

Волгин В.В.

НАВЫКИ ЗАЩИТНОГО ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ



Владислав Волгин

**Навыки защитного
вождения автомобиля**

«Автор»

2010

Волгин В. В.

Навыки защитного вождения автомобиля / В. В. Волгин — «Автор», 2010

ISBN 978-5-457-23888-6

Пособие водителям по управлению рисками, уклонению от опасных ситуаций, повышению мастерства вождения. В книге приведены основные правила защитного вождения, выработанные водителями, которые обязаны привозить к месту назначения людей и грузы невредимыми.

ISBN 978-5-457-23888-6

© Волгин В. В., 2010

© Автор, 2010

Содержание

От автора	5
Что такое защитное вождение?	6
Помирать нам рановато...	8
Применяй средства активной безопасности	8
Применяй средства пассивной безопасности	9
Планируй допустимый уровень риска	11
Не выезжай в плохом состоянии	13
Не отвлекайся при вождении	14
Будь заметен на дороге	15
Смотри в оба	16
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Владислав Васильевич Волгин

Навыки защитного вождения автомобиля

Посвящая сыну

От автора

Мне есть о чем рассказать коллегам-водителям. Моя практика: фрезеровщик автозавода, инженер-автоконструктор, завгар нефтеразведки, преподаватель автошколы, инженер-диагност ремзавода, экономист-международник внешторга, бизнес-консультант, автор полусотни книг и учебников для автомобилистов и автобизнеса. Водительский стаж – с 1963 г. Пробег – несколько сот тысяч километров по дорогам России, включая Сахалин, по дорогам Европы, Сирии, Ливана, США, Канады.

Информация о водительской практике почерпнута из личного опыта, опыта друзей и коллег, из учебников и книг, изданных в США, Канаде, Англии, Австралии, Франции, Швейцарии и России.

Мне удалось обобщить опыт нескольких поколений и подготовить настоящее концентрированное пособие по формированию защитного стиля вождения автомобиля.

Владислав Волгин

Что такое защитное вождение?

В стране в целом неважная и слишком краткосрочная подготовка водителей.

В опасной системе человек-машина-дорога мало изучается физика поведения машины и совсем не изучается психофизика управляющего ею человека. В результате на дорогах выезжают на скоростных агрегатах опасные для окружающих «самоучки».

Поэтому после получения водительского удостоверения начинается борьба за выживание – в полном смысле этого слова.

Водить автомобиль могут научиться почти все. Но непрофессионалам на дорогах делать нечего. В Англии профессия водителя официально признана самой опасной.

Автомобиль не терпит дурацких оправданий вроде: «Я же не знал...». Никто не мешает тебе учиться, читать, спрашивать.

Водитель полностью самостоятелен – сам выбирает дорогу, скорость, дистанцию, интервал, принимает другие решения. Но не все готовы к самостоятельности и ответственности – один нерешителен, другой авантюристичен, за третьего все решает жена, четвертый – просто дурак, пятый – нахрапистый хам, шестой – хам замаскированный, седьмой – наркоман, восьмой – пьяница, девятый – хронически болен, а лекарства угнетают реакцию.

К сожалению, эти качества не обнаруживаются на экзаменах и не препятствуют получению водительских прав. Но каждый такой «ездец» провоцирует множество происшествий.

Водитель сам регулирует уровень допустимого риска. Именно поэтому улучшение качества дорог и автомобилей не снижает количества пострадавших в расчете на количество проезжавших на данном участке дороги людей в течение какого-то периода. Чем лучше дорога, тем больше проезжающих, тем выше скорость, тем беспечнее водитель, тем выше уровень допускаемого им риска. Чем лучше автомобиль, тем самоувереннее водитель, тем выше уровень допускаемого им риска.

Рост автомобилизации и рост количества ее жертв вызвали необходимость учить водителей управлению собой и мотивированию того уровня риска, который они для себя планируют. Так появились *правила защитного вождения*, выработанные водителями, которые обязаны приводить к месту назначения людей и грузы невредимыми.

Специальной техники защитного вождения нет, есть обычные, но доведенные до автоматизма приемы управления автомобилем и саморегулирования водителями своей психотоники и уровня допустимого риска, определяющие стиль вождения, который и стали называть защитным.

