

Роберт Шаллер

70 ПРАВИЛ ЗАЩИТНОГО ВОЖДЕНИЯ

Оригинал: <http://www.roadtripamerica.com/DefensiveDriving/Drive-Safe-With-Uncle-Bob.htm>

Правило 1: Будь внимателен!

"Я его не видел!" - это одно из самых популярных оправданий после столкновения. Был ли другой автомобиль невидим? В сущности, все аварии - результат невнимательности одного или обоих водителей. Невнимательность может быть вызвана сонливостью, усталостью, разговором, "гипнозом автострады" и т. п.

Двигающийся автомобиль накапливает огромную энергию. ТЫ, как водитель, в ответе за то, чтобы эта энергия не стала причиной гибели других людей или причиной повреждения их собственности. Внимание позволяет нам видеть, распознавать и избегать опасностей, поджидающих нас в дороге; это - три основных элемента защитного вождения. Главная черта хорошего водителя - бдительность. И самая важная задача любого водителя - "смотреть в оба", поскольку это дает время, необходимое для распознавания угрозы и уклонения от столкновения.

По статистике, большинство аварий случается недалеко от дома. Почему? Большую часть времени мы ездим по нашему собственному району. Недалеко от дома мы чувствуем себя комфортнее и утрачиваем бдительность (причем тот, второй парень - делает то же самое). Знание местности порождает невнимательность.

У меня есть задание для тебя. В следующий раз, сидя за рулем, попробуй сконцентрироваться исключительно на вождении. Не думай больше ни о чем. После чего обрати внимание на то, как далеко ты уехал, прежде чем в голову пришло что-то другое. Многие водители не смогут и с парковки выехать! Опытным шоферам не нужно

думать о том, как вести машину. Мы делаем это "на автомате", и наши мысли витают где-то там, в облаках. И от этого никуда не деться - наши мысли ХОТЯТ "витать". Случалось ли тебе доехать куда-либо, и вдруг понять: я задумался о чем-то своем так, что даже не помню, как здесь оказался?

Излечима ли это проблема? Внимание должно войти в привычку, но над этим нужно работать. Принимай осознанные решения - к примеру, не ешь за рулем, и вообще - избегай всего, что отвлекает твое внимание от точки, куда едет машина. Соедини в единое целое сознание и глаза, и работай, постоянно анализируя, что ты видишь, пока ведешь машину. Мы называем это "ситуативная осведомленность". *Вождение автомобиля - это самое опасное из всего, что большинство из нас когда-либо делали.* Оно заслуживает предельной концентрации. Тренировка одной лишь этой привычки может сделать тебя практически неуязвимым. Не совсем, но почти.

Правило 2: Никому не доверяй!

Наш враг - это мы сами. Ты не можешь полагаться на действия других водителей. Вспомни все ошибки, которые допустил за годы вождения. Подумай о тех, которые допустишь в будущем. Так вот: остальные водители тоже ошибаются время от времени! Не доверяй им! Сидя за рулем, смотри за тем, другим парнем, в оба, и оставляй для себя достаточно места. Предугадывай его ошибки и будь готов к ним. *В конце концов - он ошибется!* Потому что он такой же, как и мы! Разъезжая на "автопилоте", ты перекладываешь контроль над своей машиной на плечи других водителей - ты в их власти. Их судьба - твоя судьба.

Будучи излишне доверчив, ты вверяешь свою безопасность в чужие руки. Достоин ли он этого доверия? Каждые несколько секунд кто-то из автолюбителей в этой стране лишней раз убеждается, что - вряд ли. Может быть, некоторые из тех, других водителей возвращаются с пивного фестиваля! Может быть, они только что потеряли работу, или, хуже того, любимую. Тот другой водитель может оказаться одиннадцатилетним пацаном, нашедшим папины ключи. Воспринимай вождение так, будто каждый другой автомобиль - непредсказуемая угроза, и здесь для того, чтобы добраться до тебя.

Большинство аварий случается, когда другой парень делает что-то, чего мы не ждем, или когда мы делаем что-то, чего не ожидает он.

Если ты примешь как должное, что все делают ошибки, то следующий твой шаг будет - водить осторожно. Будь осторожен, заметив красный свет - поскольку свет сам по себе еще никого не останавливал - и ты сам это знаешь. Высматривай ребят, готовящихся выскочить с парковки на дорогу. Ищи пустоты в колоннах автомобилей, которые могут быть результатом торможения водителя, помогающего кому-то перестроиться из соседней полосы (я лично видел три или четыре аварии за последние десять лет, которые случились именно по этой причине). Есть и другие: кто-то забывает показывать повороты и перестроения в соседнюю полосу, а кто-то "висит на хвосте" у очередного "тормоза", плетущегося еле-еле в поисках нужного поворота - и он найдет этот поворот в самую последнюю секунду - и даст по тормозам. Можно представить себе множество других ситуаций. Будь к ним готов, и будь готов с ними справиться.

Правило 3: Уступи дорогу!

Сомневаешься, кто имеет право проезда - уступи дорогу. Другой парень может быть неправ, но в результате ты можешь пострадать или даже погибнуть. С точки зрения безопасности - никто не имеет права проезда до тех пор, пока ему его не предоставят. (Не забывай, я говорю о защитных приемах вождения, а не о ПДД.) Правила, касающиеся права проезда, часто понимают неправильно, и бывают ситуации, когда они могут и не быть очевидны всем участникам. Если неясно, который из автомобилей должен уступить дорогу, дай дорогу сам. Когда речь идет о безопасности, важен не принцип, а результат.

Правило 4: Не торопись

Управляя автомобилем на повышенной скорости, ты рискуешь дважды: во-первых, это уменьшает время, необходимое для реагирования, а во-вторых, увеличивает количество кинетической энергии (той, что освобождается при столкновении). Ты должен решить для себя, стоит ли овчинка выделки.

Это математические и физические законы, и ничего тут не поделаешь. Увеличение скорости уменьшает твою способность вовремя среагировать на опасность. Обычное время реакции - 0,75..1,5 секунды. На скорости 80 км/ч, дистанция реагирования составляет приблизительно 25 метров. На скорости 110 км/ч это 35 метров (это более чем в семь раз длиннее современного автомобиля). И эти цифры еще не включают в себя тормозной путь! В среднем, разница между дистанциями реагирования при 80 и 110 км/ч составляет порядка десяти метров. Если надеяться исключительно на торможение, то любая опасность в пределах дистанции реагирования - это уже проблема; ты просто не успеешь отреагировать на нее. Особенно это важно ночью, в условиях плохой видимости. Знаешь ли ты, на каком расстоянии твои фары осветят опасность? Когда это происходит, часто бывает слишком поздно, чтобы избежать ее. Многие эксперты утверждают, что даже 80 км/ч - это слишком быстро в ночных условиях, на темной дороге.

Если бы тебе пришлось выбирать, на какой скорости врезаться в кирпичную стену (подразумевая, что это случится совершенно определенно), то что ты выберешь - 10 км/ч или 100 км/ч? Ответ очевиден, правда? Высокие скорости увеличивают количество кинетической энергии. Чем ее больше - тем разрушительнее сила удара. Живой пример: нагруженный полуприцеп на скорости 100 км/ч развивает порядка 9 мегаджоулей энергии. Или, твое тело, незакрепленное в машине, могло бы удариться о лобовое стекло с силой около 22 килоджоулей, если бы автомобиль врезался в неподвижный объект - скажем, в дерево.

Внимательный водитель выбирает скорость, как можно более соответствующую потоку движения без превышения скоростных ограничений. Если поток идет с превышением скорости - держись правее и не мешай остальным. Часто, этого требует закон, если ты едешь медленнее, чем остальные автомобили. Кроме того, соблюдай дистанцию.

Пойми, что нередко превышение скорости не дает выигрыша во времени. Как часто ты подъезжал к красному сигналу светофора, и заставал там лихача, обогнавшего тебя, как стоячего, полкилометра назад? Догадываешься, почему? В черте города, как правило, сигналы ограничивают скорость до той отметки, на которой система может нормально работать (в смысле количества автомобилей). В г.Финикс, к примеру, это около 70

км/час. Будешь ехать быстрее, чем того позволяет система - проведешь больше времени на светофорах, сжигая горючее, изнашивая тормозные колодки, и подвергаясь лишнему стрессу, не получая взамен ничего существенного. Даже на автостраде, ты много не выиграешь. Часто, обогнав кого-то, ты обнаруживаешь его у себя на хвосте, когда притормаживаешь, чтобы свернуть в следующий город. Ну и чего ты добился? На междуштатных автострадах, где и правда можно сэкономить немного времени, превышая скорость (если не перевернешься), разница между 105 и 130 км/час на дистанции 80 км составит всего лишь 9 минут. Большое дело.

Правило 5: Не садись за руль в плохом состоянии

Давай определимся с термином "плохое состояние". Применимо к вождению, это означает присутствие фактора, снижающего твою способность уверенно управлять своим автомобилем.

Первое, что большинству из нас приходит в голову, - это алкоголь или другие наркотики. Но кроме них существуют усталость и последствия травм или болезней. Несколько лет назад один мужчина со сломанной ногой пытался вести машину. Он использовал палку для управления педалью газа, и все закончилось тем, что он потерял управление, выехал на тротуар и убил человека, стоящего в телефонной будке.

Алкоголь - основная причина "ухудшения" состояния организма. Он действует как успокоительное, поэтому влияет на физиологические функции с первого глотка. Многие не понимают, что даже низкая концентрация алкоголя в крови - гораздо ниже допустимого законом уровня - угнетает физические и психические функции. В США, во всех штатах максимально допустимая концентрация сегодня - 0,08%. Однако негативный эффект часто наблюдается и при 0,04% - т.е. вдвое ниже, чем допустимый уровень. Проблема в том, что алкоголь действует именно на те навыки и способности, которые нужны тебе, как водителю, а именно: принятие решений, зрение и способность выполнять несколько задач одновременно. Алкоголь "замедляет" твое сознание и двигательные функции, поэтому время и дистанция реагирования резко увеличиваются. Если алкогольное опьянение удваивает время реакции, то на скорости

110 км/ч это выльется в дополнительные 30 метров пройденного пути. Очевидно, эти 30 метров могут оказаться границей между жизнью и смертью.

Когда я преподаю этот раздел, то одна из моих обычных тем - это персональная ответственность. Мы все обязаны убедиться, что способны водить безопасно, прежде чем садиться за руль. Спроси себя: "Могу ли я уверенно вести машину? Достаточно ли я отдохнул? Здоров ли я? Не принимал ли какие-нибудь лекарства, способные повлиять на мои способности? Все ли в порядке с моими руками и ногами? Много ли времени прошло с тех пор, как я выпил 50 граммов, чтобы мой организм их нейтрализовал?" (Вообще говоря, он способен нейтрализовать *50 граммов* водки в час*, и вопреки распространенному заблуждению, ничто не может ускорить этот процесс.) Надел ли я очки, если нужно?" Только если можешь ответить "да" на все эти вопросы, ты имеешь право вести машину.

Я уверен, что если бы каждый из нас (1) соблюдал скоростной режим; (2) был внимателен; (3) не садился за руль в плохом состоянии; и (4) пристегивал ремень и использовал другие системы безопасности, такие как воздушные подушки и антиблокировочную тормозную систему, то никто и никогда не погиб бы в дорожном происшествии. Всего лишь эти 4 составляющие, вошедшие в привычку, могли бы предупредить большинство серьезных аварий и спасти десятки тысяч жизней ежегодно. В реальной жизни, однако, мы - люди, а потому всегда будем делать ошибки, ведущие к столкновениям. Поскольку мы добровольно подвергаем себя опасностям и физическим силам, несовместимым с жизнью, мы должны сделать все возможное, чтобы свести риск к минимуму, правда? Так что привыкай полностью сосредотачиваться на вождении, следи за скоростью, садись за руль только если с тобой все в порядке, а также покупай и учись пользоваться системами безопасности. Эти идеи - основа моей "системы" защитного вождения.

*Прим. переводчика: в тексте оригинала упоминается "one drink". Существуют разные ответы на вопрос "сколько же это в граммах?". Вот [здесь](#) говорится, что 1 дринк = 45 мл водки, а вот [здесь](#) - что это всего лишь около 30 мл.

Правило 6: Пристегивайся!

Вне всякого сомнения, ремень безопасности - это самое значительное из всех когда-либо изобретенных устройств безопасности. Он обеспечивает противоударную защиту, поглощает энергию удара и не дает тебе вылететь из автомобиля. В современных машинах есть встроенные "зоны деформации", и ремни безопасности - неотъемлемая часть этих систем. Ремень удерживает тебя на месте, пока машина сминается от удара вокруг твоей "безопасной" зоны. Ремень удерживает водителя на месте, помогает сохранить контроль над ситуацией и избежать столкновения. Однако, не смотря на все эти преимущества, граждане находят массу причин чтобы не пристегиваться.

1. "Ремни мнут одежду." Да, мнут.
2. "Они неудобны". Может быть, но их можно подогнать. В крайнем случае, это может сделать механик.
3. "Я хочу, чтобы при аварии меня выбросило из машины." О да, пожалуйста, прямо *головой вперед!* Между прочим, это самая частая причина гибели при столкновении.
4. "Я боюсь оказаться в ловушке, если после аварии машина окажется под водой или загорится." Пристегнутый ремень повышает вероятность того, что после удара ты останешься в сознании, получишь меньше травм, и сможешь выбраться наружу. Поломка ремня безопасности или его защемление куда как менее вероятны.
5. "Правительство не может МНЕ приказывать! Мы живем в свободной стране!" Да, в свободной. Но как насчет прав остальных граждан? Когда ты получаешь травму, не пристегнув ремень, то что происходит, когда твоя страховка истекает? Общество оплачивает твои медицинские счета, вот что. В моем штате, это стоит налогоплательщикам 35 миллионов долларов в год.
6. "Я слышал про людей, которые погибли бы в столкновении, если бы были пристегнуты." Кто так говорит? Уж точно не те эксперты по безопасности, с которыми мне доводилось беседовать. *Если авария может убить тебя, когда ты пристегнут, то отсутствие ремня тебя не спасет, разве что по счастливой случайности.* Что я

хочу, так это хорошие шансы. Статистика показывает, что ремень безопасности мог бы предотвратить порядка 50% смертей и травм.

А как насчет тех пассажиров, которые не желают пристегиваться? Я отказываюсь их везти. В любом столкновении, непристегнутые пассажиры превращаются в летающие объекты - ты можешь пострадать, если сзади на тебя налетит такой бедолага, даже если ты сам - пристегнут.

И последний аргумент. Если ты попал в аварию непристегнутым, то отчасти можешь быть в ответе за свои травмы, даже если другой участник виноват в столкновении. Страховая компания или суд могут решить, что X% твоих травм - результат твоей собственной беспечности, и могут уменьшить положенную тебе сумму соответственно. Если твои травмы серьезны, это может обойтись в несколько миллионов долларов.

Правило 7: Покупай и используй средства безопасности

В дополнение к ремням, мы рекомендуем детские сидения подходящего размера, тормоза, оборудованные АБС и подушки безопасности.

Детские сидения: все дети в возрасте до пяти лет (даже если они кажутся достаточно "взрослыми", чтобы пользоваться обычными ремнями) должны сидеть в специальных сидениях, правильно установленных в автомобиле. Имейте в виду, что в вашем штате могут действовать соответствующие законы, и вы должны эти требования выполнять.

Существует несколько видов сидений для разного возраста, веса и роста. Ответственно относитесь к его выбору. Закрепите детское кресло в центре заднего сидения, где защита от посторонних воздействий максимальна. Детское сидение не должно находиться на переднем сидении, тем более, если в машине установлены подушки безопасности (одна из них может ранить или даже убить ребенка, сидящего в неправильно установленном кресле).

Тормоза, оборудованные АБС: предотвращают заносы во время экстренного торможения, благодаря системе, усиливающей и ослабляющей давление тормозов - с

частотой несколько или даже несколько десятков раз в секунду - в течение времени, достаточного, чтобы предотвратить занос. В результате, ты все-таки можешь управлять автомобилем, поскольку колеса не блокируются. Эксперты говорят, что управление "быстрее" торможения, но с АБС можно делать и то, и другое. Многих водителей обучали экстренному прерывистому (иначе - импульсному) торможению с обычными тормозами: при этом серия энергичных, но коротких по времени тормозных усилий чередуется с полным растормаживанием колес. Однако, в реальности, ты можешь запаниковать в самый ответственный момент и не справиться с этой техникой. Большинство водителей вообще не учатся это делать, хотя тренировки необходимы для овладения ею. Кстати, обычно тормоза с АБС останавливают машину не быстрее, чем это можно сделать, правильно используя обычные тормоза, но, для большинства из нас преимущество - в возможности избежать заноса и продолжить управление автомобилем. Если твои тормоза оборудованы АБС, очень важно прочесть руководство по их использованию и даже попрактиковаться на пустой парковке, чтобы знать как они работают и что при этом чувствует водитель.

Подушки безопасности: ты должен знать о них кое-что. Во-первых, выбрасывание подушки безопасности - это не самое деликатное событие. Время рассчитано так, чтобы они успели открыться прежде, чем ты пострадаешь от удара о твердую поверхность. Ты можешь быть даже травмирован подушкой безопасности - но эти травмы, как правило, незначительны по сравнению с теми, что ты получил бы в ее отсутствие. Это плохая идея - сидеть слишком близко, когда одна из подушек срабатывает. Сядь как можно дальше от рулевого колеса, но так, чтобы все устройства управления были легкодоступны, и правильно расположи руки на руле (в руководстве пользователя есть более подробная информация на этот счет). Это особенно важно для невысоких людей. Системы совершенствуются с каждым годом, но даже проблемы с ранними версиями не влияют на тот факт, что недостатки подушек безопасности с лихвой окупаются их преимуществами. Многие люди живы сегодня благодаря тому, что в нужный момент их спасли подушки безопасности. И последнее: *не забудь пристегнуться*; подушки не помогут, если твое тело незафиксировано на сидении.

Правило 8: Мотоциклист - защити себя!

Разговоры о том, стоит или не стоит надевать шлем, всегда вызывали горячие дискуссии между сторонниками и противниками шлемов. Мое мнение? Я так и не услышал ни одного разумного аргумента от противников шлемов, и мой собственный опыт говорит мне совсем другое.

В 16 лет, меня выбросило из мотоцикла на скорости 70 км/ч, и, описав красивую такую параболическую траекторию, я приземлился *на собственную голову*. На мне был хороший шлем, так что после этого я смог, прихрамывая, идти (нога оказалась рассечена, и в течение десяти лет после инцидента у меня болела спина).

Моего отца сбили на перекрестке в Бэйкерсфилде, штат Калифорния, в 1973 году. Он был выброшен из мотоцикла, и, пролетев около 15 метров, приземлился *на голову же*. Шлем (Bell Shorty) спас ему жизнь, но контузия уложила в постель на несколько недель.

Один мой знакомый, Эрик, сидел на своем блестящем новеньком Харлее, и полировал бензобак. Он потерял равновесие, упал, и ударился головой о цементную дорожку (он был без шлема, поскольку никуда не ехал). Так вот - он умер 3 или 4 дня спустя. *Ты можешь получить несовместимую с жизнью травму головы при ударе на скорости всего-лишь 6 (шесть!) км/ч.*

Шлем – не панацея, впрочем, как и любое другое средство безопасности. Я знаю, что в столкновении с машиной я на своем мотоцикле проиграю. Незначительная для автомобиля авария может закончиться смертью для мотоциклиста. Мы можем легко потерять ногу, получить повреждения внутренних органов и даже остаться парализованными. Кубарем катаясь по дороге, мы соберем с нее все камни, стекло и черт-его-знает-что-еще, а потом большой сильный медработник будет из нас все это выковыривать своими острыми инструментами, без анестезии.

Поскольку я люблю кататься, и не могу бросить это занятие, *я обязан защитить себя по максимуму* – надевать хороший шлем (сертифицированный Федеральным Департаментом Транспорта и Фондом Snell), защиту для глаз, защитную одежду, и хорошую обувь. С моими знаниями, было бы глупо этого не делать.

Правило 9: Не пытайся проскочить на красный!

В моем родном городе фиксируется более 120 тысяч проездов на красный свет в течение суток.

Вообще говоря, подобные инциденты делятся на два типа: в первом случае водитель просто зазевался и не обратил внимания на светофор; во втором он дал газу на желтый, чтобы не ждать, когда загорится зеленый (в среднем, цикл длится 45 секунд). Многие из нас совершают эту ошибку время от времени. Но стоит ли так торопиться? Проезд на красный свет – причина гибели сотен человек каждый год. Что подразумевается под проездом на красный? Это значит, что *машина выехала на перекресток* после того, как загорелся красный сигнал светофора. Чтобы определить, выехал ли ты на перекресток, ты должен прежде всего знать, где он начинается. Не все понимают, где именно находится эта граница. Согласно ПДД, *"перекресток" - это место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей*. Нарисованная же линия - перед которой следует останавливаться – находится значительно ближе к водителю, и многие думают, что это-то и есть начало перекрестка. В результате, машина, не остановившаяся на желтый перед стоп-линией, может въехать на перекресток уже при красном сигнале светофора, а это уже нарушение правил.

