманы. И спортсмены – те, кто быстро ездил, профессионалы.

Сейчас быстро ездят все. В тесноте – почти бок в бок, почти друг за другом. А включают поворотник при перестроениях, по моим наблюдениям, дай бог, чтобы половина.

А представьте, если это будет делать каждый! Да совсем другая жизнь начнется!

Но это не все. Маневр вы обозначили. А для того, чтобы его БЕЗОПАСНО сделать, вам нужно второе умение: видеть и свой, и другие автомобили в пространстве. И это – зеркала.

Как научиться не определять, не прикидывать, а мгновенно, кожей, что называется, чувствовать три параметра: расстояние до сзади идущих нескольких (!) машин, их скорость и даже их намерения в следующую секунду? Ведь масштабы автомобилей в выпуклых зеркалах другие.

Для того чтобы этому научиться, иному водителю нужны годы, сотни возмущенных сигналов о его опасном маневрировании, а плохому – еще и несколько ДТП.

Но есть способ уникального инструктора Валентина Крылова. Этот способ дает результаты всего за несколько тренировок!

Сядьте на правое сиденье вашего автомобиля, взяв в руки наружное зеркало заднего вида (или хотя бы его зеркальный элемент), а за руль посадите человека опытного, занесенного в ваш полис ОСАГО. Опустите стекло, высуňte зеркало и в движении крутите головой от него назад и по сторонам, сравнивая «натуру» на дороге и ее изображение в зеркале. Потом то же самое проделайте на заднем левом сиденье. А потом – и с центральным зеркалом в салоне.

Таким способом у водителя легко вырабатывается объективное «зеркальное заднее» зрение, верное определение ситуации сзади и вокруг своего автомобиля даже в плотном потоке машин – догоняющих, обгоняющих, отстающих, маневрирующих рядом и в отдалении.

Он начинает чувствовать главное: соотношение их скоростей к их размерам в зеркале, скоро ли та или иная машина поравняется с его машиной, или какое между ними расстояние, увеличивается оно или сокращается, а главное, когда можно перестроиться в другой ряд, а когда нельзя этого делать, потому что неизбежно «подрежешь».

Даю подсказку: при определении намерения водителя ориентируйтесь на положение его автомобиля между линиями разметки: к какой линии он ближе, ту он и собирается вскоре пересечь. Даже если еще и не включил поворотник.

Итак, поворотник и зеркала – ими вы овладеете за пару дней. И у вас УЖЕ начнется совсем другая жизнь на дорогах.

Глава 13

Обгон – самый смертельный аттракцион в мире

Известно, что автомобиль – самый опасный вид транспорта. До полутора миллионов погибающих ежегодно во всем мире. И процентов 85 от этих полутора миллионов погибают не на городских улицах, а на шоссе. Почему? Скорости высоки. Дороги узки, часто приходится обгонять.

Начинается пора отпусков и дач – все чаще и чаще вы выруливаете из города на шоссе. Вы и ваши пассажиры вздыхаете: наконец-то просторы, воздух, ни городской суеты, ни ежесекундного напряжения за рулем...

Не расслабляйтесь! Именно здесь, на шоссе, начинается опасность настоящая, потому что скорости возрастают, а именно они превращают ошибки несмертельные в смертельные. Среди моих друзей и знакомых, опытейших испытателей АЗЛК, раллистов, на моей памяти погибло более десяти человек, и лишь один – в городе, все остальные – на шоссе.

Езда по шоссе отличается от езды по городу так сильно, что уверенно челночащий на перекрестках таксист может оказаться полным «чайником» за городом, а если и будет лихачить по привычке, то опасно, неумело.

Чем обгон быстрее, тем он безопаснее.

Итак, правило первое: выехав на шоссе, не спешите резко прибавлять скорость, к ней надо привыкнуть. Не нажимайте педаль газа волевым порядком только потому, что вы на шоссе, доверьтесь своему организму, и он сделает это сам: через какое-то время вы обнаружите, что скорость прибавилась, вы привыкли, и ваша нога это сделала непроизвольно.

Второе – вас обгоняют. Водитель экстра-класса возьмет правее, включит правую мигалку, чтобы показать, что он видит обгоняющего, и даже сбросит скорость, чтобы обгон произошел быстрее.

Обгон тем безопаснее, чем он быстрее. Особенно это касается обгонов с «выездом на полосу встречного движения», что в России сплошь и рядом. В зеркала вы видите, что к вам приближается автомобиль, а потом то и дело берет левее, просматривая встречную полосу, – готовится к обгону.

Если обгоняют вас, запомните первый признак кретина: он прибавляет газ, когда его обгоняют. Раз этот парень вас догнал, значит, он движется с большей скоростью – пусть обгоняет. Сделайте ему хорошо.