Это слово применяют также спецкурсы эскорта, телохранителей и т. п., но там оно имеет совсем другой смысл. Нормальным водителям такие курсы не только не нужны, они вредны. Они, как и курсы экстремального вождения, реально нужны преследующим, догоняющим, убегаящим по роду службы или из интереса, однако эти приемы вовсе не обеспечивают безопасное движение, особенно для попутных и встречных транспортных средств. В обычных обстоятельствах некоторые водители с экстремальной подготовкой ведут себя агрессивно, подрезая попутные автомобили и провоцируя столкновения шарахающихся от них машин.

Определяющий мотив стресса у водителей, приводящего к дорожным коллизиям, – фактор времени: когда из-за пробок или других проблем рушатся планы, настроение ухудшается. Стресс поднимает уровень адреналина, водитель становится активнее и агрессивнее.

Чем выше цена цели поездки (требования работодателей, клиентов или личные), тем больше острота стресса, нужен клапан для выхода излишка давления и каждый участник движения старается восполнить потерянное время за счет других. Водитель, который считает минуты весь день, не оставит ни метра другому автомобилю и обгонит его любой ценой.

В конце дня водитель измотан и плохо спит. А назавтра – то же самое. Ежедневно под стрессом и нервным истощением – разве это жизнь?

Те, кто применяет правила защитного вождения, умеет мотивировать свои риски и учится управлять своей агрессивностью. Машина стала послушной, потребление горючего снизилось, другие автомобилисты стали любезнее – и к вечеру у водителя еще достаточно энергии для жены, детей, других дел и развлечений.

Защитное вождение ставит задачей *не выигрывать во времени, а доставку людей и грузов в целостности и сохранности в намеченные сроки*. Защитное вождение спасает жизнь, время и деньги, несмотря на неблагоприятные условия и опасные действия других, снижает планируемый уровень риска. Защитное вождение помогает:

- ◆ спастись от суммы и тюрьмы;
- ◆ отложить надолго ритуальные расходы;
- ◆ уверенно водить машину, предвидеть опасности, осознавать свои реальные возможности, планировать низкий допустимый уровень риска;
- ◆ избегать столкновений;
- ◆ доставлять грузы целыми и в срок;
- ◆ привыкнуть к спокойному вождению;
- ◆ чувствовать себя уверенно, комфортно и безопасно за рулем;
- ◆ снизить вероятность аварий и тем обезопасить жизнь свою, пассажиров и пешеходов;
- ◆ обеспечить уменьшение проблем психического порядка, умственной усталости в конце работы, профессиональных заболеваний, штрафов;
- ◆ убедить водителей сотрудничать, а не конкурировать на дороге;
- ◆ снизить эксплуатационные расходы, износ автомобиля, расход горючего;
- ◆ исключить или снизить ущерб от повреждений;
- ◆ исключить или снизить затраты на лечение травм или восстановление после стрессов.

Защитное вождение – это стиль вождения, основанный на навыках управления собой, управления автомобилем и активного уклонения от возможных опасностей.

Управление собой – навыки формирования психологической готовности к прогнозу опасности и уклонению от нее, *реальной* самооценки качества вождения, ответственности в повышении уровня мастерства и соблюдении правил движения.

Защитное вождение способствует оптимизации уровня риска, допускаемого водителем для себя.

Каждый из нас регулирует уровень допустимого для себя риска в тех или иных условиях движения, работы, спорта, жизни.

Помирать нам рановато...

Применяй средства активной безопасности

Тренируйся в вождении на льду в начале каждой зимы, чтобы не опасаться скользких дорог. Скользко бывает и на льду, и на мокрой дороге, особенно в начале дождя, когда на проезжей части образуется смазка из воды и пыли, и на дороге, влажной от тумана, и на покрытии с пятнами расплавленного гудрона, и на мокром деревянном настиле моста, и на сырых листьях, попавших на дорогу. На траве, особенно мокрой, машину заносит, как на льду.

Зимой езди только на шипованной резине.

Тренируйся в противоаварийных приемах управления, необходимых для движения в условиях, связанных с потерей устойчивости и управляемости.