В моем штате, если ты выехал на перекресток на зеленый или желтый свет (что тоже разрешено) (*прим. переводчика: Внимание! В российских ПДД проезд на желтый запрещен согласно п. 6.2, кроме случаев, предусмотренных п. 6.14*), то имеешь право пересечь его, даже если красный загорелся, когда ты уже НА перекрестке. В большинстве остальных штатов правила говорят то же самое, чтобы поворачивающие налево могли закончить свой маневр. В принципе, юридическая сторона дела – не самое важное здесь.

Проблема в том, что один водитель может рвануть на зеленый, в то время как другой будет пытаться проскочить на красный. Обычная скорость на перекрестке составляет порядка 80 км/час. Столкновение под прямым углом – одно из самых опасных,

поскольку в этом случае ремни и обычные подушки безопасности (выстреливающиеся из передней панели и руля) практически бессильны.

Будь осторожен, подъезжая к перекрестку. Загорелся желтый – остановись. Горит зеленый – посмотри налево, затем направо и *ЕЩЕ РАЗ налево*, чтобы не напороться на проехавшего на красный свет (даже пересекая улицу с односторонним движением, потому что кто-то может ехать в неправильном направлении, да еще и на красный)! Кстати, такие нарушители часто идут с превышением скорости – учитывай этот факт. *Проезд на красный свет слишком опасен - и для тебя, и для других.* И не имеет значения, торопишься ты или нет. Выйди из рядов тех, кто проезжает на красный по рассеянности или намеренно. Это плохая компания.

Правило 10: Будь пунктуален

Небрежное вождение – причина многих несчастных случаев. Большинство из нас знают основы ПДД: сигнализировать, перестраиваться в соответствующую полосу для поворота, сворачивать в правильную полосу, не делать разворот если это запрещено знаком, не пересекать двойную сплошную и т.п. Водители игнорируют эти правила ради экономии времени. У нас так мало времени на все, что мы не успеваем *делать все правильно*. Согласно одной статистике, средний водитель совершает 2,5 нарушения на милю. Однако же, эти нудные правила на самом деле важны!

Представь себе аэропорт. Бывает, что в новостях рассказывают об авиакатастрофах, причиной которых послужило отсутствие диспетчера – мол, если нет диспетчера, то в воздухе полный бардак. Но на самом деле, неконтролируемые диспетчером аэропорты – обычное явление в авиации, и в этом, как правило, нет ничего страшного. ВСЕ пилоты обучены основным правилам поведения в районе аэропорта – мы входим и покидаем зону на предписанных скоростях и под определенными углами. Мы сообщаем друг другу свои намерения по радио, используя специально выделенные частоты. Мы поворачиваем налево или направо в зависимости от особенностей ландшафта. Мы изучаем, где кроется опасность и как ее избежать. Мы пристально следим за остальными участниками движения, и мы ЗНАЕМ, где их искать, поскольку

они следуют тем же самым правилам. И эта система работает, так как все изучают одни и те же правила, и мы все заинтересованы в их выполнении. А если кто-то этого не делает, то всё оканчивается дымящейся воронкой с грудой обгоревшего металла на дне.

Почему же так важно придерживаться всех этих маленьких правил, которые, на первый взгляд, погоды не делают? Потому что в мире автомашин все то же самое. Правила движения созданы, чтобы мы могли с некоторой долей уверенности предвидеть, как будут вести себя другие участники движения, и, таким образом, избежать конфликтов и аварий. Игнорирование этих правил выливается в хаос, который мы видим каждый день. Так что, будь пунктуален, следуй правилам, и будь начеку!

Правило 11: Остынь!

Безопасное вождение – это прежде всего *моральный настрой*. На самом деле, единственное, что я реально могу для тебя сделать, так это дать моральную установку. Подумай только: если у тебя за плечами не одна тысяча километров и ты знаешь большую часть правил – отлично, но может быть стоит время от времени «освежиться»? Со временем глаз, что называется, «замыливается», и мы часто упускаем из виду опасности, подстерегающие нас на дороге. Это настолько обыденное дело – водить машину – что мы забываем, насколько это опасно. И очень полезно иногда про это вспомнить.

Дорожные неурядицы имели место всегда. «В 1895 году в Огайо было всего-лишь ДВА автомобиля. Угадайте, что произошло?» На старой пожелтевшей фотографии видны две «самоходные кареты» за секунду до столкновения на Т-образном перекрестке. Причем оба водителя, вместо того, чтобы смотреть на дорогу, весело болтают, жестикулируя, с дамами на задних сидениях. Я не уверен, основана ли эта шутка на реальном событии, но если вам доводилось водить машину в этой стране, то вы ЗНАЕТЕ, что это не исключено! *Пока вы за рулем, конфликты неизбежны*. Вы не можете их контролировать в полной мере, но зато можете управлять своей реакцией на них. Важно оставаться спокойным, сохранять позитивный настрой и *не принимать это все близко к сердцу*.

Насколько я помню, большинство штрафов и прочих неприятностей я получил, когда был зол или расстроен чем-то (было такое, и не раз). Если эмоции зашкаливают - твои способности оценивать обстановку ухудшаются, и ты можешь упустить из вида явную угрозу. Почувствовал, что эмоционально взбудоражен или расстроен – сверни на обочину, сделай глубокий вдох и успокойся, пока не случилось что-нибудь еще более *будоражащее*.

ВСЕ ошибаются время от времени, а это значит, что в любой момент кто-то из водителей может совершить неожиданное действие. И если это произошло, разве плохо – списать все на тот факт, что людям свойственно ошибаться, и - забыть об этом случае?

Запомни три слова: «*не имеет значения*» Когда другой водитель ошибается, или даже намеренно грубит, то чего ты добьешься, если будешь кипятиться или расстраиваться? Через десять минут ты даже не вспомнишь про инцидент. Поскольку мы все живые люди, мы – несовершенны. Не позволяй ошибке другого водителя заставить тебя потерять контроль над собой и попасть в аварию. Множество столкновений произошло потому, что водитель был расстроен, подавлен, зол или отвлекся на что-либо. *Старайся держать себя в руках, будь спокоен и жизнерадостен.*

Правило 12: Смотри вдаль!

Т.е. подыми глаза и смотри вдаль. Многие водители смотрят всего-то на 5..8 секунд вперед, хотя должно быть 15..20, а-то и дальше. Это дает время на распознавание потенциальной угрозы, пока она не стала реальной проблемой. Ты увидишь дорожные работы, заторы, указатели, предписывающие перестроение в другой ряд и т. п. Эта техника полезна и для начинающих водителей, поскольку взгляд вдаль устраняет "виляние" во время движения - одну из характеристик новичка.

Зрение нужно использовать как инструмент для безопасного вождения. Водитель должен видеть и замечать всё по обе стороны автомобиля, на пару кварталов вперед, а также что происходит сзади. Делай это, и ты сможешь увидеть и избежать опасностей, которые останутся незамеченными для других: мяч, выкатившийся на дорогу, и

бегущего за мячом ребенка, автомобили, собирающиеся выехать с параллельной парковки, пешеходов скрытых между другими автомобилями, грузовик, надвигающийся сзади, и т. д.

Еще одна подсказка: не задерживай взгляд ни на чем более чем на секунду. Поле твоего сфокусированного зрения достаточно узкое - всего около полутора метров на расстоянии в 30 метров. Все остальное сначала воспринимается периферическим зрением, которое эффективно при выявлении движения, но не обеспечивает четкого изображения. Не веришь? Тогда вытяни вперед руку с наручными часами, и согни ее в лучезапястном суставе, так чтобы глаза смотрели прямо на костяшки пальцев. Теперь посмотри на костяшки, и попытайся определить, сколько сейчас времени, не переводя взгляд на часы. Хотя часы и находятся в поле зрения, изображение будет расфокусированным. Во время вождения нужно "сканировать" окружающую обстановку, чтобы видеть четко все, что может повлиять на твое движение.

Периферическое зрение важно, потому что хотя оно и не дает четкого изображения, но позволяет замечать движение. Если смотреть в одну точку, периферическое зрение сразу начнет сужаться, становясь "туннельным", и его возможности замечать постороннее движение снизятся. Если непрерывно переводить взгляд с объекта на объект - этого не произойдет.

Зрение, пожалуй, самый важный инструмент, который ты используешь во время вождения. Так используй его на всю катушку! Смотри как можно дальше вперед, "сканируй" глазами и анализируй, что происходит вокруг или близко настолько, чтобы стать реальной угрозой.

Правило 13: Создавай открытое пространство. "Правило двух секунд"

Обеспечивай собственную безопасность, активно создавая открытое пространство вокруг машины. Не позволяй им ограничивать твою свободу передвижения. Обилие свободного пространства дает лишнее время и помогает избегать столкновений. Держи дистанцию в две секунды или даже больше, если можешь. Избегай нахождения в

"слепых" зонах остальных участников движения. Не позволяй им прижиматься к тебе сзади - смени полосу или выбери другую скорость, чтобы торопыга обогнал и скрылся из виду.

На скорости в 100 км/ч водитель успеет проехать от двадцати до сорока метров, прежде чем поймет, что *пора реагировать* на непредвиденную ситуацию. Многим не хватает и сорока метров, чтобы это понять. Двухсекундная же дистанция до идущего впереди автомобиля означает, что у тебя есть более пятидесяти четырех метров на то, чтобы выбраться из этой ситуации. На такой дистанции тоже придется действовать быстро, но в обычных условиях этого должно хватить.

Как пользоваться "*правилом двух секунд*"? Отметь точку, в которой автомобиль впереди проехал мимо неподвижного объекта - я часто использую тени или дорожную разметку - потом сосчитай "одна тысяча один, одна тысяча два." Если ты проехал отметку прежде, чем сказал "два" - *притормози, чтобы увеличить дистанцию!*

Бывают моменты, когда двух секунд недостаточно. Оставляй больше пространства для себя, и даже еще больше, если едешь за транспортным средством с характеристиками, отличными от твоих - за мотоциклом или грузовиком, например, или если дорожное покрытие скользкое по какой-то причине. Мотоциклисты частенько останавливаются быстрее тебя, а грузовики или прицепы закрывают обзор, не позволяя увидеть и распознать опасность, пока не стало слишком поздно. Обледенение на дороге может увеличить тормозной путь в разы, так что оставляй для себя больше места в этом случае. Восемь или даже десять секунд - вполне разумная дистанция на скользкой дороге.

Ошибочна точка зрения, что в плотном потоке невозможно оставить для себя достаточно места. Некоторые даже не пытаются, потому что думают, будто другие начнут менять полосу у них перед носом и снова заполнять свободное пространство. Это не совсем так, и плотный поток - как раз один из случаев, в котором тебе действительно нужно дополнительное пространство! Если вклиниваются прямо перед тобой - притормози и восстанови дистанцию! Забудь о своем самолюбии - "*не имеет значения*" - что действительно важно, так это твоя безопасность. Однажды я подсчитал, как много

народу влезло передо мной на дистанции 24 км городской автострады, в час пик. Это случилось всего-лишь три или четыре раза. Я убедился потом, что это вполне типичная ситуация, и с тех пор использую правило двух секунд каждый день, без проблем.

Подсказка: езжай со скоростью на 2..3 км/ч медленнее, чем остальной поток. Ты потеряешь совсем немного времени, зато поток будет удаляться, помогая тебе соблюдать дистанцию. И не забудь держаться правой стороны, чтобы не мешать остальным - не надо им мешать, пусть себе ломаются.

Обращай внимание на "соседей" справа и слева. Отрегулируй скорость, вернись на открытое пространство, так чтобы их не было ни справа, ни слева. Вообще чувствуй себя неуютно, если тебя "окружили" со всех сторон. Машины в потоке имеют тенденцию перемещаться группами, так что смотри в оба и старайся занимать место между этими группами, чтобы *полосы слева и справа оставались свободными*. (Это просто необходимо для мотоциклистов!)

Важно соблюдать дистанцию, даже когда останавливаешься на светофоре. Оставь для себя достаточно места, чтобы иметь возможность выехать, если машина впереди заглохла, не двигается, или если тебе необходимо уйти от опасности, приближающейся сзади. С точки зрения безопасности важно оставаться незажатым в потоке. Остановись за впереди идущей машиной так, чтобы видеть *линию, где ее задние колеса соприкасаются с асфальтом* - это даст тебе возможность выехать и обогнуть ее в случае необходимости.

Помни, у тебя всегда должен быть "выход"!

Правило 14: Заявляй о себе

Используй световые и звуковые сигналы, давая остальным понять, что ты - здесь. Если у вас установился зрительный контакт с другим водителем - вряд ли он случайно "подрезет" тебя или иным образом посягнет на твою территорию (хотя, конечно, стопроцентной гарантии нет). Если же ты смотришь на него, а он на тебя - нет, то, возможно, он не знает о твоём существовании. И это еще не все!

Когда-то, давным-давно, считалось хорошим тоном "мигнуть" впереди идущему автомобилю перед обгоном, чтобы сообщить о своих намерениях. В законах многих штатов до сих пор есть пункт на этот счет: если водитель, приближающийся сзади, мигает фарами или использует звуковой сигнал, то обгоняемый обязан сдать вправо и позволить ему проехать, сохраняя прежнюю скорость, пока обгоняющий не закончит маневр. Забавно, но с годами ситуация изменилась. Если ты проделаешь это в наши дни - другой водитель, скорее всего, сочтет тебя нахалом и мысленно пошлет подальше. Разве что грузовики соблюдают этот этикет. Они привычно сигналижат друг другу, проезжая мимо, и даже мигают фарами - чтобы сказать спасибо.

Есть и другие способы дать знать о себе. Располагайся в своей полосе так, чтобы остальные могли тебя видеть. Избегай езды в "слепых" зонах других водителей. Подъезжая к светофору, например, сдай немного вправо в своей полосе, чтобы поворачивающие налево автомобили, едущие по встречке, заметили тебя, даже если поток впереди и в полосе слева частично закрывает им обзор.

Показывай ВСЕ повороты. Хотя использование поворотников не всегда обязательно с точки зрения закона. В моем штате, например, сигнал необходим, если твой поворот или перестроение могут повлиять на действия остальных участников движения. Если же никого нет, то сигнализировать необязательно. Однако, с точки зрения защитного вождения, сигнализировать нужно всегда, чтобы это вошло в привычку. Тогда ты не забудешь этого сделать, когда действительно возникнет такая необходимость.

Следи за тем, чтобы стоп-сигналы были в порядке (как, впрочем, и все остальные). Если они не предупредят другого водителя, что ты тормозишь, он может слишком поздно это заметить, и тогда аварии не миновать. Бывает, я мигаю стопарями раз-другой перед торможением, чтобы предупредить следующего водителя. Всякий раз, увидав в зеркале заднего обзора несущийся на меня автомобиль, я мигаю ему стоп-сигналами, привлекая внимание. Помни, многие ребята смотрят не вперед, а на дорогу прямо перед собой.

Включай фары днем во время движения по двухполосному шоссе - чтобы встречные автомобили видели тебя лучше. Включай свет в туннелях. Это нужно не для того, чтобы

лучше видеть (большая часть туннелей и так хорошо освещена), а для того, чтобы все остальные видели тебя. Тогда, если внешнее освещение внезапно погаснет, а в туннеле кроме тебя окажется еще сто автомашин - ты будешь достаточно заметен для них, чтобы не превратиться в стальную котлету. Вообще старайся включать фары всякий раз в условиях пониженной видимости.

Короче говоря, давай о себе знать другим водителям, помогая им избегать столкновений с тобой. Будь заметен на дороге.

Правило 15: Будь предсказуем

Очень важно быть предсказуемым на дороге. *Сюрпризы здесь - опасны.*

Доводилось ли тебе видеть несущегося по крайней левой полосе лихача, который в самую последнюю секунду рывком бросается в крайнюю правую и далее на съезд с автострады, "подрезая" несколько других автомобилей по ходу дела? Инструкторы по вождению называют таких - "камикадзе". Это, пожалуй, самый экстремальный пример непредсказуемости. Множество смертей каждый год - результат подобных неожиданных маневров.

Будь предсказуем! Если видишь, что съезд с трассы уже так близко, что включить поворотники и аккуратно притормозить нет времени - забудь о нем, как бы ни хотелось рвануть руль вправо, и продолжай движение *до следующего съезда*. После чего вернись, куда нужно. То же самое касается обычных перекрестков. Проехал поворот - езжай *до следующего квартала и развернись там*, не устраивая остальных сюрпризов.

Планируй свои действия и будь внимателен - для съезда с автострады нужно заранее перестроиться и расположиться в потоке так, чтобы у остальных оставалось достаточно времени и места для маневра.

Не знаешь, где нужно поворачивать, или ищешь адрес? Не останавливайся посреди дороги, если другие не ждут этой твоей внезапной остановки. Лучше припаркуйся и спокойно реши, что делать. И не забывай включать/выключать поворотники! Иной

водитель успевает несколько кварталов проехать, прежде чем до него дойдет, что работает поворотник, по какой-то причине не отключившийся сам. Никто не знает, что такой товарищ будет делать дальше. Ищет ли он нужный поворот в незнакомой местности, или просто не заметил, что на приборной панели кое-что мигает?

Еще один момент - повороты в надлежущую полосу. Если ты поворачиваешь из левой в левую полосу, а из правой в правую - не подрезая соседа - значит, ты делаешь то, что от тебя ждут остальные, и поток спокойно продолжает движение.

Одно из предназначений ПДД - сделать наши действия *предсказуемыми*. Соблюдая ПДД, мы обеспечиваем безопасность на наших дорогах.

Правило 16: Демонстрируй свои намерения

Будучи инструктором, я часто интересуюсь у людей, *что* их раздражает в других водителях. Обычный ответ - "Не включают поворотники." Доводилось ли тебе встречать автомобиль, не предупредивший о намерении перестроиться или повернуть? Или, хуже того, показавший направо, а свернувший налево? Не такая уж это и редкость - повстречать транспортное средство с мигающими поворотниками, хотя сам поворот состоялся несколько километров назад! (Это может быть грузовик или мотоцикл, у которых сигнал не отключается автоматически.) Так что очень важно **быть внимательным!**

Некоторые водители сознательно их не используют, полагая, что машина в соседнем ряду не позволит выполнить перестроение, "закрыв" свободное пространство. Это действительно случается, иногда. Но, с равной долей вероятности, другой водитель *поможет* тебе перестроиться, если заметит, что ты собираешься это сделать. Кроме того, на скоростной трассе он может даже перестроиться в правую линию, если ему все равно нужен ближайший съезд, в то время как ты въезжаешь на трассу. Если вы оба сигнализируете свои намерения - такой совместный маневр вполне безопасен. Но если вы оба "забудете" про поворотники - все может закончиться страшной аварией, в

которую окажутся вовлечены сразу группа автомобилей, в том числе несколько следующих за вами.

Большинство водителей думают, что использование сигналов поворота обязательно во всех случаях, однако это не всегда так. В некоторых штатах закон предписывает их использование, только если предстоящий маневр может повлиять на других участников движения. Если же ты едешь ночью по пустой трассе, и в радиусе 50 км нет ни души - сигнализировать необязательно. Но большую часть времени мы проводим в окружении других машин, и, с точки зрения защитного вождения, я бы рекомендовал использовать поворотники *всегда*, чтобы выработать *привычку*. Ехать по дороге с предсказуемыми водителями - милое дело.

Но включай сигналы *вовремя!* Представь, что подъезжаешь к перекрестку, и собираешься повернуть направо на станцию техобслуживания, расположенную сразу за ним. Не сигнализируй слишком рано. Иначе машины на встречной, делающие левый поворот, могут расценить это как твое намерение повернуть НА перекрестке, а не за ним, и поедут наперерез. Наконец, включай поворотники *до* того, как начинаешь перестроение или поворот! Если включить их после начала маневра, то пользы от них уже не будет.

Правило 17: Помни о "слепых" зонах

Ты должен чувствовать себя неуютно в "слепой" зоне другого водителя! У всех транспортных средств есть такие зоны - даже у мотоциклов. (Мотоциклисты могут повернуть голову лишь до определенного угла, чтобы оглянуться.) *Однако, есть еще граждане, не утруждающие себя взглядом через плечо перед перестроением.* Поэтому располагайся в потоке так, чтобы как можно реже находиться в чужих "слепых" зонах.