Он может не видеть, что навстречу появился автомобиль: вы-то к нему ближе. Поэтому, если вы видите, что вас обгонять опасно, включите левую мигалку, но по-прежнему держитесь как можно правее. Если он не дурак и эту книгу читал, то ваше предупреждение поймет и скажет вам спасибо. Не думайте, что вы делаете услугу ему, в первую очередь – себе, потому что, выйдя на обгон и увидев встречного, он обязательно заставит «вздрогнуть» и вас.

И наконец, третье, самое главное – вы пошли на обгон. Вообще, об обгоне можно написать поэму. Почему поэму, спросите вы, а не роман или повесть? Да потому, что «обгон с выездом на полосу встречного движения» – это чисто наш, российский, смертельный и захватывающий аттракцион, неиссякаемый источник острых наслаждений, улада рискованной русской души. Заставить сделать такое иностранца невозможно – весь западный его генофонд встанет при этом на дыбы. Ведь езда по шоссе для него – это выбрать свой ряд и вперед, по автобану. От автобана до автобана они передвигаются, бывает, и по узким дорогам, но друг за другом, без обгона.

Они до посинения могут плестись за каким-нибудь колесным трактором, но встречная полоса – табу!

Я помню, что во время моей первой кругосветки, въехав в СССР (в 1989 году) через Брест, миновав всю Прибалтику, Питер, Москву и половину среднеазиатских республик, где-то под Бухарой только первый наш итальянец вышел на встречную для обгона. Господи, как же мы ему тогда аплодировали по рациям!..

Обгоны бывают разные. Вот обгон «чайника»: вы едете за машиной и видите, что путь свободен, выходите влево, нажимаете газ, ваша скорость медленно нарастает, обгоняете, уходите вправо. Это опасный обгон. Опасен он тем, что длится долго, секунд десять – тридцать, потому что в его начале вы имеете такую же скорость, как и обгоняемый вами автомобиль.

А вот обгон грамотный: приближаясь к обгоняемой машине, вы заранее, метров за сто, берете левее и оцениваете три скорости – свою, встречного автомобиля и обгоняемого.

Если встречный вас беспокоит, то вы уходите в свой ряд, сбросив скорость и оставив 100–70 метров до объекта, который вам нужно обогнать. Вот встречный автомобиль приблизился к обгоняемому, но они еще не «пересеклись», и вы видите, что следующий встречный вам уже не опасен. Вперед! Если едете на четвертой, включите третью передачу; если на пятой – четвертую, и газу! Ваша скорость нарастает, встречный пролетает мимо, вы выходите влево, еще раз убеждаетесь, что путь свободен, и обгоняете. Поскольку ваша скорость значительно больше скорости обгоняемого, такой обгон займет всего 3–4 секунды, а значит, будет во много раз безопаснее предыдущего.

Еще безопаснее он будет, если при приближении к попутно следующему автомобилю вы оцените надежность крепления груза в его кузове: не сорвет ли оттуда вам в лобовое стекло лист фанеры, не сыпанет ли на выбоине из кузова гравием, не застрял ли между сдвоенными задними баллонами грузовика кусок кирпича, который, вылетая, может пробить ваш автомобиль насквозь, словно снаряд?

Еще безопаснее будет ваш обгон, если до него вы поможете обгоняемому фарами, чтобы себя обозначить, если во время него краем глаза будете следить за передними его колесами – даже самое малое движение руля можно заметить таким способом: не возьмет ли он левее, не видя вас и объезжая яму, лужу, камень?

При длительных и дальних поездках, особенно летом и на камерных шинах, не поленитесь пару раз остановиться и замерить давление: раскаленный солнцем асфальт плюс скорость нередко приводят к тому, что давление воздуха в камерах возрастает настолько, что они разрываются на ходу. Однажды под Симферополем рвануло у меня из-за этого колесо на очень приличной скорости во время обгона, мое счастье, что заднее: еле-еле удержал машину на дороге.

Если какой-то участок шоссе щедро посыпан гравием, резко снижайте скорость и сторонитесь любых машин, особенно встречных. Гравий опасен не только тем, что на нем занесет, 90 процентов битых стекол фар, лобовых стекол получается именно на нем. Но главное – сколы краски, мастики и грунтовки на вашем автомобиле, незаметные летом, зимой проступят пятнами ржавчины, с которой уже не справиться.

Не обгоняйте на закрытых – особенно правых – поворотах, где видимость ограничена, не обгоняйте перед закрытыми спусками – перед такими местами всегда сбрасывайте скорость: на случай встречного дурака. Русский «авось» здесь совершенно неуместен, поберегите его для других, более безопасных занятий. Закрытый спуск – это спуск за переломом дороги, «горбом», который вам не виден. В крайнем случае, если обгон уже начат, его можно завершить, если спуск неглубок и не может скрыть встречный легковой автомобиль вместе с крышей, полностью. Эту глубину можно определить по оставшейся высоте «полуутонувших» кустов, деревьев на обочинах, а главное – телеграфных столбов. Однако не доверяйтесь этому способу полностью: для этого нужен немалый опыт.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.