Покупай автомобиль с активными средствами безопасности – при возможности. Например: средства информационного обеспечения водителя; средства навигации; персональный автомобильный коммуникатор с датчиком биения сердца; система предупреждения столкновений с функцией вспомогательного торможения и аварийными тормозными фонарями; адаптивный круиз-контроль; активные биксеноновые фары, поворачивающиеся в направлении движения; APL – антиослепляющая подсветка; HBA – гидравлическая система помощи при торможении ОНВ (оптимизированные гидравлические тормоза); RAB – система готовности торможения; FBS – система поддержания интенсивности торможения; парктроник; системы обеспечения комфортных условий в салоне; ANC – активная система подавления шума; автоматические, роботизированные, секвентальные, вариаторные коробки передач; VTM – система полного привода с переменным распределением крутящего момента; HAS – система помощи при старте на наклонной поверхности; ABS – система антиблокировки тормозов; EBA – система экстренного усиления торможения; EBD – система оптимального электронного распределения тормозных усилий между колесами автомобиля; CBC – система контроля торможения на поворотах; ASR – противобуксовочная система; ESP – электронная система динамической стабилизации; VDIM – система интегрированного управления динамикой автомобиля; HDC – система контроля спуска с горы; HAS – система контроля подъема в гору; ARM – система предотвращения опрокидывания; ACC – система поддержания безопасной дистанции; HAH – автоматический ручной тормоз; EDS – система электронной блокировки дифференциала; EDC – электронная система регулировки жесткости амортизаторов; DSR – система динамического изменения рулевого усилия; AACF – система предотвращения аварий; Run Flat – самонесущие шины с усиленной боковиной; PAX System – самонесущие шины с поддерживающей вставкой; R SUV – фрикционные шины; система контроля давления в шинах.

Применяй средства пассивной безопасности

Содержи автомобиль исправным, регулярно проверяй шины.

Пристегивай ремни безопасности, свой и пассажиров.

Помни, что непристегнутый пассажир станет летающим снарядом в случае аварии, т. е. потенциальным убийцей водителя или других пассажиров.

Помни, что подушки безопасности без пристегнутого ремня могут убить.

Перевози детей в детском кресле в центре заднего сиденья.

Не клади на заднее правое место тяжести и не сажай самого тяжелого пассажира, так как при таком размещении груза и пассажиров и наличии поперечного уклона дороги у автомобиля задирается кверху левая передняя часть и сильно опускается правая задняя. Если в легковом автомобиле, движущемся по дороге с обычным двускатным профилем, всего один пассажир, ему лучше сесть за водителем, чтобы машина левыми колесами надежней прижималась к дороге.

Закрепляй перевозимые предметы.

Не вози людей в открытом кузове.

Всегда запирай двери и застегивай ремень, чтобы не быть выброшенным из автомобиля при аварии – внутри безопаснее.

Существуют огнетушители, устанавливаемые под капотом и автоматически срабатывающие в случае возникновения огня. Но кроме них нужно иметь огнетушитель в салоне, а лучше два – газовый и порошковый. Очень важны интенсивность и скорость тушения – одного огнетушителя хватает всего примерно на 15 секунд. Важно быстро установить причину пожара, локализовать и ликвидировать его источник, пока в огнетушителях еще есть газ или порошок. Тогда остальное можно потушить подручными средствами. Не забывай и о безопасности людей – одежда может быть пропитана бензином.

Не пей после ДТП в течение суток или более, попав трезвым в пустяковое происшествие, даже в качестве пострадавшего. Милиция может потребовать обследования, если оно не было проведено сразу после происшествия, и никакие заверения в том, что пил после происшествия, не помогут – они недоказуемы, а анализы – это документ для следствия и суда.

Помни, что в крови алкоголь обнаруживают в течение суток, а в мозгу, печени, сердце он задерживается от 28 часов до 15 дней. Хорошо проспавшийся после «вчерашнего» водитель, попав в аварию по чужой вине, станет виновником, если у него в крови будет обнаружен алкоголь или следы употребления наркотиков.

Для принятия решения: ехать или не ехать, будучи нетрезвым, представь себе комфорт тюремной камеры. Если слух развит лучше, чем воображение, попробуй напеть первые такты похоронного марша. Если решил ехать, положи в карман записку для своего ребенка, объяснив, почему ты его бросаешь...