А где находятся *твои* "слепые" зоны? Это зависит от машины. Обычно, они расположены по сторонам от задней части кузова, и даже правильно установленные зеркала туда "не достают". Есть автомобили, водители которых не могут видеть

происходящее сзади. В некоторых грузовиках, где шофер сидит очень высоко, он не может видеть, что происходит у земли прямо перед машиной и по сторонам кабины.

Важно проверять зеркала заднего вида каждые 5..8 секунд. Но эта проверка - еще не все. Если у тебя уже есть приличный опыт вождения, то ты в курсе, что "слепые" зоны большинства автомобилей могут скрывать другие машины. Кроме того, при помощи одних только зеркал невозможно заметить автомобиль, совершающий перестроение в двух полосах от тебя. Пример: ты едешь в первом, крайнем правом ряду по многополосной автостраде, и включаешь левые поворотники, перестраиваясь влево. Другой водитель, в третьей полосе, перестраивается вправо. Может случиться так, что вы оба попытаетесь занять одно и то же место во второй полосе. И вполне может случиться так, что полоса, свободная еще секунду назад, неожиданно окажется занятой. Часто, машины в потоке маневрируют очень активно, так что свободное пространство постоянно заполняется и освобождается. Очень важно повернуть голову и убедиться, что угрозы столкновения нет.

У тракторов с большими прицепами особые "слепые" зоны - из-за сочленения посередине. Во время поворота, одно зеркало заднего вида "упирается" в прицеп, а другое смотрит в пространство, так что водителю ничего не остается, кроме как открыть окно и высунуть голову, чтобы оглядеться. Кроме того, существует возможность "прятаться" за трейлером или большим грузовиком. Некоторые водители легковушек специально делают это, чтобы зона разреженного воздуха за грузовиком "тянула" их следом - таким образом можно немного съэкономить на горючем. Но это не самая лучшая идея - ехать так близко к грузовику, закрывающему тебе весь обзор, в то время как его водитель даже не подозревает о твоём существовании. Когда едешь в непосредственной близости от большого грузовика, всегда старайся быть видимым для его водителя. Если ты видишь его лицо в его же боковом зеркале - значит, он тоже видит тебя.

Наконец, помни о том, что даже у припаркованных автомобилей есть "слепые" зоны. Часто, возле машин играют дети. Прежде чем завестись и выехать, огляди машину и убедись, что ни под колесами, ни в непосредственной близости нет никого и ничего постороннего.

Правило 18: Не отвлекайся!

Как правило, водитель, попавший в аварию, *мог* избежать столкновения, даже если *другой* участник ДТП виноват. Гаишники говорят, что самое популярное оправдание после инцидента звучит примерно так: "Я его не видел!" Почему? Потому что очень часто водители не уделяют должного внимания окружающей обстановке и дорожной ситуации, и случается это во многих случаях потому, что люди просто отвлекаются. Важно уметь распознавать отвлекающие факторы и активно противодействовать их влиянию.

Наиболее популярные отвлекающие факторы: еда за рулем, питье, использование косметики, разговоры по мобильному, настройка радио и смена компакт-диска, попытки уговорить разбушевавшихся детей, или даже обычный разговор с пассажирами. Некоторые водители могут выполнять только одну задачу (искать адрес, например) и забывают про все остальные. Одно из наиболее важных качеств водителя - умение делать несколько дел одновременно. Подумай о том, какое расстояние ты успеваешь проехать за время, в течение которого отвлекаешься на что-либо - это около тридцати сантиметров на каждый км/ч твоей скорости - и ты поймешь, как важно смотреть на дорогу и держать руки на руле! На скорости 100 км/ч, например, отвлекшись всего *на одну секунду*, чтобы поднять упавший компакт-диск, ты успеваешь проехать *30 метров!*

Ты можешь сделать дорогу гораздо более безопасной для себя, пассажиров и других людей, если выработаешь в себе привычку *ставить вождение на первое место*, а чтение карты и переключение радиостанций поручать своим пассажирам! Это очень важно - понимать, *что именно* тебя отвлекает, и прилагать усилия к тому, чтобы минимизировать это внешнее воздействие.

Правило 19: Реже используй заднюю передачу!

Множество мелких аварий случается, когда водители дают задний ход. Несколько лет назад мой штат закупил пятьдесят больших фургонов для государственных служб. Через два года у *сорока девяти* из них имелись различные повреждения на задней

части кузова - результаты именно такого рода аварий. Единственная уцелевшая машина использовалась инструктором, который обучал водителей управлению такими фургонами! Насколько мне известно, с этой проблемой сталкиваются множество других компаний, имеющих собственный парк автомобилей (и необязательно грузовых).

Поскольку езда задним ходом связана с повышенным риском, никогда не включай заднюю передачу, не осмотревшись как следует. Множество наездов на детей случается из-за того, что водитель забыл посмотреть назад. Кстати, именно по этой причине, многие компании заставляют своих водителей устанавливать за машиной оранжевый конус - на время парковки - чтобы на обратном пути, забирая конус обратно, они лишний раз осматривали пространство за автомобилем.

Убедился, что дорога свободна - повернись и смотри назад все время, пока едешь задним ходом. Если ты сидишь за рулем грузовика, то, возможно, боковые зеркала - единственные помощники. В этом случае не будет лишней помощь "наблюдателя", стоящего за машиной и следящего за твоими действиями. Перемещайся *очень медленно*.

Есть пара способов защититься от неприятностей при парковке. Если есть возможность - выбери парковочное место, в которое можно въехать и остановиться в следующем ряду, чтобы при выезде с парковки ты двигался вперед, а не назад. На загруженной стоянке, где нет такой возможности, попробуй заехать в ячейку задним ходом, чтобы в последствии выезжать вперед, а не сдавать назад. Преимущество здесь в том, что на подъезде к парковочному месту можно лишний раз оглядеться, что хорошо с точки зрения безопасности, в то время как при выезде задним ходом обзор может быть ограничен рядом стоящими машинами.

Многие граждане полагают, что ехать задним ходом по обычной дороге противозаконно. Это не всегда так. В моем штате, например, это разрешено, если такая езда никому не мешает. В реальности же, нас окружают другие машины и пешеходы, поэтому лучше этого не делать. Пример ситуации, в которой ты *не должен* сдавать назад - это если ты пересек стоп-линию на перекрестке, останавливаясь на красный свет (или знак СТОП). Если это произошло, и машина выехала на пешеходный переход - в

большинстве случаев лучше оставаться на месте. Езда задним ходом на переходе может оказаться слишком опасной.

Другой случай - автострады с контролируемым доступом, где запрещено останавливаться и сдавать назад. Как обычно, ты должен заглянуть в законы своего штата, чтобы быть в курсе, но имей в виду - даже если что-то в них *разрешено*, это еще не значит, что оно *безопасно*.

Правило 20: Будь осторожен на перекрестках!

Перекрестки опасны. По статистике, более 80% городских аварий, приведших к травмам или летальным исходам, произошли именно на регулируемых перекрестках. Мало того, что скорость здесь нередко превышает 80 км/ч, так еще и удар приходится, как правило, в самое уязвимое место - в боковую дверь.

Поэтому, подъезжая к перекрестку на зеленый, - сбавь скорость и посмотри налево-направо-налево (налево два раза, так как первая опасность - это именно поток слева). Если это "слепой" перекресток - на котором ты не можешь видеть машины на поперечной улице, пока они не становятся реальной угрозой - езжай еще медленнее. Не въезжай на перекресток, пока не убедишься, что все в порядке. Некоторые водители снимают ногу с педали газа и размещают ее над педалью тормоза - на несколько секунд - чтобы в случае чего торможение заняло меньше времени.

Большинство аварий на регулируемых перекрестках случается в течение *первых четырех секунд после смены сигнала*, поэтому не надо туда ломиться сразу после того, как загорелся зеленый. Да, если ты не тронешься в ту же секунду, то водители, стоящие сзади, будут нервничать. Но это поправимо.

Во-первых, останавливайся у стоп-линии так, чтобы видеть ее перед собой - это даст лишние три-четыре метра. Когда загорится зеленый, убери ногу с тормоза, и тронься плавно. Теперь посмотри налево-направо-налево, чтобы не упустить из виду пытающихся проскочить на красный, а также зазевавшихся пешеходов. К этому времени ты уже будешь на середине пешеходного перехода (если на нем никого не

было), или у границы перекрестка. С момента смены сигнала, должно было пройти по меньшей мере две секунды. Если перекресток свободен, дай газу. Водитель в следующей за тобой машине знает, что ты видел зеленый свет, поскольку заметил твое движение, и вряд ли будет сигналить. Все остались довольны, а ты находился вне опасной зоны достаточно долго, чтобы спокойно ехать дальше.

Останавливаясь на красный, старайся не становиться вплотную к стоп-линии (или машине перед тобой). Во-первых, как я уже сказал выше, это поможет тебе задержать свой выезд на перекресток, когда загорится зеленый. Во-вторых, если даже ты не первый в ряду, оставь себе немного пространства - встань там, где еще можешь видеть задние колеса впереди стоящей машины в точках, где они соприкасаются с дорогой. Если эта машина заглохнет - ты сможешь ее объехать. Кроме того, это даст тебе возможность немного подъехать вперед, если идущая следом машина не смогла остановиться вовремя. В этом случае, полтора запасных метра могут спасти твой задний бампер - если, конечно, не забудешь посмотреть в зеркало заднего вида.

Стоя на середине перекрестка в ожидании возможности повернуть налево, не поворачивай колеса в этом направлении. Иначе, если тебя неожиданно ударят сзади, направленные влево колеса вынесут машину наперерез встречному потоку - это может закончиться очень серьезной аварией.

Опять же, стоя в ожидании возможности повернуть налево, не пытайся ехать "на авось", если не можешь видеть весь встречный поток. *Никогда не делай левый поворот "вслепую"!* Иначе последствия могут быть самые печальные. И еще, если ряд, отведенный для поворачивающих налево, забит до отказа - подумай о возможности ехать прямо, чтобы потом сделать три правых поворота вместо одного левого. На переполненных городских улицах это может оказаться быстрее.

Правило 21: Знай, как вести себя на автостраде

Высокие скорости и плотность потока на автомагистралях требуют соблюдения особых правил.

Во-первых, кое-что здесь делать нельзя. Нельзя останавливаться. Имеется ввиду сама дорога, обочина, въезды и съезды, а также разделительная полоса - т. е. вообще нигде в пределах автострады. Аварийные остановки разрешены, но здесь есть свои требования. Обочина - крайне опасное место. Оставишь машину без присмотра возле автострады с интенсивным движением - и очень скоро приедет эвакуатор и увезет ее на штрафстоянку. Если видишь на пути автомобиль, почему-либо остановившийся на проезжей части, или пешехода - *пожалуйста*, перестройся влево, чтобы объехать на достаточно большом расстоянии. Представь себе: стоишь это ты на обочине, а мимо, на расстоянии вытянутой руки, проносятся машины со скоростью 120 км/ч!

Езда задним ходом запрещена, и нельзя пересекать разделительную полосу или газон. Проехал нужный съезд, или вынужден вернуться по какой-то причине - езжай до следующего съезда, а там развернись на развязке. Бывают особые полосы для служебных и аварийных машин. Использование таких полос для разворота предельно опасно, поскольку ты должен будешь попасть в крайнюю левую, где поток идет на высокой скорости.

Правильно спроектированная полоса разгона обеспечивает пространство, достаточное для набора скорости, на которой твоя машина благополучно сольется с потоком. Поэтому разгоняйся как следует, ведь основная опасность кроется в *разнице* скоростей. Не надо тормозить в самом конце разгона, а тем более останавливаться в ожидании пустого промежутка в потоке. Если ты достигнешь соответствующей скорости, то сможешь безопасно слиться с потоком, и в этом случае остальные машины с большей долей вероятности помогут тебе въехать. Вообще говоря, автомобили, въезжающие на трассу, обязаны уступать дорогу тем, что уже едут по ней, однако опытный, вежливый водитель всегда перестроится или изменит собственную скорость, чтобы помочь тебе с въездом. И не забудь *смотреть через плечо*, перед тем как перестраиваться или сливаться с потоком. Одних зеркал тут недостаточно.

Помни и о том, что во многих случаях запрещено пересекать треугольные заштрихованные зоны - там, где полоса разгона сливается с автострадой, или где начинается съезд. В одних штатах это запрещено вообще, в других используется специальная маркировка (*двойная сплошная белая линия*). В этих штатах ты обязан

доезжать до самого конца своей полосы, прежде чем слиться с потоком. В то же время, разрешается пересекать *одиночную* сплошную линию - в отличие от двойной сплошной. Это федеральные правила, принятые в большинстве штатов. (Прим. переводчика: на российских дорогах нельзя пересекать разметку, пока она не станет **прерывистой**)

Вообще говоря, крайняя правая полоса автострады предназначена для въезда в поток и выезда из него. Она используется в начальной и конечной фазах поездки. Внутренние линии - для основного потока, а крайняя левая - для обгона. Не следует занимать левый ряд, если никого не обгоняешь. Соответственно, если не собираешься въезжать или выезжать, и едешь с нормальной скоростью - перестройся во вторую полосу (при условии, что их там больше двух, разумеется).

Показалась машина с проблесковыми маячками - перестройся вправо, так чтобы она смогла обогнать тебя слева. Нет необходимости останавливаться у обочины, как в случае с обычными дорогами - такая остановка здесь может быть опасна. Помни о том, что водителей спецмашин, как правило, инструктируют *никогда не обгонять справа*, так что единственно правильным решением будет помочь ей обогнать слева.

Наконец, соблюдай скоростной режим. На автостраде, если ехать значительно - километров на 15 в час - быстрее или медленнее остальных машин - вероятность столкновения значительно возрастает. Если представить себе автомобильный поток как единый организм, то становится очевидным: проблемы возникают из-за того, что выбивается из общей картины, и особенно это касается скоростей. Очень важно чувствовать остальной поток и "сливаться" с ним в единое целое.

Правило 22: Умей останавливаться!

Проезжающие на красный свет и знак STOP виновны во многих авариях с летальным исходом. Ты должен *уметь останавливаться*.

Вождение настолько входит в привычку, а отвлекающих внимание факторов так много, что "автопилот" может включиться в любую секунду. Знаешь, что по статистике,

большинство аварий случается недалеко от дома? Это действительно так. И происходит это, в частности, по двум основным причинам. Во-первых, большую часть времени мы ездим неподалеку от дома. Во-вторых, приближаясь к дому, мы отпускаем своего "часового", и включаем "автопилот". Это очень опасная привычка.

Есть еще одна важная составляющая этого правила: остановись на знак STOP, после чего УСТУПИ дорогу. "Остановка" значит "прекращение движения". Затем, посмотри налево-направо, и ездай только после того, как убедишься, что опасности нет. Слишком часто случается так, что водитель, обязанный остановиться и пропустить, забывает соединить зрение и сознание в единое целое и проанализировать, что именно он сейчас видит, и... выезжает наперерез. Ты должен ДУМАТЬ о том, что видишь. Столкновения случаются, когда мы или тот, другой парень, об этом забываем.

Я уверен, что это случалось с большинством из нас. Очень хорошо помню первый раз, когда это произошло со мной. Я ехал по шоссе US-285, что в Колорадо. Было около трех часов дня. Какой-то фермер на стареньком пикапе выехал с проселочной дороги на обочину шоссе, остановился, посмотрел прямо на меня и рванул наперерез, когда я был уже так близко, что не вмазаться в него просто не мог. Но случилось чудо - мы разминулись. Я уверен, что это было самое настоящее чудо. Мне было семнадцать лет тогда, но до сих пор помню все в деталях. Мою ярко-желтую Тойоту он наверняка заметил только потом - когда я, вцепившись в руль, нёсся по обочине - но это тема уже другого урока.

Проезд на знак STOP - это гарантированная повестка в суд. Стражи порядка повидали на своем веку слишком много трупов - последствия этой ошибки - и относятся к этому нарушению со всей серьезностью. Остановись - значит ОСТАНОВИСЬ. После чего действительно ПОСМОТРИ по сторонам. И только после этого продолжай движение.

Правило 23: Умей пользоваться фарами!

Фары нужны для того, чтобы видеть и быть увиденным. Включай их всякий раз, когда чувствуешь, что это пойдет на пользу с точки зрения безопасности. По статистике,

каждый четвертый километр мы проезжаем в темное время суток. Между тем, порядка 50% смертельных случаев на дороге происходят именно в темноте - 25000 человек каждый год.

Видимость ухудшается, если ехать по направлению от заходящего или восходящего солнца. Включи фары, чтобы встречный поток видел тебя. На закате видимость также ухудшена. Включи дальний или ближний свет, и высматривай возможные проблемы - велосипедистов, пешеходов и животных. Не забывай про фары в тумане, пылевом облаке, в ливень и снегопад. Свет, отраженный от капелек воды, может ослепить, поэтому используй ближний свет или специальные противотуманные фары. Противотуманки устанавливаются ниже обычных фар и могут помочь, когда фары скорее мешают, чем помогают. Если противотуманных фар нет, использование ближнего света (с нисходящим лучом) поможет избежать ослепления отраженным светом.

Если видимость ни к черту, и ехать дальше просто опасно - сверни как можно дальше на обочину, остановись и выключи ВСЁ освещение - никаких габаритов, поворотников и прочего. Почему? В таких погодных условиях следующий водитель может подумать, что ты все еще едешь по дороге. Как ни странно звучит, но твоя "невидимость" может помочь избежать попадания в аварию, при которой машины врезаются одна в другую по цепочке. В самом деле - большинство из нас с этим могут не согласиться, но все же основная опасность исходит от неуспевших притормозить водителей, мчащихся следом за нами.

Бывают ситуации, когда необходимо привлечь к себе внимание. Включение фар может оказаться наиболее эффективным способом это сделать. На двухполосном шоссе, например, существует потенциальная угроза лобового столкновения с обгоняющим автомобилем из встречного потока. Включи фары, чтобы тебя увидели.

Ночью следует пользоваться дальним светом, однако здесь есть ограничения. Обычное дело для водителей - переключаться на ближний свет, если встречная машина ближе, чем в трехстах метрах. Если забудешь это сделать, то тебе "напомнят", поскольку ехать на ослепляющий свет фар - удовольствие среднее. В среднем, дальний свет освещает

порядка 100 метров дороги, а ближний - около пятидесяти. На скорости 100 км/ч, ты покрываешь около 30 метров в секунду. Время реакции внимательного человека составляет 0,75..1,5 секунды. Дистанция реагирования в этих условиях - 20..40 метров. Добавь сюда тормозной путь - и на все про все "уйдет" более 90 метров. Таким образом, если включен ближний свет и в пределах 90 метров на пути возникло неожиданное препятствие - ты не успеешь затормозить. Не сумеешь его объехать - и ты уже не жилец. Это называется "обогнать собственные фары".

Эксперты говорят, что максимально допустимая скорость в темное время суток - 55..65 км/ч. Можно улучшить свое "ночное видение", если установить на машину современные лампы повышенной яркости - галогенные, например. И не забывай следить за их чистотой: грязные лампы могут светить вполовину своей мощности! Используй мощные фары как можно чаще, но не "злоупотребляй" ими. Воздержись от курения ночью - табак содержит вещества, ухудшающие способность видеть в темноте! Сбавь скорость как следует - чем ближе скорость к максимальной безопасной - тем меньше шансов нарваться на неприятности. С возрастом, наши глаза хуже восстанавливаются после кратковременного ослепления ярким светом, и некоторые современные лампы только усугубляют ситуацию. Если фары встречной машины светят слишком ярко, то переведи взгляд вправо, на сплошную белую полосу на краю дороги, так чтобы ослепляющий свет был вне пределов твоего поля зрения - пусть это будет твоим ориентиром.

Крепче за баранку держись, шофер!

Правило 24: Не гони на скользкой дороге!

Я медленно ехал по трассе I-25, штат Нью-Мексико, в паршивый летний день. Только что прошла гроза, спустился туман, видимость не превышала 30 метров. Выпавший град покрывал дорогу, будто маленькие мраморные шарики, так что было очень скользко. Какой-то мужик на джипе обогнал меня, и скорость его была при этом не менее 110 км/ч. Я вожу машину уже более тридцати лет, и не раз сталкивался с подобным безумием - в разных концах страны, в ливень, снег, град и туман. Насколько

я помню, это всегда были неопытные водители. Профессионалы ведут себя иначе. Но всегда найдется любитель пощекотать себе и другим нервы, летящий в условиях плохой видимости, на скользкой дороге, даже не пытаясь сбросить скорость хотя бы на один километр в час.

Здесь, на Западе, в первые минуты дождя дороги становятся очень скользкими. Обычно, это случается после длительной засухи. В других - более дождливых районах - это бывает не так часто. Все дело в масляной пленке, которая собирается на дороге и поднимается с началом дождя. Тридцать минут хорошего ливня требуется, чтобы смыть всю эту грязь с дороги. В наших краях осадки кратковременны, поэтому асфальт становится скользким практически каждый раз, когда начинается дождь. Если ты живешь в засушливом районе, то наверняка эта проблема касается и тебя тоже.

Помни, что управляемость автомобиля зависит от четырех "пятен контакта" колес с асфальтом. Если дождевая вода попадает между покрышкой и дорогой, то сцепление нарушается. Это называется - "аквапланирование" (или "глиссирование"), и возникает оно в случае, если канавки на покрышках не могут справиться с объемом вытесняемой воды. Тогда колесо "взбирается" на слой воды и скользит. На сухой дороге отсутствие рисунка на протекторе даст самое хорошее сцепление, однако попади между таким колесом и дорогой вода - и ты уже скользишь, будто на коньках. Видал когда-нибудь покрышки, рекламируемые как "дождевые покрышки"? У них очень глубокие, объемные канавки, способные выдавить и отвести от "пятен контакта" большие объемы воды.

Одному белокурому семнадцатилетнему пареньку довелось как-то управлять Фордом 53-го года, с резиной лысой, как колено. Он мчался по проселочной дороге и крутил руль во всех направлениях, но машина продолжала ехать прямо. На начинающего водителя это произвело *неизгладимое* впечатление. Не будем называть имен. "Глиссируя", ты можешь крутить руль как угодно, но машина продолжит движение в исходном направлении. Поверь, ощущение, которое испытывает водитель, когда его неуправляемая машина скользит по пленке из масла и воды - удовольствие среднее. Риск попасть в такую ситуацию повышается с ростом скорости. Если же скорость не превышает 55 км/ч, то аквапланирование маловероятно.

Пошел дождь или снег - сбавь скорость. Стандартное практическое правило: сбавить скорость на *треть во время дождя*, и как минимум *вдвое - на снегу*. Если же на дорогах гололедица - езжай еще медленнее! Кстати, следи за состоянием протекторов и давлением в шинах.

Будь осторожен, и пусть твои колеса плотнее прижимаются к асфальту!

Правило 25: Следи за состоянием колес

Экономия денег - одна из составляющих защитного вождения. Забота о машине выльется в лишние "дивиденды", и шансы быть сброшенным с дороги существенно уменьшатся. Есть такая фраза: "Дьявол кроется в мелочах" - слышал? Чаще всего, машина теряет способность ехать из-за какой-нибудь ерунды. Перед длительной поездкой или раз в неделю (или любой другой интервал, на твой выбор), не ленись и проверь машину; в частности - ПOKPЫШКИ.

Канавки на протекторах должны быть достаточно глубокими. Иначе - замени их. Лысые покрышки не только ухудшают управляемость и увеличивают риск глиссирования, но и более подвержены внешним воздействиям - из-за плохого качества дороги, например. Лысые покрышки сдуваются чаще. Часто, на новых протекторах имеются специальные метки, помогающие определить степень изношенности, так что следи и за ними тоже.

Правильное давление в шинах очень важно по ряду причин. Производитель твоей автомашины проектировал подвеску и управление под колесо определенного диаметра, накачанное до определенного давления. Если ты не инженер, разбирающийся в физике связанных с этим процессов - не отступай от предписанных характеристик. Давление в шинах должно быть равно предписанному автопроизводителем, а не максимально допустимому значению, изображенному на самом протекторе. Покрышка спроектирована для множества марок и типов автомобилей, и в каждом из этих случаев требуется определенное давление (вплоть до максимума). Поэтому придерживайся цифр, установленных производителем - он проектировал машину специально под них.

Хочешь сэкономить приличную сумму денег? Можно укоротить срок службы покрышки на треть, если ездить с давлением в ней на 10% ниже предписанного. Допустим, каждое колесо стоит 130 долларов. Если предписанное давление 16 кг/см, то езда на 14,4 кг/см выльется в выброшенные на ветер 43 доллара - за каждую покрышку. Это 172 доллара заработанных в поте лица денег, которые пропадают только потому, что кому-то лень проверить давление в колесах раз в неделю по субботам. Знающие люди говорят, что большинство из нас ездит на недокачанных покрышках, часто даже более чем на 10%, потому что мы проверяем их нерегулярно.

Как подспущенная покрышка влияет на управляемость автомобилем? Не очень хорошо. Низкое давление снижает эффективность тормозов. Оно может повлиять на рулевое управление и способность вписываться в повороты. Окажи сам себе услугу - потрать 5 или 10 минут в неделю на проверку своих колес. Помни о том, что *все* колеса спускаются со временем, и температура влияет на давление. Чем прохладнее на улице, тем ниже давление в шинах. Проверяй их раз в неделю, или хотя бы раз в две недели. Используй хороший манометр, и проверяй их "холодными" - т. е. утром, когда ты проехал не более двух-трех километров.

Правило 26: Заботься о своей машине

Если ты не особо разбираешься в механике, то проверка тормозной системы окажется тебе не по зубам. Но всегда можно проверить уровень тормозной жидкости (если не знаешь, где это - спроси у знающих людей). Этот уровень, как правило, не очень-то меняется со временем, так что если он вдруг резко упал - у тебя проблемы. Тормоза нужно проверять регулярно, поскольку это может сохранить приличную сумму денег. Если допустить чрезмерный износ тормозных колодок - они не только не остановят тебя в нужный момент, но и поцарапают диски - а замена дисков стоит дорого.

Не скупись на тормоза и покрышки; покупай хорошие покрышки, на которые сможешь рассчитывать, и не позволяй устанавливать на машину дешевые тормоза. От этого зависит твоя жизнь. В прошлые выходные, я проезжал мимо ДТП на трассе US93, что в Аризоне. Пострадавшая машина съехала вправо, перевернулась и взорвалась. Она

буквально выгорела дотла. Я не знаю, что послужило причиной катастрофы, но очень вероятно, что дело было в неисправных тормозах, или в разорвавшейся покрышке, а может - и в том и в другом сразу.

Проверяй уровень антифриза. Охлаждающая система должна проходить регулярный техосмотр. Когда-то я, по молодости, решил, что график, предписанный автопроизводителем, слишком "оптимистичен". И в итоге выучил для себя один важный урок: если долго не обслуживать систему охлаждения, то антифриз меняет свой химический состав, превращаясь в кислоту. Моя безалаберность - две или три пропущенных проверки стоимостью 50 долларов через каждые 100 тысяч миль (161 тысячу километров - *прим. переводчика*) - в итоге обошлась мне более чем в тысячу долларов. Я думал, что экономлю деньги, а вместо этого мой гидронасос, термостат, радиатор, радиатор отопителя и все шланги пришлось ремонтировать или менять. Простая смена антифриза раз в два года могла предотвратить большую часть этих повреждений. Как говорят механики: *"Заплати мне сейчас, или заплати больше потом."*

Прислушивайся к звукам, издаваемым машиной. Металлический скрежет, раздающийся (и физически ощущаемый) под ногами может означать, что тормозные колодки изношены и царапают диски. Лязг и грохот могут означать проблемы с рулевым управлением. Шум и пронзительный звук под капотом - возможно, скоро накроется медным тазом гидронасос, сервопривод, или ремень. Вообще, если слышишь подозрительный шум - не оставляй его без внимания. Постарайся понять, в чем дело, или пусть это сделают знающие люди. *Если ждать, что же произойдет дальше - можно потерять еще большую сумму.* Очень часто, своевременный ремонт обходится дешевле, пока проблема не распространилась на другие детали машины.

Проверяй масло, и следи за тем, чтобы оно было свежее и хорошего качества. Менять его нужно не реже, чем это предписано автопроизводителем, а-то и чаще. Я покупаю отнюдь не самые дорогие масла. Вместо этого, я выбираю группы масел, указанные в моем руководстве пользователя - SG, SH, или что-то другое из рекомендуемого списка. Код масла указан на этикетке. Нужно использовать масло соответствующей группы или выше (например, масло SJ появилось позднее, чем SG).

Уделяй внимание нуждам своего автомобиля - и он с удовольствием довезет тебя куда нужно.

Правило 27: "Избавляйся" от несоблюдающих дистанцию

Инструкторы по вождению учат держать дистанцию. Несоблюдение дистанции - причина порядка 40% аварий (в моем штате Аризона), и очень часто люди получают травмы и даже гибнут в подобных столкновениях. Передняя машина ограничивает обзор, так что время реакции на непредвиденную ситуацию может увеличиться. Что значит "несоблюдение дистанции"? Если ты не сможешь остановиться, не ударив что-либо - значит, ты *слишком* близко! Многие штаты используют подобную формулировку. Помни про правило "двух секунд с плюсом", чтобы оставаться на достаточно безопасной дистанции.

А что, если "прижимается" следующая за тобой машина? Это - тоже опасная ситуация. Нужно избавляться от таких "соседей". Постарайся запомнить следующее.

Во-первых, если кто-то прижимается сзади, *удвой* собственную безопасную дистанцию. Иными словами, если в обычной ситуации тебе хватит двух секунд до впереди идущей машины, то теперь это должно быть четыре секунды - как минимум! Так что, если придется тормозить, у тебя будет достаточно времени и пространства, чтобы "висящий на хвосте" не ударил твою машину сзади. Ты обязан добавить его время реакции к своему, потому что в подобной ситуации требуется больше пространства.

Во-вторых, самое лучшее - это позволить торопыге выполнить обгон. Просто ездай чуть медленнее остального потока. Это поможет ему спокойно объехать тебя. Вообрази, что сейчас на уме у водителя, следующего за тобой на опасной дистанции в течение нескольких последних минут. Вполне возможно, что он раздражен или даже зол на тебя, "черепуху". Оно тебе надо, такое соседство? Контролировать его действия невозможно. Часто, подобные "гонщики" плохо оценивают дорожную ситуацию и подвергают себя и других опасности, пытаясь совершить обгон, даже если обстановка на дороге делает этот обгон крайне опасным маневром. Если ты сбросил скорость, а он

все еще не может тебя обогнать - перестройся вправо или даже остановись на обочине - пусть едет. *Пусть едет*. Твоя жизнь дороже твоего самолюбия.

И, наконец, *есть вещи, которые делать нельзя*. Не бей по тормозам, и не трогай педаль тормоза, чтобы отпугнуть. Короткое, резкое торможение с целью избавиться от несоблюдающего дистанцию - противозаконно. История знает несколько примеров, когда людей за это пристреливали. Это лишь еще больше выведет из себя человека, который и без того уже зол. Зачем превращать чужие проблемы в твои личные? Легкое нажатие педали тормоза с целью "отпугнуть" имеет еще один побочный эффект. Хотя это и разрешено (здесь, кстати, могут быть исключения - проверь законы своего штата), если ты всего-лишь имитируешь торможение - другой водитель перестанет воспринимать твои стоп-сигналы всерьез. Допустим, тебе не удалось "стряхнуть его с хвоста", и через несколько кварталов возникла непредвиденная ситуация. Теперь, если ты затормозишь, его время реакции может увеличиться, поскольку он решит, будто ты снова его "отпугиваешь".

Правило 28: Езжай спокойно и размеренно

Машины, прыгающие в потоке туда-сюда, попадают в аварии чаще. Их водители постоянно меняют скорость, перестраиваются, не держат дистанцию и вообще выбиваются из общей картины. Есть еще "шумахеры", несущиеся, как угорелые, на запредельных скоростях, обгоняя машины одну за одной. Эти тоже вносят свой вклад в печальную статистику.

Если посмотреть на поток впереди, то можно заметить как он "течет". Представь себе этот поток как единый, гигантский организм, как реку. Некоторые машины едут быстрее, некоторые медленнее, но, тем не менее, общую скорость потока определить достаточно легко.

Как ни странно, эта скорость не намного превышает предельно допустимую для этого участка дороги. Когда инженеры устанавливают ограничители скорости, они берут за основу скорость, которой на этом участке придерживался бы нормальный, аккуратный

водитель. Старайся двигаться со скоростью остального потока (не превышая разрешенный лимит более чем на несколько километров в час). Ты должен понимать, что за превышение скорости могут оштрафовать. Но как правило, если превышение незначительно, гаишники не станут себя утруждать по таким пустякам. Тем не менее, в некоторых местах (к примеру, вблизи школ или строительных работ) превышать скорость нельзя ни в коем случае.

Придерживайся моего "черепашьего" стиля вождения! Выбери полосу, и оставайся в ней. Частые перестроения и попытки обогнать всех и каждого ожидаемого выигрыша во времени не принесут. В то же время, *каждое перестроение потенциально опасно*. Постепенно, я выучил, какие полосы наиболее удобны для меня. Это может быть полоса, которая, насколько я помню, превращается в нужный мне съезд через 8 километров, или же это ряд, машины в котором движутся равномернее. Часто, я делаю выбор, исходя из соображений безопасности. Например, на своем мотоцикле я держусь в крайнем правом ряду (с пониженной скоростью), или в "car pool lane" (*прим. переводчика: car pool lane - полоса (обычно крайняя левая), где в определённые часы разрешается движение только общественному транспорту или автомобилям с определённым числом пассажиров, указанным на знаке. Во многих штатах там также разрешено движение мотоциклистов.*) - в моем штате мотоциклистам это разрешено.

Расслабься и побори в себе желание постоянно перестраиваться из полосы в полосу, используй правило двух секунд и помни о "шумахерах" вокруг. Если кому-то нужно перестроиться в твой ряд - сбрось скорость и помоги ему это сделать. Поступая таким образом, ты не только остаешься единым целым с остальным потоком, но и подаешь пример остальным водителям. Если же ты этого не сделаешь, то следующая за тобой машина тоже не будет этого делать. Проявляя элементарную вежливость, ты помогаешь быть вежливым следующему водителю, и все это идет на пользу остальному потоку. Мне часто доводилось видеть результаты хамства на дороге, приведшие к пробкам.

Придерживайся моего "черепашьего" стиля вождения, и, в девяти случаях из десяти, ты доберешься до пункта назначения одновременно с "шумахером", но при этом сохранишь свои нервные клетки в целостности и сохранности, в отличие от него.

Правило 29: Помни об угрозе аквапланирования

Аквапланирование (оно же - "глиссирование") случается, если канавки на протекторе не успевают отвести всю воду от пятна контакта колеса с дорогой. В результате машина едет по воде, а не по асфальту. Множество факторов влияют на скорость, при которой колесо начнет "плыть", например - глубина воды, скорость, вес машины, ширина протектора, глубина и рисунок канавок на нем, но *любое* колесо начнет аквапланировать при некоторой комбинации скорости и глубины воды. Чаще всего машина начинает глиссирование, когда на большой скорости въезжает в лужу. В сильный ливень вся дорога превращается в большую лужу.

Внимательный водитель должен уметь предупреждать угрозу аквапланирования и снижать скорость до безопасной. Если этого не сделать, то первым тревожным признаком станет затягивание машины в более глубокое место и постепенный выход ее из-под контроля. Или же, на подъезде к повороту, ты можешь почувствовать, что машина стала плохо слушаться руля. На прямом участке дороги, легкое покачивание рулевого колеса даст понять, началось ли гидропланирование или все в порядке. На твоём месте, я бы не стал этого делать на криволинейном участке дороги. Ещё один способ - посмотреть в зеркало заднего вида на следы от колес, если, конечно, видимость позволяет. Ты должен увидеть в нем четкие полосы на мокром дорожном покрытии, и даже заметить рисунки протекторов на асфальте в течение нескольких секунд, прежде чем вода накроет их опять. Помни - *отсутствие* гидропланирования означает, что канавки на покрышках отводят всю воду, прежде чем она попадет между колесом и дорогой. Если рисунок протектора не виден на дороге четко - сбавь скорость, поскольку ты, возможно, плывешь на своих колесах!

Если же почувствовал, что уже аквапланируешь - не трогай тормоза. Замедляй ход, аккуратно приподнимая ногу над педалью газа и выжимая сцепление (если в машине

стоит механическая коробка передач) - позволь машине "приплыть" к той точке, в которой глиссирование прекратится. Некоторые эксперты советуют переключать автоматическую коробку на нейтраль во время сброса скорости, но я не рекомендую этого делать (по той же причине, по которой я не переключаюсь на нейтраль при движении под уклон). Помни - все нужно делать постепенно. Никаких резких движений. Руль не работает во время аквапланирования.

Глиссирование можно предотвратить. Следи за состоянием протекторов на своей машине. Снижай скорость во время дождя (как минимум на треть) и, если идешь за другой машиной, - старайся попадать в следы от ее протекторов, так что твоим колесам будет не так много работы по вытеснению воды.

Правило 30: Умей справляться с заносами

*(Прим. переводчика: Внимание! Предложенная ниже техника выхода из заноса пригодна для **заднеприводных** автомобилей. Ее **нельзя** использовать на машинах с задним приводом в режиме полного привода и на переднеприводных машинах. Внимательно прочтите примечание редактора в тексте.)*

Как не попасть в занос? Вообще говоря, лучший способ избежать проблем на дороге (и это касается не только заносов) - это водить "плавно". Настоящие профессионалы водят так, что пассажир практически ничего не чувствует во время поворота или торможения. Планируй свои действия, смотри в оба, и сбавь скорость, особенно если едешь по незнакомой дороге. В подавляющем большинстве случаев заносы случаются от того, что машина едет быстрее, чем позволяют дорожное покрытие и погода.

Будь особенно осторожен на гололеде. Однако помни и о том, что настоящая причина любого заноса - это ошибка водителя. Попробуй резко крутануть руль, войти в поворот на высокой скорости или переборщить с ускорением или торможением - и у тебя появится реальная возможность попрактиковаться в выходе из заноса! Позаботься о том, чтобы тормоза всегда были исправны и отрегулированы, так как поперечный дисбаланс в тормозах может спровоцировать занос или же усугубить его.

Различают два основных вида заносов. Собственно занос (или избыточная поворачиваемость) возникает, когда передние колеса преодолевают расстояние короче желаемого, и задние колеса выносятся в сторону. Это - результат воздействия боковых сил, ослабляющих сцепление задних колес с дорогой. Слишком большой движущий момент приложен для угла, на который повернуты передние колеса. Часто, это случается при попытке дать газу на выходе из поворота. Снос (или недостаточная поворачиваемость) может возникнуть, если развернуть передние колеса на угол, слишком большой для движущего момента в данный момент времени. Тогда передние колеса продолжают скользить в исходном направлении, несмотря на поворот руля.

Опытные инструкторы рекомендуют новое правило выхода из заноса, вместо старого "поворачивай в сторону заноса". Они говорят, что это новое правило более понятно непрофессионалам, хотя и тот, и другой способ, по их словам, дают одинаковый результат. Просто не все начинающие водители четко понимают, что значит "поворачивать в сторону заноса".

В случае с избыточной поворачиваемостью, убери газ и не трогай тормоза, или понемногу уменьшай давление на тормозную педаль, если она оказалась нажата к этому моменту. Кроме того, если на машине механическая коробка передач - выжми сцепление в пол. *Быстро* поверни руль в том направлении, куда хочешь направить машину, а именно - вдоль дороги. Т. е. согласуй направление колес с желаемым направлением движения. После того, как машина взяла правильный курс, ты должен крунуть руль в обратную сторону, чтобы остановить процесс поворота и продолжить движение вперед. Если не сделать этого вовремя, автомобиль "проедет" желаемое направление движения, что может привести к новому заносу. Возможно, понадобится несколько покачиваний рулем, чтобы окончательно выровнять машину.

*[Примечание редактора: есть две ситуации, при которых упомянутые выше техники могут **затруднить** выход из заноса. На машинах с задним приводом при включенном режиме полного привода, а также на переднеприводных машинах резкий сброс газа может привести к потере контроля, как при нажатии на педаль тормоза - а именно, передние колеса будут замедляться быстрее задних, что усугубит избыточную поворачиваемость. Основная рекомендация здесь -*

переключить коробку скоростей на нейтраль (или выжать сцепление). Из моего собственного опыта, контроль над машиной гораздо легче восстановить, если сохранять силу давления на педаль газа во время выхода из заноса, но это если водитель ехал на относительно малой скорости. Благодарим читателя L. N. из Йорка, штат Пенсильвания, за это замечание.]

В случае недостаточной поворачиваемости, слегка уменьши угол поворота руля, и при этом плавно притормаживай, чтобы к передним колесам вернулось сцепление с дорогой и управление восстановилось. Помни, что при сносе важно уменьшить скорость, чтобы восстановить сцепление с дорогой и завершить поворот. Даже самые незначительные снижение скорости и уменьшение угла поворота руля, выполненные одновременно, могут стабилизировать ситуацию.

Борьбе с заносами нужно учиться. Если поблизости есть хорошая водительская школа, пройди курс "безопасного вождения", и у тебя появится возможность попрактиковаться в выходе из заносов под присмотром, в полной безопасности. Ты станешь лучше понимать, что делать в подобных ситуациях, и что лично ты способен при этом делать. Я гарантирую - ты станешь более безопасным водителем.