Даже не очень пьяный человек теряет способность к четким, координированным действиям, которые необходимы для управления автомобилем. Дотянись до носа указательным пальцем правой, затем левой руки – это тест под названием «пальценосовая проба». Невыполнение его – один из косвенных признаков опьянения. Этот тест применяет полиция в США и в других странах.

Алкоголь действует именно на принятие решений, зрение и способность выполнять несколько задач одновременно, замедляет сознание и двигательные функции, удваивает время реакции, поэтому дистанция реагирования резко увеличивается.

Не ухудшай обзорность наклейками на стекла, безделушками и другими предметами – они мешают периферическому зрению, а постоянным качанием перед глазами притуп-

ляют чувствительность зрения. Тонированные стекла должны соответствовать требованиям и устанавливаться только в сертифицированных для этой работы мастерских. Автомобилисты с чувствительной к солнцу кожей могут использовать сменные солнечные экраны в окнах с их стороны при поездках днем.

Съезжай с дороги, останавливаясь для отдыха. Не спи и не грейся в салоне стоящего автомобиля при работающем двигателе во избежание отравления выхлопными газами, которые попадают в салон автомобиля даже на открытом воздухе, а тем более в гараже.

Не оставляй в закрытой машине на жаре ни детей, ни собаку – всегда нужно приоткрывать окна, иначе они задохнутся.

Не давай спать пассажирам при движении на большой скорости ни лежа, ни (особенно) сидя. При резком торможении падение с сиденья при расслабленных мышцах приводит к переломам костей. У дремлющего сидя от резкого движения головы при торможении могут сломаться шейные позвонки. В крайнем случае пусть спит лежа, но движение замедли, чтобы исключить необходимость резкого торможения.

Планируй допустимый уровень риска

Стремись доехать живым, а не любой ценой. Выигрываешь время или деньги – рискуешь жизнью.

Соблюдай правила движения – они написаны кровью для того, чтобы водители знали, чего ждать друг от друга и избегать конфликтов и аварий. Игнорирование этих правил приводит к хаосу на дорогах.

Регулируй уровень риска для жизни, для опозданий, для убытков.

Задача состоит в оптимизации риска, а не в отказе от него. Не рискуя, не получишь. Объективного уровня риска не существует. Уровень риска зависит от мастерства водителя, его сиюминутного восприятия, бдительности, скорости движения, тормозных характеристик автомобиля, склонности к взаимодействию с другими участниками движения.

Три слагаемые мастерства, которые влияют на планируемый уровень риска: способности восприятия, способности к принятию решений и умение управлять автомобилем. Способности восприятия определяются надежностью, с которой субъективное восприятие риска водителем соответствует объективному риску. Способности восприятия включают возможность корректной оценки собственных способностей принятия адекватных решений и умения управлять автомобилем.

Это важно, потому что водители с ограниченным умением принимать решения или недостаточным водительским мастерством имеют малый риск аварий, если осознают свои ограничения и действуют соответственно.

Как сказал Леонардо да Винчи: «Боящийся опасности не пострадает от нее».

Водители с очень большими уровнями всех трех слагаемых мастерства, но с высоким уровнем запланированного риска вероятнее попадут в аварии, чем люди с низким уровнем мастерства. Если способные и умелые переоценивают свое мастерство, это приводит к большему риску аварий, чем у неспособных и неумелых.

Навыки и принятие риска независимы друг от друга. Плохие навыки не увеличивают риск, если водитель полностью осознает их, принятый риск остается тем же самым. Водители низкой квалификации могут уменьшить аварийный риск, выбирая маневры, которые соответствуют их навыкам в вождении. Неопытность молодых водителей сама по себе, а соединение их неопытности с потоком участников движения делает неопытного водителя виновником аварий.

Людские потери при дорожных происшествиях зависят не от качества дорог и машин, а от почасового риска людей, от времени, которое они тратят на дорогу, и от общего количества проезжавших людей.

Планируемый уровень риска аварий определяется четырьмя категориями мотивационных факторов:

- ♦ ожидаемые выгоды от различных типов рискованного поведения: например, финансовый или другой деловой выигрыш во времени при езде на большой скорости, радость рискованных маневров в борьбе со скукой;

- ♦ ожидаемые расходы для разных типов рискованного поведения: например, затраты на восстановление своего автомобиля, выплаты за вину в аварии – ремонт чужого автомобиля (например, паршивого бентли или феррари) и лечение твоих и чужих пассажиров, тюрьма за гибель пассажиров или пешеходов, потеря собственной жизни или здоровья;

- ♦ ожидаемые затраты при различных типах безопасного поведения: например, приобретение ремня и подушек безопасности или автомобиля с современными средствами активной безопасности;

♦ ожидаемый доход от различных типов безопасного поведения: например, страховые скидки за безаварийное вождение, снижение вероятности гибели, травмирования или ущерба.