Правило 31: Избегай лобовых столкновений

Столкновения лоб в лоб - самые страшные из всех возможных. К счастью, они случаются не так уж и часто, но к ним нужно быть готовым. Одна молодая женщина ехала по шоссе вместе со своей сестрой и маленьким ребенком. У нее был прекрасный обзор. Перед нею расстилалась ровная, сухая, прямая дорога с широкими обочинами. Выползла змея. Вместо того, чтобы раздавить ее, женщина выехала на встречную полосу. Перед радиатором несущегося навстречу грузовика. Все трое погибли мгновенно. Сила удара была такой, как если бы они въехали в стену на скорости 200 км/ч. Когда прибыли спасатели, водитель грузовика бродил вокруг, рассказывая всем и каждому, что он был слишком близко, и просто не успел съехать с дороги, чтобы спасти их. Он все никак не мог понять, почему она выбрала грузовик, а не змею.

Я могу сказать, почему. Во-первых, она была **невнимательна**. Во-вторых, она среагировала не подумав, за какую-то долю секунды, и ее решение оказалось **НЕВЕРНЫМ**. Что бы *ты* сделал при угрозе лобового столкновения? У тебя есть всего лишь несколько секунд на все про все, скорость сближения достигает 60 метров в секунду, или даже больше. Если будешь думать об этом заранее и достаточно часто, то сможешь выбрать правильное решение, если, не дай Бог, возникнет угроза лобового столкновения.

Как же избегать подобных аварий? Предугадывай места и ситуации, где они возможны. Это может случиться на извилистой дороге, но, как правило, такие аварии несколько отличаются от нашего представления о страшном ударе "радиатор в радиатор". Это может случиться и на прямом участке дороги, если кто-то заснул или отвлекся. Будь внимателен и **смотри далеко вперед**. Если ты не **отвлечешься** на нечто постороннее, то, скорее всего, увидишь встречную машину задолго до того, как она станет реальной проблемой. Старайся выявлять странности в поведении других машин. **Используй фары** днем - это заставит другого водителя **ПОДУМАТЬ** о тебе - "*Почему у него включены фары?*" Не прижимайся к разделительной линии на извилистых дорогах. Езжай ближе к правому краю своей полосы, и тогда другая машина, выскочив из-за поворота и описав слишком широкую дугу, не врежется в тебя.

Несмотря на все усилия, однажды ты можешь оказаться под угрозой лобового удара. Во-первых, затормози так быстро, как это только возможно без потери управления. Это уменьшит силу удара, если он-таки произойдет. Видишь, что другая машина продолжает сближение, находясь на твоей полосе - съедь с дороги **ВПРАВО, НЕ ВЛЕВО**. Может быть, он опомнится в последнюю секунду (как ты думаешь - куда он рванет руль?) Если врежешься в него на его же полосе, и рядом не окажется свидетелей, то будешь признан виновным (если выживешь, разумеется). Если же, съехав с дороги, ты не можешь не врезаться к какую-то преграду - постарайся сместить удар в сторону от центра радиатора, а еще лучше - к самому краю, чтобы удар получился "скользящим". Столкновение машины с неподвижным объектом у правого края дороги - лучше, чем удар лоб в лоб с другой машиной на обычных для шоссе скоростях. Но если ты съедешь с дороги, машина пострадает; это - верная авария. Поэтому, некоторые парни

колеблются до последнего момента, пока не становится слишком поздно. Подумай об этом СЕЙЧАС. Быстро сбавь скорость, вырули вправо, (если необходимо - с дороги) и живи дальше, чтобы встретить завтрашний день (и прочесть мое следующее правило)!

Правило 32: Обгоняй с умом

Однажды вечером я ехал из Финикса в Кингман, по одному из самых опасных участков шоссе во всей Аризоне. Меня обогнал - через двойную сплошную - небольшой грузовичок. Я ехал на предельно допустимой скорости, или около того. Он совершил обгон, невзирая на встречный поток, подвергая серьезному риску себя, меня, и остальные машины. Когда через пару часов мы добрались до Кингмана, он был в четырехстах метрах впереди, не более того. Наверняка, тебе знакома эта ситуация.

Обычный обгон на шоссе может потребовать до пятисот метров дороги, если не больше. Во многих местах, независимо от того, разрешен обгон или нет, видимость ограничена из-за неровностей ландшафта или поворотов. Пока ты проезжаешь эти полкилометра, другая машина, возможно, приближается с той же скоростью, так что общая скорость сближения достигает 60 метров в секунду - около 220 километров в час. Полкилометра дистанции обгона два несущихся навстречу друг другу автомобиля покрывают менее чем за 9 секунд - а обычный обгон на шоссе, как правило, занимает порядка 15 секунд (подсчитай сам, если не веришь!). Подумай об этом!

К чему это я клоню? Во-первых, определись, нужно ли тебе обгонять в принципе. На мой взгляд, в большинстве случаев самым разумным решением будет оценить скорость впереди идущей машины, и если эта скорость практически совпадает с твоей или даже чуть-чуть ниже - останься позади, **соблюдай дистанцию** (3..4 секунды - в самый раз) и согласуй скорость. Определенно, тот водитель грузовика поступил бы гораздо умнее, если бы остался позади. Проблема в том, что люди тщеславны, и не любят плестись в хвосте. Многие из нас готовы идти на риск, лишь бы быть "впереди планеты всей". Тебе решать, стоит оно того или нет.

Если же все-таки решился на обгон - окинь взглядом дорогу и перед, и за собой (имей в виду - кто-то в это время может обгонять ТЕБЯ). Убедись, что впереди достаточно пространства и твой маневр не будет мешать встречному потоку. Убедись, что обгон в этом месте разрешен. Не "прижимайся" к другой машине сзади - соблюдай безопасную дистанцию, чтобы хорошо видеть, что происходит далеко впереди. Не нарушай скоростной режим во время маневра - если ты не можешь обогнать, не превысив скорость, значит - в обгоне нет необходимости (кстати, такой обгон запрещен). Наконец, прежде чем перестроиться обратно и завершить маневр, убедись, что другая машина находится на безопасной дистанции - ты должен увидеть в зеркале заднего вида ее радиатор и колеса на асфальте. Если этого не сделать, то светоотражающие бугорки на разделительной линии могут выбить из твоих покрышек маленькие камушки, которые разобьют ему ветровое стекло.

Помни и о том, что не все участки дороги, где обгон запрещен, обозначены сплошными линиями и знаками - подразумевается, что ты знаешь, что здесь обгонять нельзя. Это могут быть, к примеру, вершины холмов, подъезды к мостам, перекресткам и т. п.

Правило 33: Избегай "аварий одного автомобиля"

Которое из столкновений, на твой взгляд, самое опасное? Обычно, услышав такой вопрос, люди представляют себе Т-образное (на перекрестке), или лобовое столкновение. Это действительно серьезные аварии. А если приплюсовать к ним последствия несоблюдения дистанции, то перед нами предстанет весьма грустная картина. И все же, по статистике, наши ряды "выкашивают" не эти типы аварий. Самые страшные - это те, в которых участвует один автомобиль.

Очевидно, это случается, когда мы теряем контроль на машиной почему-либо. Водитель может отвлечься на секунду, а может просто уснуть за рулем. Еще, автомобиль может попасть в аварию, потеряв сцепление с дорогой (в результате заноса или при разрыве покрышки, например). Вождение в ослабленном состоянии, под воздействием алкоголя, наркотиков, медицинских препаратов и т. п. - причина 35% аварий в моем штате.

"Классическая" авария с участием одного автомобиля выглядит так: машина постепенно съезжает вправо и попадает в придорожную грязь, или начинает трястись на предупреждающей ребристой линии у правого края дороги. Обычно, в этот момент водитель приходит в себя и слишком активно реагирует, дергая руль влево, чтобы вернуться на дорогу. В результате этого рывка левое переднее колесо бьется о кромку дороги под острым углом, что нередко приводит к опрокидыванию машины или выносу ее на полосу встречного движения. Почему - "классическая"? А потому, что следователи повидали на своем веку столько подобных ДТП, что это стало уже своего рода "клише".

Что можно здесь посоветовать? Самая лучшая твоя защита в подобной ситуации - это **ремень безопасности**. Часто, люди погибают из-за того, что их выбросило из машины (самая частая причина летального исхода в автоаварии, между прочим). Ты можешь погибнуть от полученных травм, быть раздавленным своим собственным автомобилем или же угодить под колеса других машин (в том числе и спасательных, приехавших на место аварии). Это не такая уж и редкость.

Предотвратить подобное несчастье можно. Старайся не отвлекаться, не поддавайся "гипнозу автострады" (это особое трансовое состояние во время езды по длинной, прямой и ровной дороге), следи за управляемостью машины и сцеплением колес с дорогой, езжай с наиболее соответствующей дорожным условиям разрешенной **скоростью**, и позаботься о том, чтобы колеса (и другое оборудование, вроде тормозов) были в хорошем состоянии и правильно установлены. Убедись, что готов сесть за руль - хорошо отдохнул, особенно после нескольких дней непрерывного путешествия. Отнесись к задаче вождения со всей ответственностью, не употребляй алкоголь ни до, ни во время управления автомобилем, и, кстати, будь осторожен, употребляя лекарства (они могут быть так же опасны, как алкоголь, поэтому если на этикетке написано "не водить машину", значит - *не води!*)

Если вдруг обнаружишь, что съехал с дороги - отпусти педаль газа и позволь машине замедлиться самой, пока ты катишься вдоль дорожного полотна, после чего аккуратно вырули обратно на дорогу. Притормаживать во время снижения скорости можно, но

делать это нужно аккуратно и ни в коем случае не "бить" по тормозам. И, наконец, не пытайся поворачивать во время торможения.

Правило 34: Знай, как избежать ослепления фарами

Многие из нас видели старые фильмы о подлодках времен второй мировой, в которых офицеры носят темные очки, а отсеки освещены тусклым красным светом. Это сделано для того, чтобы ночное видение офицеров и дежурных оставалось острым. Тогда подобные меры были необходимы - несколько секунд на поверхности океана без зорких глаз могли привести к катастрофе, если поблизости оказывался вражеский самолет или корабль. Когда управляешь транспортным средством весом в тонну на скорости 30 метров в секунду, без острого ночного зрения ты рискуешь не меньше, чем экипаж подлодки.

В наши дни автомобильные фары светят ярко, как никогда. На многих машинах установлены галогенные, а то и новейшие "синие" ксеноновые (HID) лампы, и после ослепления такими фарами зрение возвращается еще медленнее.

С возрастом, способность ночного видения восстанавливаться после освещения ярким светом ухудшается. Как профессиональный водитель со стажем, я считаю, что ослепление фарами - один из наиболее утомляющих факторов на трассе. Несколько часов езды по ночному шоссе с интенсивным движением может закончиться не только усталостью, но и головной болью.

Если ты подозреваешь, что испытываешь проблемы с восстановлением ночного видения после ослепления ярким светом (или даже знаешь, что подвержен этому), сбрось скорость в ночное время, поскольку ты можешь легко "**обогнать собственные фары**". Если фары встречной машины светят слишком ярко, то мигать ей в ответ - не самая лучшая идея, хотя и очень популярная. Да, многие так делают. Но подумай о результатах: вместо одного плохо видящего водителя мы получим сразу два, а это уже потенциальная угроза лобового столкновения!

Кроме того, включать дальний свет прямо в лицо другому водителю - противозаконно, даже на долю секунды. Включать его, приближаясь сзади, тоже запрещено. Я знаю многих офицеров дорожной полиции, штрафовавших водителей за попытку сделать это с ними. В моем штате Аризона, водитель обязан переключиться на ближний свет на расстоянии 150 метров до встречного автомобиля, и 90 метров - при приближении сзади. В твоём штате правила, скорее всего, такие же.

Борись с ослеплением, отводя взгляд вниз и направо. Белая линия, обозначающая край дорожного полотна, называется "противотуманной линией". Одно из ее предназначений - помочь водителю ориентироваться в условиях плохой видимости - а это как раз одна из таких ситуаций. Используй ее, чтобы удерживать машину на дороге, но используй боковое зрение, чтобы следить за приближающейся машиной. Если она начнет съезжать в твою полосу, ты должен будешь быстро реагировать (см. [Избегай лобовых столкновений](#)).

Правило 35: Никогда не играй с поездом "в труса"!

(Принцип игры "в труса": два автомобиля мчатся навстречу друг другу, и если ни один из них не свернет в сторону, то все может закончиться смертью обоих водителей. Если же один водитель свернет, а другой нет, то первый будет назван "трусом". - прим. переводчика.)

Я поражаюсь, как много автомобилей пытаются опередить железнодорожный состав на переезде. Такое ощущение, что сельские ребята считают, будто имеют преимущество перед локомотивом, пока учатся водить. Я даже видел это в каких-то голливудских фильмах, как все эти "сумасшедшие подростки" выезжают за город поразвлечься в пятницу вечером. После того, как поезд сносит машину, люди удивляются, какого черта она поперлась через рельсы - ведь поезд был так близко и ехал так быстро! Не только молодежь делает это; нетерпеливость водителей приводит к сотням смертей на рельсах каждый год.

При приближении поезда возникает оптическая иллюзия, скрадывающая его реальную скорость, так что кажется, будто он едет медленнее, чем на самом деле. Эта иллюзия возникает в результате сочетания размеров поезда и уходящих вдаль рельсов. Вообрази ужас водителя и пассажиров в машине, когда они выкатываются на рельсы и вдруг осознают, что не успевают проскочить. По мнению организации "Операция Спасатель", занимающейся безопасностью на железных дорогах, соотношение сил в столкновении поезд/автомобиль примерно соответствует тому, как если бы автомобиль переехал жестяную банку!

Уважай поезд за то, что он - поезд. За то, что он - сила, с которой невозможно состязаться. Поезд подобен океанскому лайнеру - порой ему нужно более полутора километров, чтобы остановиться. Никогда не играй "в труса" с поездами, пытаясь обыграть их на переезде. Не объезжай опущенный шлагбаум, если горит (и звучит) сигнал о приближении поезда. После того, как поезд проехал, убедись, что ни с той, ни с другой стороны опасности нет. Часто бывает так, что последний вагон проезжает перекресток, водитель дает по газам, и машина превращается в консервную банку под колесами другого локомотива, несущегося с другой стороны по второму пути.

Если машина застряла на рельсах, не теряя времени, пытайся ее завести или оттащить, пока приближается поезд. Беги! Если ты вынужден оставить свою машину и знаешь, что ей точно каюк - беги навстречу поезду, не от него! Иначе обломки, летящие с места столкновения, могут догнать и убить тебя.

Однажды, "Операция Спасатель" представила широкой общественности видеофильм. Он был снят камерой, установленной в кабине машиниста локомотива. Так вот, я был потрясен циничностью работников поездной бригады, наблюдающих за легковыми машинами (и даже грузовиками), пока те объезжали шлагбаум и выскакивали на рельсы перед самым носом локомотива. Машинисты смотрят на это, как на вариант "русской рулетки", и прикидывают шансы каждой машины, видя, как она мчится наперерез. Они нервно смеются, зная, что все равно не успеют остановиться, даже если захотят. В 2002-м году, в США зарегистрировано более трех тысяч столкновений автомобилей с поездами. Не надо попадать в эту статистику! Будь осторожен у железнодорожного переезда, и полностью остановись при приближении состава.

Счастливого пути!

Правило 36: Остерегайся остановившихся и медленно едущих автомобилей

Будь начеку, проезжая мимо стоящей или медленно едущей машины. Первым делом спроси себя: "Почему"? Почему она ползет, как черепаха, почему остановилась?

Поблизости могут быть люди - возможно, водитель меняет колесо, смотрит под капот, или вовсе лежит под машиной, так что одни ноги торчат - на проезжей части. Нередко, люди забывают, что совсем рядом проносятся другие машины, выходят на дорогу, и попадают под колеса. Если видишь автомобиль, стоящий у дороги - оставь им больше открытого пространства. Перестройся, если можешь. Если нет, то хотя бы сместись влево, так что, если кто-нибудь выйдет на дорогу, тебе будет легче его объехать.

Аналогично, если видишь машину, стоящую *на* проезжей части - будь осторожен. Вместо того, чтобы просто объехать ее, притормози (или остановись), и постарайся понять, почему она стоит. Может быть, там переходит дорогу ребенок или какое-нибудь животное. Это, кстати, особенно касается пешеходных переходов; часто, закон запрещает обгонять стоящие у пешеходного перехода машины в соседних рядах, поскольку другой водитель мог остановиться, увидав нечто, что ты видеть не можешь, пока не подъедешь ближе! Не проезжай мимо, пока не убедишься, что это действительно безопасно.

Смотри в оба, приближаясь к медленно едущей машине. Ситуация, когда два автомобиля находятся в непосредственной близости и едут с разными скоростями - потенциально опасна. И вообще, раз он едет медленно - значит что-то не так, а поэтому может в любой момент повести себя непредсказуемо. Будь готов реагировать, сбавь скорость, и убедись, что можно спокойно ехать дальше.

Приближаясь сзади к ползущей веренице машин, не пытайся тут же их всех обогнать, даже если есть такая возможность. Некоторые из этих ребят, возможно, слишком долго стояли в пробке, и им это может не понравиться. Они вполне могут выдвинуться прямо

перед твоим носом. Опять же, притормози. Если решился на обгон, то сведи риск к минимуму, обгоняя по одной за раз - и дай им знать, что ты собираешься делать, коротко "бибикнув" или мигнув фарами. Твой обгон станет безопаснее, если они предупреждены. То же самое касается автомобилей, медленно едущих в соседнем ряду - ты должен быть готов к тому, что один из них вдруг перестроится в твою полосу, и должен быть готов избежать столкновения.

Правило 37: Помни о "четвероногих" участниках дорожного движения

Осенний миграционный сезон начинается, поэтому самое время поговорить о дикой природе. Столкновения автомобилей с животными - отдельная проблема для Соединенных Штатов. Каждый год здесь случается более полумиллиона таких случаев! Чаще всего под колесами гибнут олени, но в этом смысле более опасны наезды на лосей. Последние гораздо больше оленей, и, из-за своего высокого роста, могут легко перелететь через капот, врезаться в лобовое стекло и серьезно травмировать сидящих в машине. Неудивительно, что столкновения с лосями приводят к большему числу травм, чем столкновения с оленями.

Разумется, лучше всего вообще не допускать подобных аварий. Далеко за городом или на открытых пастбищах (высматривай предупреждающие знаки) необходимо сбрасывать скорость в темное время суток, чтобы успеть остановиться или выполнить уклоняющий маневр в пределах зоны, освещенной фарами. К слову, более 90% столкновений с животными случается ночью, в основном на закате и на рассвете. Управление "быстрее" торможения, но способность одновременно и управлять, и тормозить - особенно важна. Покупая новую машину, позаботься о наличии АБС тормозов и научись ими пользоваться.

Если лось или самец другого крупного животного стоит на пути - не сигнал, поскольку он может принять это за вызов. Остановись, и подожди, пока он не соизволит уйти. Нет ничего величественнее и невозмутимее огромного лося, мееедленно пересекающего дорогу. Так что будь терпелив. Если есть возможность объехать его на приличном

расстоянии, можно попробовать (только медленно!), но на твоём месте я не стал бы этого делать, разве что он выглядит так, будто НИКОГДА не двинется с места. Я бы подождал, пока он сделает первое движение. Однако, лосиху или корову вполне можно прогнать, если издать один длинный гудок.

Думай об этом всем заранее, и пристегивай ремень безопасности. По возможности, используй дальний свет - и вероятность того, что свет отразится в зрачках животного, повысится. Помни, в какое время звери выходят а дорогу чаще - ранним утром, на закате, во время сезонных миграций, когда животные совершают переходы с зимних пастбищ на летние, и обратно.

Если зверь выскочил прямо перед тобой - не сворачивай в ту же секунду, а дай по тормозам. Это позволит ему убратся с дороги. Иначе, не исключено, что олень (или кто там еще) может "вбежать" прямо в машину, пока ты пытаешься его объехать. Кстати, там, где есть один зверь, вполне могут оказаться и другие, так что смотри в оба и высматривай остальных. Не заикливайся на одном, чтобы столкнуться с другим! Наконец, если ты его все-таки сбил - не приближайся и не трогай. Животное может сделать резкое движение и серьезно травмировать тебя.

Дикие животные - не единственная "четвероногая" угроза на дороге! Имей в виду, что бывают неогороженные участки земли, где пасется домашний скот. На таких дорогах коровы имеют преимущество в движении. В некоторых штатах закон предписывает сообщать о сбитой корове или другом сельскохозяйственном животном, поэтому не забудь позвонить властям, если подобная неприятность случилась с тобой. Иначе, они вполне могут тебя арестовать. То же самое касается диких животных. Сбил крупного зверя - сообщи об этом. В некоторых штатах закон разрешает отправку этого мяса в сиротские приюты, благотворительные столовые и т. п.

Правило 38: Не мешай другим обгонять

Защитное вождение базируется на множестве идей и техник. Одна из них заключается в понимании того, как твоя манера вождения влияет на других участников движения, а

также на вашу общую безопасность. В моем штате Аризона есть закон, предписывающий уступить дорогу другому автомобилю, если тот сигнализирует или мигает фарами, предупреждая об обгоне. Во многих других штатах правила говорят то же самое.

Но как много раз ты действительно уступал дорогу в таких случаях? "Я иду на предельно допустимой скорости, этот парень может просто сбавить скорость, ему не НУЖНО меня обгонять." Я так подозреваю - мало кто из нас может сказать, что это чувство ему незнакомо. Людям свойственно так себя вести. В то же время, людям свойственно обгонять, и тому есть причины.

Во-первых, ты не знаешь, почему он хочет обогнать, и хотя это случается достаточно редко - причина может быть вполне законной. Например, он может торопиться в больницу. И неважно, что в большинстве случаев лучше вызвать скорую, чтобы перевозкой больного занимались профессионалы на оборудованной машине. В некоторых случаях, особенно в удаленных районах, вызвать скорую бывает невозможно, и приходится везти больного или травмированного человека самому. Хотя бы по одной этой причине ты должен всегда уступать обгоняющим дорогу.

Во-вторых, каждый из нас, на мой взгляд, должен вести себя на дороге так, чтобы другие участники дорожного движения оставались спокойными и вели себя предсказуемо (насколько это возможно), для нашей же СОБСТВЕННОЙ безопасности. Ты ведь не хочешь, чтобы в следующей за тобой машине сидел расстроенный или даже злой водитель? Если ты не дашь ему проехать, у него могут сдать нервы, в результате чего его необдуманный и опасный маневр и твоя упертость могут привести к серьезной аварии, или даже к гибели его, тебя и, не исключено, что кого-то еще. В этом случае ты будешь нести некоторую долю ответственности за это. Хотя бы даже и моральную.

Если другой водитель хочет выполнить обгон, сделай все, чтобы ПОМОЧЬ ему это сделать, даже если придется съехать для этого с дороги (*здесь нужно сделать оговорку: если съехать с дороги и оказаться на песчаной обочине, то малейшее неверное движение рулем, газом или тормозом может окончиться катастрофой. Рекомендую хорошо подумать, прежде чем съезжать с дороги ради какого-то гонщика - прим.*

переводчика). Это займет не более нескольких секунд, но с твоей стороны это будет проявлением доброжелательности и благоразумия.

Правило 39: Води свой фургон аккуратно

Процент угодивших в аварию грузовых фургонов - выше, чем у легковых автомобилей. Ты должен понимать, отчего так происходит, особенно если водишь фургоны редко и не очень разбираешься в их характеристиках. По большей части, такие машины имеют проблемы с движением задним ходом, торможением, а еще легко переворачиваются. Догадываешься, почему?

Задний ход. По статистике, езда на задней передаче - особенно рискованное мероприятие для фургонов. Причина тому - ограниченный обзор (высокие окна, а-то и отсутствие оных образуют приличные "слепые зоны", так что, сдавая назад, водитель может пользоваться исключительно боковыми зеркалами). Планируй свои действия наперед, чтобы реже включать заднюю передачу. Паркуйся так, чтобы потом выезжать вперед, а не назад. Если это невозможно, то въезжай задним ходом, чтобы во время выезда у тебя был лучший обзор. Помни о "слепых зонах", которые существенно превышают "слепые зоны" легковых автомашин. Пользуйся указаниями стоящего рядом наблюдателя, или остановись и выйди лишний раз, чтобы оценить ситуацию. Кроме того, обойди машину вокруг перед включением задней передачи - в "слепых зонах" твоего фургона могут находиться другие автомобили. Следи за положением и чистотой зеркал. Не сдавай назад дальше, чем необходимо. Не сдавай назад "вслепую".

Остановка. Не "прижимайся" сзади к другим машинам, если сидишь за рулем фургона или другого автомобиля с высокой крышей. Помнишь стандартное **правило двух секунд**? Так вот, двух секунд может оказаться достаточно для идеальных дорожных условий и обычной легковушки. Управляя фургоном, ты должен соблюдать дистанцию как минимум в 3 или даже 4 секунды. Многие фургоны сконструированы на шасси обычных пассажирских машин, и установлены на них обычные тормоза и подвеска, довольно слабые для грузовика. Это увеличивает тормозной путь, и, соответственно, необходимую дистанцию. Чем тяжелее твоя машина, тем длиннее тормозной путь, и то

же самое касается скорости. И если твоя тяжелая машина несется на большой скорости - это потенциально смертельная комбинация, даже если сам ты в это время сидишь в мягком кресле, с блаженной улыбкой на лице! Поэтому - соблюдай дистанцию, не забывай.

Опрокидывание. Фургоны и микроавтобусы ("маршрутки" - прим. переводчика) с их высоко расположенным центром тяжести, возможностью перевозить грузы и развиваемой энергией (которая, как мы помним, зависит от массы и скорости), - могут легко перевернуться при самом незначительном стороннем воздействии, особенно когда во время разворотов подключаются центробежные силы. Поперечный ветер, обгоняющие грузовики, автобусы, даже маленькие пыльные "бури" и смерчи могут спровоцировать опрокидывание высокого транспортного средства.

Масса загруженного полноразмерного фургона может превышать 5 тонн. На скорости 80 км/ч это соответствует четырем мегаджоулям энергии, которая высвободится при столкновении. Ты должен сделать так, чтобы ни ты, ни твои пассажиры, ни другие машины вокруг так никогда и не узнали, какая это страшная сила. Сведи риск к минимуму, садясь за руль фургона. Следи за [давлением в колесах и их состоянием](#). Не делай резких поворотов. Отрегулируй водительское сиденье и [пристегни ремень](#). Убедись, что зеркала отрегулированы как следует. Следи за пассажирами. Не перегружай фургон. Старайся располагать тяжелый груз как можно ниже в кузове. Держи руль двумя руками. [Не гони](#) и сбрасывай скорость перед поворотами. Проверь дорожные и погодные условия. Будь всегда и везде готов к порывам ветра.

Правило 40: Учись ездить на велосипеде правильно

Береги голову! Я небогат, да и красавцем назвать меня сложно, поэтому кроме как собственными мозгами похвастать больше и нечем, хотя некоторые могут даже с этим поспорить. Если бы я ездил на велосипеде, то только со шлемом на голове. Одна маленькая выбоина на дороге может закончиться травмой головы, и на скорости всего лишь шесть километров в час такая травма может вполне оказаться смертельной.

Согласно одному исследованию, шлем мог предотвратить порядка 85% подобных травм, если бы пострадавшие не забыли его надеть.

Велосипедисты практически не видны в темное время суток. Мне доводилось встречать таких ребят - без фонариков, одетых во все черное, и при этом даже не отдающих себе отчет, что они практически не видимы. Надевай яркую, лучше светоотражающую одежду. Пользуйся отражающими полосками; установи рефлекторы и фонарики на велосипед. Пульсирующие фонарики на батарейках ("стробы") особенно хороши для обеспечения "заметности". Думай загодя, где и когда тебя плохо видно, и едь так, чтобы тебя *видели*.

Помни, что пешеход, сбитый тобой на тротуаре сегодня, завтра может сесть за руль автомобиля и сделать то же самое с тобой! Уважай пешеходов. Сбавляй скорость, приближаясь к ним. Вежливо предупреждай их о своем приближении и объезжай на достаточном расстоянии. Уважай и автомобилистов. Подавай сигналы руками и старайся не мешать им. Соблюдай ПДД, когда едешь по дороге. Помни о том, что ты, как велосипедист, особенно уязвим на ней.

Будь внимателен. Оценивай дорожную ситуацию и старайся не отвлекаться. Все органы чувств должны быть задействованы в это время - не слушай плеер во время движения. То же самое касается мобильных телефонов. Попросту глупо ехать на велосипеде, наблюдать за машинами и одновременно разговаривать по телефону.

Маневрируй с умом. Будь предсказуем. Очень часто велосипедисты получают травмы, когда едут в неправильном направлении и врезаются в машину, поворачивающую направо - водитель не смотрит направо, вместо этого он смотрит налево, высматривая "окно" в потоке машин. Очень вероятно, что он так и не посмотрит направо, пока не услышит, как велосипед бьется о правое крыло его машины.

"Занимай ряд", когда это необходимо из соображений безопасности. Велосипедисты обязаны придерживаться правого края дороги. Но если дорога настолько узка, что обгон машиной велосипедиста попросту опасен, то последний должен "занять ряд", чтобы уберечь себя от "шумахеров", которым на его безопасность плевать. Посмотри

через левое плечо и сместись влево на четверть или на треть ширины ряда, а когда дорога станет достаточно широкой - сместись обратно к правому краю. Поступай точно так же при виде опасности на дороге. Высматривай железнодорожные рельсы, мусор на асфальте, неровности, щебень и припаркованные машины, которые могут неожиданно выехать или открыть дверцы. Будь готов объехать препятствие, но не забывай "проверять шесть часов", т. е. смотреть назад перед этим.

Наконец, будь осторожен, поворачивая налево. Велосипедистам разрешается въезжать в остальной поток для выполнения поворота налево, но это довольно опасный маневр. Вместо этого, можно продолжить движение дальше через перекресток, а там спешиться и перейти по "зебре" на другую сторону улицы, после чего снова забраться на велосипед и ехать дальше. Но, в любом случае, не забывай осматриваться - городские перекрестки опасны, и особенно для велосипедистов.

Короче говоря, береги голову, будь заметен, вежлив и благоразумен!

Правило 41: Уважай велосипедистов

Когда человек садится на велосипед, у него появляется проблема - автомобилисты, считающие, будто он не имеет права находиться на проезжей части. Будучи водителями, мы обязаны уважать *всех* участников дорожного движения, и велосипедисты имеют право находиться там - по закону.

Многие автолюбители вообще не думают о велосипедах, и часто даже не видят их. Высматривай двухколесных в тех местах, где они могут появиться. Особенно пристально осматривай перекрестки - там могут быть ребята, игнорирующие сигналы светофора, выполняющие развороты на проезжей части, или совершающие хаотичные перестроения.

Велосипедисты получают травмы и погибают во многих случаях от того, что едут в неправильном направлении (против движения потока машин). Когда выезжаешь из переулка или парковки и собираешься повернуть направо - посмотри направо ДО того,

как выедешь на тротуар. Обычно мы смотрим только налево, высматривая "окно" в потоке, а это приводит к многочисленным травмам и даже летальным исходам.

Велосипедные дорожки предназначены для велосипедистов, так что не надо на них заезжать или парковаться. Будь особенно внимателен, когда видишь, что велосипедист собирается въехать в поток машин при приближении к перекрестку. Уступай велосипедам дорогу так же, как если бы они были автомобилями - правила здесь те же. Не "прижимайся" к ним, и не "подрезай". Припарковавшись у обочины дороги и собираясь открыть дверцу - оглянись назад и убедись, что в эту дверцу никто не врежется.

Не вздумай сигналить, пытаясь согнать велосипедиста с дороги. От неожиданности тот может потерять управление или выехать на дорогу. Помни - эти ребята тоже имеют право находиться здесь, поэтому обгоняй их, только убедившись, что обгон никому не мешает и абсолютно безопасен. Объезжай велосипедиста на достаточном расстоянии. Ты подвергаешь его жизнь опасности и можешь быть оштрафован за это, если проезжаешь слишком близко или "подрезаешь" при обгоне. Рекомендуемое расстояние между машиной и велосипедом - полтора метра (а если ты за рулем очень большой машины - то еще больше). Видишь, что места для обгона недостаточно - значит, следуй за ним на безопасном расстоянии, пока такая возможность не появится.

Оставляй велосипедистам достаточно места для объезда препятствий. Очень часто на пути у них валяется мусор, битое стекло и тому подобное. Канализационная решетка или водосточная канава тоже могут стать проблемой для велосипедиста. Мусор обычно собирается у края дороги и посередине ее, относимый ветром и отбрасываемый колесами, после чего скапливается под стенами, оградами и бордюрами тротуаров. Велосипедисты могут вырваться на дорогу, чтобы объехать этот мусор, и они имеют полное право занять **ВСЕ** ряд, в случае необходимости. Предусматривай эту возможность, сбавь скорость, и дай им больше пространства для маневра. Помни и о железнодорожных путях - велосипедист может выехать на дорогу, чтобы их пересечь.

Делить дорогу с велосипедами совсем нетрудно, но при этом нужно думать головой и проявлять элементарную вежливость. Уважай двухколесных участников дорожного движения. Они особенно уязвимы на дороге.

Правило 42: Проявляй учтивость... в пределах разумного

Большинство водителей сходятся в одном - на наших дорогах не хватает взаимоуважения. Это касается отношения водителей к другим автомобилям, мотоциклам, велосипедам и пешеходам. Я часто пытаюсь понять, отчего так происходит. Может быть, всему виной относительная анонимность? Ведь сказать что-нибудь в лицо другому человеку труднее, чем нахамить на дороге.

Элементарная вежливость, учтивость важны не только потому, что помогают избежать конфликтов с другими участниками дорожного движения и всех вытекающих отсюда проблем - они еще и способствуют непрерывному движению автомобильного потока. Живой пример: ты на автостраде, движение трехполосное, и вот две полосы сливаются в одну. Не доводилось ли тебе встречать несоблюдающих дистанцию водителей, из-за которых машина в правом ряду - который вот-вот закончится - элементарно не может перестроиться влево? Не поступал ли ты точно так же с другими? Каюсь, порой я веду себя не самым лучшим образом, и результат всегда один - дорожный затор. В то же время, стоит одному водителю помочь другому перестроиться, как другие водители сзади осознают, что ведь он хорошо поступил, и в следующий раз поступают так сами, и поток машин движется дальше. Ведь это сущий пустяк - притормозить самую малость, чтобы другой автомобиль без проблем перестроился из соседнего ряда в твой! Да, ты приедешь в точку назначения на *долю* секунды позже, но ведь это лучше, чем очередная пробка на дороге, правда?

В то же время, *излишняя* учтивость на дороге может привести к самым неожиданным последствиям. Например, ты стоишь в ожидании зеленого на перекрестке, в среднем ряду трехполосного движения. Машина справа хочет пересечь дорогу - все три ряда - и въехать в поток, идущий в противоположном тебе направлении. Водитель в соседнем с тобой правом ряду останавливается, уступая этой машине дорогу - и ты делаешь то же

самое, и машешь ей рукой, мол, "езжай, я пропускаю". Так вот: это ТЫ думаешь - "езжай, я пропускаю". А водитель той, другой машины, понимает это как "езжай, опасности нет". Он не видит еще один, четвертый автомобиль, несущийся в левом ряду на скорости 70 км/ч - и этот четвертый водитель, возможно, тоже не видит идущую наперерез машину, поскольку они обе скрыты друг от друга остальными автомобилями.

За последние пятнадцать лет, я был свидетелем двух серьезных аварий, произошедших именно по этому сценарию (еще одной аварии чудом удалось избежать). В одном случае, я ехал в левом ряду, и на перекрестке в меня врезалась машина из поперечного потока (да, я *должен* был это предусмотреть!). Во второй раз, я стоял в паре десятков метров от светофора, когда машины у стоп-линии решили "пропустить" автомобиль из поперечного потока. В третьем случае, какой-то школьник решил перебежать дорогу, вместо того, чтобы воспользоваться пешеходным переходом неподалеку, а один из водителей остановился и махнул ему рукой, дескать, "проходи". В итоге, парня едва не сбил второй автомобиль - в ряду для поворачивающих на перекрестке налево. Мальчишка был так потрясен случившимся, что упал на тротуаре, обессиленный. Еще один пример: водитель - без особой на то необходимости - резко тормозит перед человеком, собирающимся перейти дорогу в неполюженном месте, или животным, и следующая машина, не ожидающая такой остановки, вынуждена резко перестроиться, что опасно само по себе.

Проявляя учтивость на дороге, мысли стратегически - возможно, тем самым ты подвергаешь кого-то опасности.

Правило 43: Не води "агрессивно"

Не стоит гнать сломя голову, когда опаздываешь куда-либо. "Агрессивное вождение" - это нарушение скоростного режима, неожиданные и частые перестроения, "подрезание" других водителей, несоблюдение дистанции, выезд на территорию чьей-либо частной собственности или с дороги - с целью объезда препятствий или медленно едущих водителей. Короче говоря, все то, что беспокоит или даже пугает остальных водителей. На мой взгляд, это одно из худших проявлений человеческой сущности.

В некоторых штатах, это может быть уголовным преступлением. В моем штате, большинство дорожных нарушений подразумевают административную ответственность, т. е. суд рассматривает такие дела, не особо соблюдая все формальности, и об аресте здесь речь не идет. Уголовные преступления могут повлечь за собой заключение под стражу, и в этом случае суд соблюдает все юридические процедуры. Так вот в моем штате Аризона, агрессивное вождение - серьезное уголовное преступление.

К чему это я? В большинстве городов, светофоры на улицах и бульварах "просчитаны". Если улица рассчитана на 60 км/ч, и ты стартуешь на только что загоревшийся зеленый, быстро ускоряешься до 60 км/ч и держишь скорость, а перед тобой нет других автомобилей, то каждый последующий светофор будет встречать тебя зеленым светом до тех пор, пока на каком-то участке "настройка" этой улицы не начнет отличаться от скорости 60 км/ч. Поэтому, если будешь ехать быстрее, то практически каждый очередной светофор будет гореть красным! А это означает, что на городских улицах невозможно наверстать упущенное время - ты, может, и проскочишь на какой-то зеленый, но после этого начнется череда красных. Городские автострады тоже ограничивают количество времени, которое можно наверстать.

Гораздо лучше будет сесть за руль пораньше, чтобы добраться до места назначения не торопясь. Если это невозможно, и опоздание неизбежно, или дорога перегружена - расслабься и пойми, что спешка и ошибки вождения способны задержать тебя куда как дольше, поскольку могут привести к аварии, пусть даже и не самой серьезной. Если ты уже опаздываешь - начальник не станет счастливее от того, что ты опоздал не на 9 минут, а на 7. Опоздание есть опоздание, и нет смысла так уж переживать по этому поводу.

Не знаю, как ты, а я несколько раз сваял большого дурака, пока "наверстывал". Если я и груб с кем-либо, так это во время спешки, когда некто делает нечто, отчего я теряю еще пару секунд. Я уже много лет за рулем, и постоянно вижу парней, обгоняющих меня на большой скорости. Обычно, я нагоняю их, когда эти ребята съезжают с трассы или поворачивают через несколько километров - или когда они доезжают до красного сигнала светофора. Так что, по моему мнению, очень важно учиться быть терпеливым.

А поскольку однажды мы с тобой можем оказаться на одной дороге, то я надеюсь, что здесь наши точки зрения совпадают.

Правило 44: Принимай в расчет физические ограничения

Не только алкоголь может повлиять на способность управлять автомобилем. Это могут быть и физические ограничения. Бывают такие моменты, когда лучше не садиться за руль. Самое трудное здесь - определить, КОГДА ИМЕННО. Людям свойственно говорить "нет проблем, я в порядке", но иногда ты будешь чувствовать себя не слишком хорошо, чтобы управлять автомобилем.

Несколько лет назад один бедолага сломал ногу. Ему наложили гипс, и, возможно, сказали, чтобы не садился руль. Но ему куда-то там срочно понадобилось ехать, и он вдруг решил, что сможет управлять педалью газа при помощи палки. Нетрудно догадаться, чем все закончилось: он потерял управление, выехал на тротуар, наехал на телефонную будку и убил стоящего в ней человека, и все из-за того, что водитель не осознал для себя, что не может безопасно управлять автомобилем.

Даже легкое недомогание может помешать тебе ясно мыслить и ухудшить физические данные, которые так нужны водителю. К примеру, сильная головная боль может повлиять на зрение. Повредил руку или ногу - пусть за руль сядет кто-нибудь другой, ведь по меньшей мере один человек был бы сегодня жив, если бы кто-то со сломанной ногой не решил, что вполне дееспособен. Любая боль, например при гриппе или другой болезни, пусть даже самой незначительной, может частично вывести тебя, как водителя, из строя.

Некоторые из наших физических ограничений можно компенсировать - плохое зрение, например. Многие из нас обязаны надевать очки или контактные линзы, перед тем как сесть за руль. В некоторых штатах закон суров на этот счет, и если тебя поймают за вождением без очков или линз, а в водительских правах обозначено, что ты должен их носить, то можешь быть обвинен в уголовном преступлении. Хотя слух - не самое важное требование для получения водительских прав, не забудь надеть слуховой

аппарат, если у тебя серьезные проблемы со слухом. Глухие водители учатся компенсировать отсутствие слуха и при этом безопасно водить, но человек может быть и не обучен этому - а ведь слух очень важен во время управления машиной. Наконец, подумай лишний раз о принимаемых лекарствах - некоторые из них могут повлиять на твои реакции и органы чувств. Будь особенно осторожен, если лекарство - новое для тебя.