Не выезжай в плохом состоянии

Не води автомобиль при медицинских противопоказаниях, или с фиктивной медицинской справкой (преступление водителя в случае ДТП).

Не выезжай в болезненном, утомленном и стрессовом состоянии, ставящим под угрозу безопасность движения; в состояниях, ухудшающих реакцию и внимание; при стрессах, в отвратительном настроении, в гневе (в случае ДТП – вина водителя).

Изучай лекарства, которые тебе прописывают. Ни в коем случае нельзя садиться за руль, принимая лекарства, на этикетке которых указано, что они противопоказаны водителям, снотворные, болеутоляющие и успокаивающие средства, даже если на них нет такого указания – они угнетают именно функции организма, обеспечивающие концентрацию внимания.

Не принимай алкоголь, если до выезда менее полусуток. Существует несколько вариантов расчетов примерного времени, в течение которого возможно обнаружение паров алкоголя в выдыхаемом воздухе. Но для людей разного роста, веса, с разной нервной организацией и разным обменом веществ фактические сроки различны, поэтому доверять никаким таблицам нельзя.

Речь вовсе не о том, сможешь ли вести машину или нет, речь о том, чтобы не совершить аварию и не оказаться виновным в чужой аварии.

Наркотики и некоторые лекарства действуют на мозг так же, как и алкоголь.

Не отвлекайся при вождении

Сосредоточься на задачах управления. Не позволяй себе обдумывать глубоко задевающие тебя проблемы за рулем.

Не говори за рулем по мобильному телефону даже с наушником Bluetooth – ***вчетверо увеличивается время реакции и риск аварий.***

Не включай ритмичную музыку – она сбивает ритм твоего управления. ***Музыка должна слышаться, но не слушаться*** – излишняя громкость музыки приводят к эмоциональному утомлению и авариям.

Дурная громкость и ритмичность вводят в транс, как при гипнозе. Научись не глядя переключать станции на радиоприемнике – лучше нажать не ту кнопку, чем не заметить опасность. Не пользуйся наушниками, слушая радио.

Не слушай радио в условиях интенсивного городского движения и в горной местности – там требуется максимальная концентрация внимания.

Не кури за рулем – это серьезный фактор риска. Прикуривание, стряхивание пепла, кашель курильщика отнимают время от времени реакции. Огонь зажигалки ослепляет. Ответственно относись к управлению автомобилем, к своей и чужой жизни.

Не ешь за рулем. Поперхнувшись, можно не успеть среагировать на опасность.

Будь заметен на дороге

Занимай позицию на дороге так, чтобы видеть всех.

Убедись, что тебя видят другие участники движения.

Создавай вокруг себя свободную зону.

Действуй понятно для других водителей и пешеходов.

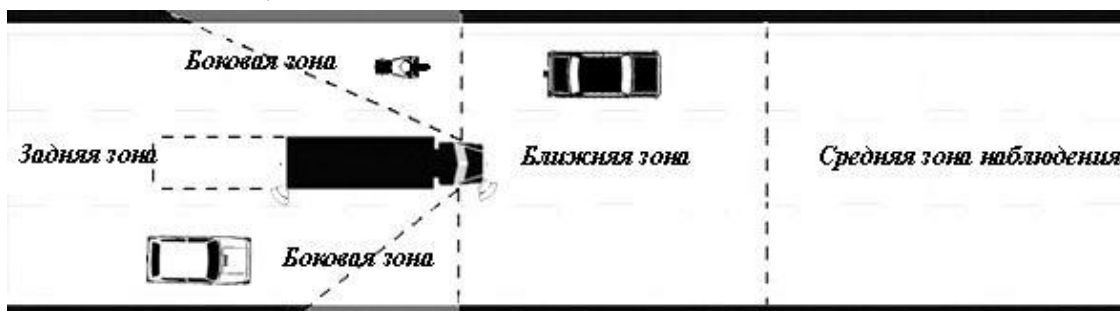
Держи дистанцию в 3–4 секунды пробега – она обеспечит в нормальную погоду достаточно времени для торможения, это резерв времени на реакцию.