Будь скептиком в этом смысле. Если первая мысль, которая пришла в голову - "нет проблем", то обожди секунду и подумай еще раз. Ошибка может дорого обойтись - ведь на карту поставлена твоя или чья-то еще жизнь.

Правило 45: Отдыхай

В молодости я жил от отпуска до отпуска, и никак не мог дождаться очередной возможности выбраться за город. По вечерам я работал на фабрике, и обычно укладывал вещи дома перед работой, а сразу по окончании смены мчался домой - только за тем, чтобы забрать свою невесту (повезло же девчонке!). Мы катались всю ночь и весь следующий день, и останавливались только к вечеру, измотанные поездкой. После шести или восьми часов сна я снова закусывал удила (ранним утром, разумеется) и очередная гонка длиной в целый день начиналась снова. Мы катались по двенадцать, а-то и пятнадцать часов в сутки, на протяжении всех двух недель отпуска. Что до меня, то целью путешествия было собственно вождение машины, но после таких вот марафонов я вынужден был несколько дней отдыхать от всего этого! Я понимаю теперь, почему она подала на развод.

Статистика ДТП показывает, что многие аварии - результат усталости водителя. Можно даже сказать, где такие аварии случаются - обычно на междуштатных автострадах, в десяти-пятнадцати часах езды от больших городов. Это, конечно, здорово, что ты обожаешь кататься и готов вставать ради этого в самую рань, но имей в виду - твое следующее путешествие может и не состояться, если ты плохо будешь отдыхать в ЭТОМ путешествии. Переутомление ухудшает координацию и способность выполнять

несколько задач одновременно, а ведь это самые важные характеристики для водителя, особенно на высоких скоростях.

Поумневший Боб стал тратить целый день на подготовку к очередной поездке. Я стараюсь выспаться по меньшей мере за два дня до старта. Поездки остались такими же длительными по времени, но маршрут насыщен остановками - на обед, на осмотр достопримечательностей (особенно исторических - обожаю это дело), на заправку и т. п. На исходе дня, я заканчивают очередной переход заранее, чтобы отдохнуть как следует, и сплю восемь часов, прежде чем снова отправиться в путь.

Иногда меня клонит в сон, особенно теплым летним утром после завтрака. В таких случаях я нахожу тенистое место и кемарю какое-то время. Десяти минут подобного отдыха бывает достаточно, но, как правило, на это уходит двадцать-тридцать минут. Не садись за руль, если чувствуешь, что одолевает дремота. Ты можешь заснуть и не заметить этого, а проснуться только когда машина въедет в придорожную грязь. В этот момент многие водители приходят в себя и слишком резко дергают руль, так что автомобиль может даже перевернуться, да так, что вылетят пассажиры. Это одна из самых опасных аварий, и номер один в списке смертельных аварий (авария с участием одной машины, съехавшей с дороги). Не забывай **пристегиваться!**

Я знаю, что по утрам меня клонит в сон, а к вечеру устают глаза, и поэтому в состоянии с этим справляться. С утра я могу выпить кофе, до того как навалится дремота, а вечером закругляюсь пораньше, как только начинаю ощущать, что глазам пора отдохнуть. Возьми на заметку правило "десять на два" - после каждых двух часов поездки необходимо сделать десятиминутный перерыв. Играй в игры, чтобы избежать "гипноза автострады". Старайся занять свой мозг чем-нибудь, в качестве превентивной меры. Говори с пассажирами, слушай музыку, которая тебе не нравится, и громко пой по музыку, которая нравится! Сделай паузу, остановись и прогуляйся (или вздремни), и остановись, когда почувствуешь, что на сегодня достаточно!

Счастливого пути!

Правило 46: Не мешай грузовикам

Большие грузовики требуют особого к себе отношения. Их водители - профессионалы. Они должны соответствовать федеральным стандартам и отчитываться перед своими боссами, чтобы не потерять работу. Между грузовиками и легковыми машинами есть некоторые различия, которые должны учитывать и мы, и они.

Оставляй им больше пространства для маневра. Грузовик подобен океанскому лайнеру и развивает огромную энергию во время движения. Он не может развернуться "на пяточке". Водители грузовиков обучены оставлять вокруг себя безопасные зоны. В свою очередь, водители легковушек ошибочно принимают последние за "окна" в потоке, удобные для перестроения в соседний ряд. Бывает, очередной лихач вклинивается перед грузовиком и резко тормозит, чтобы повернуть направо, после чего вдруг понимает: тормозной путь у грузовика гораздо длиннее, чем у него самого. Не "подрезай" грузовики. Обгоняя один из них, не перестраивайся обратно до тех пор, пока не увидишь в зеркале заднего вида всю его переднюю часть.

Соблюдай дистанцию. Прижимаясь к грузовику сзади, ты становишься невидимым для его водителя. Более того, ты не можешь видеть дорогу перед ним. Взгляни на его зеркала - если ты можешь видеть ЛИЦО водителя в зеркале, значит и он может тебя видеть. Если не будешь соблюдать дистанцию и он ударит по тормозам (возможно, не подозревая о твоём существовании) - ты вполне можешь помять свой радиатор об его бампер. Держи дистанцию в 3, а еще лучше - в 4 секунды, чтобы у тебя оставалось больше времени на реакцию и оставался хорошим обзор.

Следи за его сигналами - поворачивая, грузовики описывают большую дугу. Множество аварий случается из-за того, что водитель грузовика вильнул влево, чтобы лучше вписаться в правый поворот, а водитель легковушки, не подумав, решил обогнать его справа.

Будь терпелив. Вчера я наблюдал за грузовиком, пытающимся въехать задним ходом в погрузочный док с оживленной улицы. Ему было трудно ориентироваться из-за "мертвого угла" зеркала заднего вида, так что делал он это очень медленно и осторожно. Машины на блокируемой улице устали ждать, и начали его объезжать, мешая грузовику закончить маневр и тем самым задерживая остальных. Будь терпелив

- если грузовик перекрыл тебе дорогу, то скорее всего он знает об этом. Дай его водителю больше времени и места, чтобы он доставил ТВОИ товары вовремя.

Наконец, пользуйся фарами. Водитель длинной фуры не может видеть, где именно она заканчивается. Включи/выключи фары, давая ему понять, что он может закончить обгон и перестроиться обратно в твою полосу. В дневное время, смотри на его зеркало, и как только он посмотрит на тебя - включи фары на несколько секунд. Ночью выключи их на секунду-другую. И пожалуйста - не надо "мигать" ему дальним светом (это может ослепить его). Он поймет, что ты говоришь ему "все нормально, можно перестроиться", и, скорее всего, с благодарностью "мигнет" в ответ, возвращаясь в твою полосу.

Правило 47: Держись подальше от стоящих на дороге машин

Представь себе: едешь это ты по автостраде, настроение приподнятое, травка зеленеет, солнышко блестит, и вдруг спускает колесо. Ты откатываешься в сторону, но мешает бордюр или еще какое препятствие, и ты останавливаешься у самого края - а мимо один за одним на бешеной скорости проносятся другие автомобили. И пока ты меняешь колесо, всего в полуметре за спиной - смерть. Как тебе картинка? На моей памяти было несколько случаев, когда люди копались под своей машиной у дороги и теряли ноги (а то и жизнь) из-за того, что слишком далеко высывали их на проезжую часть. Я слышал истории про дорожных полицейских, сбитых проезжающими машинами во время досмотра транспортных средств или при оформлении ДТП.

В прошлом, водители чаще перестраивались влево, заметив машину у обочины. Человек, стоящий на краю дороги, подвергается смертельной опасности, но сегодня все реже и реже можно увидеть автолюбителя, оставляющего свободную полосу между собой и этим человеком на краю дороги. Порой мы замечаем его слишком поздно и не успеваем перестроиться в соседнюю полосу. Бывает и так, что перестроиться мешает другая машина в левом ряду, обгоняющая нас или просто идущая бок о бок, водитель которой не собирается сдавать назад, так что вклиниться перед ним не получается.

Предотвратить подобную ситуацию можно, если **смотреть далеко вперед** - на 15 секунд, как минимум.

Иногда мы просто забываем, какой опасности подвергаем другого человека. В следующий раз, завидев издали стоящую на краю дороги машину, будь то поломавшийся автомобиль, дорожный патруль или же водитель грузовика, проверяющий тормоза перед спуском под уклон, **ПОЖАЛУЙСТА** - перестройся влево. И неважно, происходит это на автостраде или на городской улице. Делай это, даже если не можешь перестроиться - просто сместись влево насколько это возможно. Твоя предусмотрительность может спасти чью-то жизнь.

Правило 48: Уступай дорогу на горных серпантинах

Большинство из нас помнят, что во время движения по многополосной автостраде следует держаться правее, и занимать левый ряд только ради обгона. Это не просто хороший тон или рекомендация; очень часто этого требует закон. Но что делать на дорогах, где всего-лишь по одному ряду в каждую сторону?

Если тебе приходилось много путешествовать, особенно в период летних каникул, когда на дорогах скапливается особенно много автомобилей, то наверняка встречал на своем пути медленно едущие машины с осматривающими окрестности пассажирами, или грузовики, тормозящие движение на извилистых горных дорогах. Если тебе доводилось следовать за такой машиной продолжительное время без возможности обогнать, то не мне тебе рассказывать, как это может вывести из себя.

Раз уж довелось плестись за медленным участником движения, постарайся держать себя в руках и не рискуй, пытаясь обогнать любой ценой. Будучи водителем, ты просто обязан сохранять позитивный настрой и безопасность на дороге, и медленно едущие машины - как раз один из таких случаев. Мы держим ситуацию под контролем и водим аккуратно, несмотря на всех окружающих нас лихачей! Профессионалы не ведутся на провокации, и мы тоже не должны этого делать. Наша безопасность стоит большего, чем сиюминутная злость.

Если же ты сам едешь медленно, то не забывай по мере необходимости уступать дорогу машинам, желающим выполнить обгон. В моем штате Аризона ты обязан сдать вправо и дать дорогу остальным машинам - при первой же возможности - если их за тобой скопилось уже пять или более штук. Разумеется, на опасных участках делать этого не нужно. Но при первой же возможности, на ближайшем ровном и безопасном участке, ты обязан сдать вправо и даже остановиться в случае необходимости, чтобы пропустить их. Во многих штатах закон говорит то же самое. Имей в виду, что перегрузка или малая мощность твоего автомобиля не имеют значения, и оправдание, что, мол, если бы я остановился, то не смог бы тронуться снова - здесь неуместно (ведь получается, что ты сознательно управляешь транспортным средством, непригодным к этим дорожным условиям).

Как всякий аккуратный водитель, я стараюсь предугадывать, о чем думают водители окружающих меня машин, ведь их неосторожные действия могут угрожать моей собственной безопасности. Помня об этом, я готов уступить дорогу, даже если за мной следует всего лишь одна машина, и ее водитель явно хочет меня обогнать. Я просто не хочу, чтобы у меня на хвосте "висел" озлобленный лихач. Теряю ли я что-либо от того, что пропускаю? Да, конечно. Но это занимает всего-лишь *несколько секунд*. В то же время, цель всей моей жизни - расслабиться и ездить за рулем собственной машины как можно чаще и дольше, так что моя уступчивость отлично вписывается в мои планы. Короче говоря, держись права на многополосной дороге, если никого не обгоняешь в этот момент, и пропускай более быстрые машины - даже на узких горных дорогах.

Правило 49: Поворачивай налево правильно

Левый поворот на регулируемом перекрестке - один из самых опасных маневров. Он не обязательно должен быть таким, и контролировать ситуацию нетрудно. Самое главное здесь - ЗНАТЬ и понимать, в чем заключается опасность.

Прежде чем выехать на перекресток, посмотри налево и убедись, что весь поперечный поток остановился - основная угроза здесь исходит от тех, кто пытается проскочить на красный. Поэтому посмотри налево, затем направо, и ЕЩЕ раз налево. Обычно,

запоздалый лихач появляется в течение первых четырех секунд после смены сигнала. Ты ведь не хочешь там оказаться, если этот кто-то таки проскочит на красный в это время?

Итак, выезжай на перекресток (если законы штата не запрещают), но оставь место для выполняющих левый поворот автомобилей из встречного потока, которым, понятное дело, тоже нужно выехать на перекресток. Современные перекрестки отличаются "смещенными" полосами для поворачивающих налево, чтобы последние имели лучший обзор. Некоторые инструктора рекомендуют выезжать на перекресток только после того, как путь свободен. Я с этим не согласен. Самая большая угроза исходит от проезжающих на красный свет, и через несколько секунд эта угроза исчезает. Долгое ожидание за стоп-линией не дает стоящим за тобой водителям повернуть налево до того, как снова загорится красный. Люди попросту будут терять время из-за тебя.

Оказавшись на середине перекрестка, уступи дорогу всем машинам из встречного потока. В моем штате, поворачивающий налево обязан пропустить ВСЕ машины, даже если они едут на красный. Дело в том, что стоящий на перекрестке автомобиль - последняя возможность избежать столкновения, поскольку он стоит и ждет, пока проедут остальные. Если ты не видишь, что происходит во ВСЕХ рядах встречного потока - стой на месте. Езжай только после того, как увидишь, что весь встречный поток остановился. Это поразительно, как часто водители ставят на кон собственную жизнь, выполняя "слепой" левый поворот. Я своими глазами видел трупы тех, кому НЕ ПОВЕЗЛО. Знаешь, что первое приходит в голову водителю при виде желтого сигнала светофора? "Газу!" или "Успею!". Теперь ты понимаешь, как это опасно.

Не поворачивай колеса в направлении поворота до тех пор, пока не будешь готов ехать дальше. Иначе, если тебя ударят в задний бампер, машина выскочит наперерез встречному потоку. Так что держи руль прямо, ожидая возможности повернуть. После этого, поворачивай в соответствующий ряд.

И еще. Если движение интенсивное, весь ряд для поворачивающих налево занят и, похоже, закончить поворот в течение одного цикла смены сигнала не удастся, подумай - может стоит проехать перекресток сейчас и затем выполнить три правых поворота?

Если использовать для этого примыкающие улицы (не частную собственность), то это вполне легально и зачастую быстрее, если дороги перегружены.

Правило 50: Соединяй разум и зрение в единое целое

Люди склонны к работе "на автомате". Сознание переключается на совершенно посторонние вещи, и особенно часто это случается на хорошо знакомой дороге. Избежать этого невозможно. Тем не менее, очень важно своевременно распознавать включение "автомата" и как можно чаще возвращаться в реальность, особенно когда сидишь за рулем автомобиля весом в тонну.

Несколько лет назад один телевизионный канал организовал "национальный экзамен по вождению", спонсируемый корпорацией Valvoline. Один из вопросов в программе выглядел так. Человек сидел на пассажирском сидении в машине, едущей по городу. В определенный момент времени камера "останавливалась" и пассажиру задавали вопрос: "Какой знак мы проехали только что?". Сотни водительских школ моего штата используют эту видеозапись на протяжении последних пятнадцати лет. Как ты, наверное, уже догадался, подавляющее большинство участников не смогли вспомнить, какой это был знак. Мы СМОТРИМ, но не ВИДИМ.

Один из самых важных аспектов защитного вождения - это распознавание потенциальной угрозы ДО того, как она станет реальной проблемой. Своевременное распознавание дает выигрыш во времени, и каждая лишняя секунда может оказаться решающей. Ты просто обязан распознавать и мгновенно осознавать, ЧТО ИМЕННО ты видишь, сидя за рулем. Вот что я имею в виду, говоря "соедини разум и зрение в единое целое". Это - предвидение того, что за выкатившимся на дорогу мячом может выбежать ребенок; что машина, едущая по примыкающей дороге, не остановится и не уступит дорогу. Это - способность вовремя разглядеть знак "поворот запрещен" или железнодорожные рельсы. Используй ГЛАЗА для того, чтобы видеть, и ДУМАЙ, анализируя то, что видишь, чтобы не упустить из виду потенциальную угрозу.

Помни: нельзя рассчитывать на того, другого парня - ведь он такой же водитель, как и мы сами.

Правило 51: Останавливайся аккуратно

Чтобы реже попадать в аварии на перекрестках, ты должен уметь правильно останавливаться.

Во-первых, тормози так, чтобы не застать водителя следующей машины врасплох. Ты уже знаешь, как можно определить, что зеленый вот-вот погаснет. Обычно, когда остается всего несколько секунд, красный сигнал светофора на пешеходном переходе начинает мигать. Заметив это, начинай притормаживать - это избавит тебя от необходимости резко тормозить и у водителя за тобой будет достаточно времени, чтобы среагировать.

Во-вторых, обрати внимание ГДЕ ты останавливаешься. Оставь немного места перед собой. Сидя за рулем легковушки, ты должен видеть стоп-линию, или - если перед тобой стоит другая машина - должен видеть, где ее колеса касаются земли. Таким образом, между тобой и стоп-линией (или другой машиной) окажется несколько метров свободного пространства (приблизительно - длина одного автомобиля). Если сидишь за рулем фургона, постарайся встать на примерно таком же расстоянии.

Остановка с таким "запасом" позволит тебе сдать немного вперед, если приближающаяся сзади машина явно не успевает притормозить (ты ведь проверяешь зеркала заднего вида каждые 5..8 секунд, не так ли?). Порой, и одного метра бывает достаточно, чтобы спасти задний бампер. Кроме того, если впереди стоящая машина вдруг заглохнет или сломается, ты легко сможешь объехать ее. Еще, это поможет соблюдать **дистанцию в 2 секунды**, когда снова загорится зеленый. Наконец, ты проведешь больше времени за пределами перекрестка, так что у проезжающего на красный запоздалого лихача будет меньше шансов испортить тебе день. **Никогда не выезжай на перекресток в течение первых четырех секунд после смены сигнала.**

А после смены сигнала осмотрись как следует (налево, направо, и ЕЩЕ раз налево) до того, как выехать на перекресток. Ты не имеешь права выезжать на него, пока там остаются другие машины и пешеходы (и ты ведь не хочешь напороться на одного из лоботрясов, прущих на красный).

Между прочим, ты хорошо знаешь - ГДЕ нужно останавливаться? Так вот: светофор и знак СТОП говорят, что ты ОБЯЗАН остановиться, а дорожная разметка показывает ГДЕ. Если на дороге нарисована стоп-линия - остановись до того, как ее пересечь. Если нарисована только "зебра" - остановись перед ней, не на ней. Если же нет вообще никакой разметки - остановись так, чтобы хорошо видеть приближающиеся машины - **не выезжая** на перекресток.

Правило 52: Сбавляй скорость у перекрестков

Средняя скорость проезжающего перекресток автомобиля - около 80 км/ч. По статистике, вероятность летального исхода наиболее высока, когда машины сталкиваются под углом 90 градусов. И такие аварии случаются, в большинстве своем, именно на перекрестках. Представь себе другую машину, на скорости 80 км/ч врезающуюся в твою водительскую дверь. Подушки безопасности здесь, скорее всего, не помогут. Не стоит особо рассчитывать и на ремень безопасности. При ударе под углом в 90 градусов ты уязвим как никогда.

Поэтому относись к перекресткам с определенной долей скептицизма и не забывай о "защитных техниках". **Никому не доверяй!** Люди проезжают на красный свет изо дня в день, так что имей в виду - не красный свет останавливает машину. Это может сделать только нога водителя, стоящая на педали тормоза. Некоторые парни настолько уходят в себя, что забывают обо всем, в том числе и об окружающих.

Так что позаботься о себе сам. Пока ты **внимателен**, любое, или почти любое столкновение можно предотвратить, даже если кто-то другой совершит ошибку. Неизбежные аварии случаются редко.

Сбавь скорость, подъезжая к перекрестку! Некоторые инструкторы по вождению рекомендуют снимать ногу с педали газа и размещать ее над педалью тормоза, чтобы в случае чего реагировать быстрее. Сам-то я редко переставляю ногу в таких случаях, ну, разве что когда на пути виднеется нечто потенциально опасное. Тем не менее, это неплохая идея. И не забудь посмотреть налево-направо-налево и убедиться, что все в порядке и ехать можно.

Наконец, приближаясь к такому перекрестку, где выезды из боковых улиц плохо просматриваются, тормози еще активнее, и смотри в оба. Не стоит ехать наперерез чему-то, чего ты видеть не можешь. Не газуй, пока не получишь хороший обзор и убедишься, что опасности нет.