Думай о запасном пути движения —

на подходе к кривой смотри через плечо на соседнюю зону и решай, что сделаешь, если автомобиль, приближающийся с другого направления, пересечет твою траекторию. Создавай возможность срочно покинуть занимаемое место при необходимости.

Смотри в оба

Установи для себя шесть зон наблюдения: дальнюю, среднюю, ближнюю, заднюю и две боковых. Ближняя зона – расстояние, которое автомобиль преодолит за 3–6 секунд, средняя зона – за 12–15, дальняя – за 30–120.



При скорости 60 км/ч автомобиль проходит 16,7 м в секунду. Значит при этой скорости ближняя зона наблюдения 60–100 м, средняя – 200–250 м, дальняя – 500–2000 м, задняя – 100–130 м. При более высокой скорости зоны наблюдения должны быть увеличены, особенно ближняя и средняя.

Наблюдение за боковыми зонами необходимо для контроля обочин, попутных машин, мотоциклистов и пешеходов.

Очевидно, что главная зона – средняя. При скорости 90 км/ч она на расстоянии около 300 м.

Учебники всех стран рекомендуют водителям контролировать именно ее – зону 12 секунд. 12 секунд – время, которого обычно достаточно для обнаружения, оценки опасности и принятия решения до того, как опасный объект окажется ближе, чем тормозной путь автомобиля. Торможение автомобиля до полной остановки в нормальных условиях при скоростях более 60 км/ч занимает свыше 3 секунд. Если объект опасности движется навстречу со скоростью, равной вашей, тогда на восприятие, оценку и принятие решения остается 4 секунды – это время, которого должно хватить для срочных действий.

Кстати, 3–4 секунды пробега – это ближняя зона наблюдения, зона действия. В ней приходится действовать. А что и как делать, должен решить водитель, обзоревав среднюю зону, зону основного обзора и дальнюю – зону планирования движения. Эту зону тоже советуют держать на постоянном контроле все учебники мира. Водитель должен успеть за 3–4 секунды выполнить следующее: распознание опасной ситуации, прогноз ее развития, решение о действиях, действия.

Пробег автомобиля в интервалы времени

Скорость, км/ч	Пробег за 1 с, м	Пробег за 3 с, м	Пробег за 12 с, м	Пробег за 60 с, м
100	28	84	336	1680
90	25	75	300	1500
80	22	66	264	1320
70	19	57	228	1140
60	17	51	204	1020
50	14	42	168	840
40	11	33	132	660

Привыкнув распределять внимание по зонам, сможешь:

- ◆ заранее определять место на дороге, которое намерен занять;
- ◆ развить систематический процесс наблюдения;
- ◆ выбирать и планировать свои действия заранее; иметь запас времени для регулирования точности решений;
- ◆ мгновенно исправить занос.

Контролируй пространство впереди на 4-12 секунд пробега. Чем больше скорость, тем шире и дальше должна быть зона наблюдения.

Избегай концентрации внимания на средней линии шоссе. Смотри вдаль и вокруг, замечай все и всех, меняй направление взгляда каждые 2–4 секунды. Взгляд должен быть быстрым.

Смотри каждые 5–8 секунд во все зеркала заднего вида даже на прямой, а перед перестроениями смотри в них с поворотом головы, чтобы видеть «слепые» зоны: нет ли сзади «прилипшего» автомобиля, обгоняющих или догоняющих на большой скорости автомобилей или мотоциклов.

Делай два коротких взгляда в зеркала вместо одного долгого.

Концентрируйся так, чтобы замечать ошибки других водителей.

Ориентируйся, наблюдая за другими водителями, если обзорность недостаточна. Определяй степень опасности по прямым и косвенным признакам заранее, чтобы исключить неожиданности. Высматривай пешеходов за машинами, стоящими у пешеходного перехода. Ищи опасности, прогнозируй их, следи за дорожной ситуацией, обдумывай возможные маневры. Следи за пешеходами, велосипедистами и домашними животными по обочинам.

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.