Правило 53: Остерегайся "окон" в потоке

Некоторые из моих правил нацелены на предотвращение возможных проблем на опасных участках дороги. Если же таковые расположены в зонах с интенсивным движением, где трудно маневрировать, то водители становятся особенно нетерпеливыми. Иногда - скажем, при выезде с парковки или левом повороте на переполненной улице - они рвут с места при малейшей возможности. Мы словно боимся просидеть на этой обочине до конца своих дней! На запруженных дорогах нам обычно кажется, что робким тут не место. Такое отношение приводит к конфликтам на дороге и увеличивает вероятность аварии.

По своему собственному опыту ты знаешь, что при виде "окна" в потоке машин нужно держать ухо востро, поскольку с очень большой долей вероятности кто-то может им воспользоваться и выскочить прямо перед твоим носом. Несколько лет назад я сидел за рулем своего MG-B (*спортивный автомобиль - прим. переводчика*), двигаясь по перегруженному бульвару в Финиксе и приближаясь к перекрестку, на котором собирался повернуть направо. Я притормаживал, находясь в правом ряду. Две другие полосы слева от меня были заполнены стоящими автомобилями до самого перекрестка, и очередь эта была длиной в квартал или даже в два. Я **болтал** о чем-то с дочерью, сидевшей справа.

Один из автомобилей встречного потока остановился в среднем ряду для поворачивающих налево, и машины слева от меня оставили для него место, чтобы тот мог выполнить поворот налево перед ними, и, соответственно, передо мной. Но я в это время **разговаривал** с дочерью, вместо того чтобы **высматривать** потенциальную угрозу! Поэтому когда та самая машина вдруг выскочила прямо передо мной, было поздно что-либо делать. Я был так же удивлен его появлением, как и он - моим. Удар был сильный. Тот парень получил повестку в суд, и это, конечно правильно, поскольку он не уступил дорогу при повороте налево.

Но судья вынес ему оправдательный приговор, сделав заключение, что это был несчастный случай. Он был абсолютно неправ, этот судья. Это был не несчастный случай. Все здесь было предсказуемо. Поворачивающий налево водитель не должен был трогаться с места, пока не убедился, что ВСЕ машины (включая "низкорослые" спортивные) во всех встречных полосах полностью остановились. И водитель MG-B тоже мог предотвратить аварию - если бы не отвлекался и предвидел, что кто-то с очень большой долей вероятности попытается использовать "окно" в потоке, чтобы повернуть налево. Мы с моей дочерью могли серьезно пострадать тогда, но нам повезло. К тому же, мы были пристегнуты. А для себя я сделал вывод: остерегаться пустых промежутков в потоке и приближаться к ним с осторожностью. С тех пор, я был очевидцем по меньшей мере двух подобных аварий, в одной из которых пострадал пешеход. Берегись "окон"!

Правило 54: Поворачивая направо, ВЗГЛЯНИ направо

В Штатах водители, прежде чем повернуть направо, обычно смотрят налево, высматривая "окно" в потоке. Поэтому сворачивающие направо машины особенно опасны для велосипедистов.

Частенько велосипедисты едут по неправильной стороне улицы, в то время как рекомендуемое направление - по ходу движения транспорта. И вот, представь себе - едешь это ты навстречу потоку машин.

А некий Вася на своей ласточке вырывается с парковки супермаркета и останавливается перед тротуаром на долю секунды, смотрит налево (дабы убедиться, что ему ничто не угрожает) и трогается с места, чтобы повернуть направо и ехать дальше по улице. Возможно, он торопится, поскольку машины слева приближаются достаточно быстро. И только он выезжает на тротуар, как невесть откуда нарисовавшийся Коля-велосипедист врывается ему в правое крыло, перелетает через капот и оказывается под колесами другого автомобиля. Это одна из самых частых причин гибели велосипедистов.

Велосипеды проворнее автомобилей, и ожидается, что они будут ездить по соответствующей стороне улицы, однако, ты вполне можешь столкнуться и с добропорядочным пешеходом. Твоя жизнь - если ты ходишь пешком или крутишь педали - очень зависит от соблюдения правил, но при этом не жди, что водитель увидит тебя или уступит дорогу. Ты должен уметь предугадывать опасность. Не бегай по тротуарам и не перебегай улицы - ходи в обычном темпе и смотри по сторонам (во время бега зрение имеет тенденцию становиться "туннельным").

Большинство из нас знают, что прежде чем выехать на тротуар, а также выезжая из парковки или переулка - необходимо остановиться. Но немногие задумываются о том, как это опасно - не посмотреть в ОБЕ стороны. Бывают ситуации, когда тебе и в голову не придет смотреть в обе стороны. На улицах с односторонним движением, например. Но разве не может кто-нибудь ехать с другой, неправильной стороны? Или, к примеру, бывают такие участки дороги, где обзор ограничен, и опасность может подстеречь на каждом шагу. Кто-бы ты ни был - пешеход, велосипедист или водитель - будь осторожен, и вырабатывай в себе "[ситуативную осведомленность](#)". Никому не доверяй! Привыкай смотреть в обе стороны вне зависимости от того, может кто-нибудь появиться с той стороны или нет!

Правило 55: Избегай перестроений на перекрестках

Считается, что на перекрестках нельзя перестраиваться. Это не всегда так. (Кстати, поинтересуйся, что на эту тему говорят законы твоего штата). Один из законов в

Аризоне запрещает водителям обгонять другие автомобили, если до перекрестка осталось менее 30-ти метров, а так же на самом перекрестке. С годами, память о деталях стирается, и люди вспоминают это так, будто на перекрестках нельзя перестраиваться. Перестроение в левый ряд и обгон - это две разные вещи.

В 3 часа ночи, на безлюдной улице, перестроение на перекрестке может быть вполне безопасно. Но одна из составляющих защитного вождения - это выработка привычки делать все *правильно*. Например, в моем штате необходимо включить поворотник за 30 метров до поворота. Но здесь есть исключение. Если рядом никого нет, и твой маневр никоим образом не может повлиять на других участников дорожного движения, то включать поворотник необязательно. Но разве не лучше будет выработать в себе привычку сигнализировать всегда, вместо того, чтобы каждый раз думать - надо ли это делать или не надо. Ведь если ты будешь принимать такое решение каждый раз, то в конце концов ошибешься: рядом окажется другая машина, а ты забудешь включить поворотник. Это может закончиться аварией или штрафом. Так что включай его ВСЕГДА, и вероятность того, что в нужный момент ты его включишь в упомянутых законом обстоятельствах, значительно возрастет.

По той же самой причине, ты должен воспитать в себе привычку никогда не перестраиваться в другой ряд на перекрестках. Подумай на секунду о возможных конфликтных ситуациях и о высокой скорости пересекающих перекресток автомобилей. Подумай обо всем, что одновременно может произойти на этом небольшом участке дороги - один поворачивает, другой едет на красный, третий отвлекся, кругом пешеходы... Зачем все усложнять? Перестроение на перекрестке может и не быть нарушением, но, вероятно, должно быть таковым. Старайся "держаться в строю", проезжая очередной перекресток, до тех пор, пока не окажешься за его пределами. Выработай в себе эту привычку. И не забывай сбавлять скорость, приближаясь к перекрестку, чтобы иметь выигрыш в пространстве и во времени.

Правило 56: Не злоупотребляй двусторонней полосой для поворачивающих налево

Некоторые парни именуют центральную двустороннюю полосу для поворачивающих налево "полосой самоубийц"! Это, конечно, перебор - дорожные инженеры считают, что на самом деле они достаточно безопасны. В то же время, люди ведут себя безрассудно изо дня в день, и эти полосы становятся для них далеко не безопасными. Ряд, про который я говорю, делит многие улицы и автострады надвое, так что машины, едущие в обоих направлениях, используют его для выполнения левых поворотов.

Бьюсь об заклад, что законы, регулирующие использование таких полос, являются темой жарких дискуссий во многих штатах; прежде чем принимать к сведению мои рекомендации, не поленись и узнай, что на эту тему говорят законы твоего штата. Кроме того, помни: каков бы ни был закон, его практическая реализация в разных местах может варьироваться - кто-то понял его так, а кто-то - эдак. Так что имей в виду: на что один представитель власти посмотрит не моргнув глазом, другой может счесть грубым нарушением.

В моем штате Аризона, двусторонняя полоса для левых поворотов может использоваться и для выезда на дорогу, например с парковки или переулка. Ты можешь выполнить левый поворот в центральную полосу, после чего перестроиться вправо, т.е. в основной поток машин, и продолжить движение. При этом, на мой взгляд, ускорение в этой полосе для последующего перестроения недопустимо - она предназначена для левых поворотов, а не для разгона.*** Вообще говоря, это довольно щекотливая тема, и разные судьи и представители правоохранительных органов могут иметь противоположные точки зрения касаясь правильного использования таких полос.

Не следует использовать эти полосы для пересечения перекрестков (помни, что Т-образный перекресток - это тоже перекресток), а также для обгона. Это самые распространенные ошибки, в дополнение к вполне естественной склонности водителей, только что выполнивших левый поворот из примыкающей улицы, притопить педаль газа, разогнаться до скорости потока и только после этого перестроиться в основной поток. Чтобы выполнить левый поворот правильно, ты должен остановиться сразу после выезда на центральную двустороннюю полосу для поворачивающих налево. После чего, оглянись через правое плечо и убедись, что ничто не мешает перестроиться

вправо, т. е. в левый ряд основного потока, и только после этого перестройся и продолжай движение.

Так почему же мы называем их "полосами самоубийц"? Одновременное движение машин в одной полосе навстречу друг другу может нервировать. Вообще-то, на таких малых скоростях риск аварии достаточно невелик. Имей в виду, что даже если другая машина выехала на эту полосу первой, ты все-равно имеешь право использовать эту полосу, и я не припомню каких-либо правил насчет "кто кому должен уступить дорогу" в этой ситуации. Будь вежлив и предусмотрителен, и старайся въезжать в эту полосу так, чтобы в выигрыше остались все участники. Это не самое лучшее место для выпендрежа.

***Примечание редактора: как резонно отметил Роберт Шаллер, интерпретация законов и правил разными правительственными организациями может оказаться противоречивой. Читатель Mike Kelly указывает на другую точку зрения в руководстве, выпущенном Департаментом транспортных средств штата Аризона. Вот что говорится в этом [руководстве](#): *"Эта полоса предназначена исключительно для автомобилей, выполняющих левый поворот из того или другого направления. Эта полоса обеспечивает безопасное пространство, необходимое для торможения перед выполнением левого поворота с одной улицы в другую (пересекающую или примыкающую) улицу , или же для ускорения после левого поворота на другую улицу. Водитель обязан:*

- *Сигнализировать поворот перед въездом в эту полосу*
- *Полностью выехать на полосу*
- *Быть готовым к тому, что в этом ряду могут оказаться другие участники движения*
- *Не использовать эту полосу для обгона или сквозного движения"*

Поэтому мы рекомендуем Вам связаться с местными властями и узнать, как следует использовать эту полосу в Вашем городе.

Правило 57: Избегай полос "реверсивного движения"

Бывает, что в городах центральные полосы некоторых больших улиц используются как "полосы реверсивного движения". Они помогают избегать пробок, когда в часы пик основная масса машин движется в одном направлении. К примеру: в Финиксе, штат Аризона, 7-я Авеню оборудована центральной полосой для поворачивающих налево из обоих направлений - между Северной Авеню и МакДауэлл Роуд (в общей сложности 10 километров). Но в утренние часы пик (с шести до девяти), эта центральная полоса предназначена исключительно для машин, едущих в южном направлении к центру города. После обеда, между тремя и семью вечера, эта полоса используется только для машин, направляющихся на север - те же самые люди возвращаются с работы. Эти ряды помогают обеспечивать бесперебойное движение, когда обычные полосы не справляются с нагрузкой. Короче говоря, все это выглядит очень хорошо. Но я никому НЕ советую пользоваться полосами реверсивного движения, а если кто-то все-таки ими пользуется, то предупреждаю о возможных опасностях.

Во-первых, вождение в полосе реверсивного движения означает предельную близость к потоку машин, идущих в противоположном направлении - вас разделяет всего ничего. Часто бывает, что эти ряды несколько уже обычных, и это может стоить тебе бокового зеркала, а-то и чего похуже.

Во-вторых, эти полосы предназначены для движения только в определенные часы. Скажем, некоторая полоса реверсивного движения начинает работу в семь утра (обычно часы работы обозначены на дорожных указателях). Когда ты последний раз сверял часы с остальными водителями на этой улице? То-то же. Левые повороты обычно запрещены, когда эти полосы начинают работу в режиме реверсивного движения. Так что хотя твой швейцарских хронограф и показывает 7:01 утра, на китайской подделке другого парня может высвечиваться 6:59. Так что, если он вдруг начнет поворачивать налево из центральной полосы - у вас обоих проблемы. Ведь такое вполне может случиться, разве нет?

А может случиться и так, что у того, другого парня включился режим "туннельного зрения" и он вообще не видит никаких дорожных знаков, забыл о времени суток, и

просто на автомате вспоминает, что вот ему пора сворачивать налево, а он как раз в центральной полосе, что очень кстати. И делает он это все в тоже самое время как ты думаешь, что это скоростная полоса реверсивного движения. Не хотел бы я оказаться на твоём месте в такой момент.

Полосы реверсивного движения были хорошей попыткой разгрузить дороги при наименьших затратах, так что не пришлось расширять некоторые улицы или может даже урезать чью-то частную собственность ради улучшения дороги. Может быть, они позволили некоторым городам сэкономить некоторую сумму и направить эти деньги на другие нужные проекты. Но человеку свойственно ошибаться, в том числе и за рулем автомобиля, и такие вот полосы только усугубляют ситуацию, что не есть хорошо с точки зрения защитного вождения. Когда-то в городе Туксон было несколько полос реверсивного движения, но недавно они избавились от последней из них. Финикс все еще не может расстаться с этими полосами, но хочется верить, что однажды это произойдет, и их трансформируют в обычные двусторонние полосы для поворачивающих налево. А тем временем я предпочитаю держаться правее, в нормальных рядах - подальше от неприятностей.

Правило 58: Сдай вправо, приближаясь к перекрестку

Передвигаясь в окружении других машин, очень важно быть *видимым*. Никогда нельзя быть уверенным в том, что другой парень достаточно внимателен, потому-что иногда он включает свой "автопилот". Тебя могут не увидеть по целому ряду причин. Постарайся сделать так, чтобы он тебя увидел.

В то время как ты подъезжаешь к забитому машинами перекрестку, автомобили из встречного потока (особенно те из них, что поворачивают влево) могут тебя и не заметить. В темное время суток многие водители испытывают проблемы с так называемым "ощущением глубины", так что им трудно выделять отдельные машины на фоне других источников света и теней. Кроме того, выстроившиеся в левом ряду автомобили могут скрыть от встречного потока факт твоего приближения. Риск аварии повышается также в сумерках или когда солнце находится у тебя за спиной.

В этой ситуации может помочь простое смещение вправо - чтобы лучше выделяться на общем фоне; это особенно важно для мотоциклистов, но я поступаю точно также, сидя за рулем своего пикапа. Одного лишь движения вправо может оказаться достаточно для того, чтобы тебя заметили встречные водители - это относительное движение поможет их глазам выделить тебя на общем фоне. Я смещаюсь вправо еще и для того, чтобы оставаться в поле зрения встречного потока, несмотря на машины слева от меня, выполняющие левый поворот.

Кроме того, всякий раз, когда я сижу за рулем мотоцикла и подозреваю, что все-еще невидим, я мигаю фарами, чтобы убедиться, что встречные машины видят меня на фоне городских огней и фар других автомобилей. После этого, я смотрю на его передние колеса. Если он меня не заметил и начинает поворачивать наперерез, я мгновенно это замечу по его колесам, начинающим поворачивать, и успею притормозить и объехать, избегая столкновения. А если я думал наперед, то уже сбросил скорость перед приближением к перекрестку.

Благодаря все этим действиям, выполненным последовательно, можно вполне предотвратить "случайную" аварию.

Правило 59: Остерегайся машин, стоящих у пешеходного перехода

Это простое правило, о котором многие водители просто забывают. Мы все знаем, что обязаны уступать дорогу пешеходам, переходящим улицу. Но как насчет тех из них, которых мы не видим?

Всякий раз, подъезжая к пешеходному переходу и видя автомобиль, идущий в одном с тобой направлении и стоящий перед "зеброй", ты обязан остановиться и убедиться, что перед этим автомобилем никого нет, и только после этого продолжить движение. Это не просто "защитное вождение" - очень часто этого требует закон.

Да, ты можешь видеть НЕКОТОРЫХ пешеходов, идущих по зебре перед тем стоящим автомобилем, но кое-кого ты можешь и не заметить - ребенка или инвалида на коляске.

Пешеход может наклониться, чтобы поднять что-нибудь с дороги, и, тут же выпрямившись, шагнуть тебе под колеса.

Именно поэтому запрещены обгоны возле пешеходных переходов рядом со школами. Обгоняя стоящий или медленно едущий автомобиль возле школы, ты подвергаешь опасности детей, которые могут остаться незамеченными из-за этой машины. Поэтому в таких местах предписывается "держаться строй" в потоке машин.

Будь внимателен, приближаясь к перекрестку, и если видишь, что кто-то уже остановился - притормози и остановись сам, пока не выяснишь, ПОЧЕМУ он остановился. И только после этого ездай дальше. Твоя осторожность может сохранить чью-то жизнь.

Правило 60: Оставайся в среднем ряду из соображений безопасности

Рассчитывая маршрут, ты можешь оказаться перед выбором - ехать по автостраде или по городской улице. Автострада предпочтительнее, поскольку вероятность аварии здесь ниже. На скоростных дорогах нет перекрестков, и, за редкими исключениями, все машины едут одинаково быстро. Это делает дорогу безопаснее.

Но по которой из полос автострады ехать безопаснее всего? На мой взгляд, в большинстве случаев - по средней. Вообще говоря, это мое правило основывается на опыте и простой логике. Мы можем иметь разные точки зрения на этот счет, но я хотел бы, чтобы ты поразмыслил над этим сам.

Некоторые инструкторы рекомендуют всегда держаться в правом ряду. Обычно я с этим не согласен, но могу их понять. (Кстати, сидя за рулем мотоцикла, я часто пользуюсь этой их рекомендацией, по ряду других важных причин). Их точка зрения основывается на том, что в правом ряду скорости несколько ниже. Поэтому в случае столкновения последствия могут оказаться не столь трагичными. Однако, вблизи въездов и съездов с автомагистрали правая полоса становится подобием перекрестка. Поскольку именно здесь машины постоянно совершают въезды и выезды из правой полосы, вероятность

аварии, хотя бы даже и несерьезной, здесь выше. Я же стремлюсь избегать ЛЮБЫХ столкновений.

Другие инструктора считают, что левый ряд наиболее безопасен, поскольку в нем меньше машин. Но ведь мы называем эту полосу "полосой обгона" или "высокоскоростной полосой", не так ли? Случись авария в этом ряду, последствия могут оказаться более серьезными из-за повышенных скоростей. Кроме того, во многих штатах вообще запрещена езда в левом ряду, если ты никого не обгоняешь, и в этом случае ты должен держаться правее. Кстати, существует ли такое понятие как "высокоскоростная полоса" в принципе? Отличается ли скоростной режим в левом ряду от всех остальных? Ответ на оба этих вопроса - "Нет". Допустимо ли превышение скорости во время обгона? Тоже нет, вопреки расхожему мнению.

Я считаю, что средний ряд или ряды наиболее безопасны. Ты должен избегать попаданий "в окружение". Выбирай такую скорость, чтобы вокруг машины всегда оставалась безопасная "прослойка". Не ездь в чужих "слепых зонах", и не позволяй другим ездить в твоих. В средней полосе легче маневрировать, поскольку у тебя есть два варианта. Если ты следишь за своей "зоной безопасности", то единственное, о чем тебе остается беспокоиться, так это о тех, кто обгоняет тебя, или кого обгоняешь ты сам. Оставляя по свободной полосе слева и справа, ты имеешь больше шансов уклониться от опасности, в случае чего.

В центральном ряду ты защищен от возможных недоразумений, которые случаются в правой полосе, и не стоишь на пути у лихачей, несущихся по левой. Те же, кто догоняют тебя сзади, смогут просто выполнить обгон слева или справа, если захотят. Имея все это в виду, я предпочитаю оставаться в среднем ряду.

Правило 61: Никогда не останавливайся на автостраде!

Да, конечно, это и ежу понятно. Но изо дня в день мы видим машины, стоящие на обочинах скоростных автотрасс. Возможно, у тебя просто нет другого выбора из-за поломки; в противном случае воспользуйся ближайшим съездом и найди парковку,

чтобы выбраться из потока на минуту-другую и посмотреть в карту, сменить компакт-диск и т. п.

Ты можешь возразить, что очень легко заметить стоящую на обочине машину, а избежать столкновения - и подавно. Однако, статистика неумолима - такие аварии случаются, и довольно часто. Я думаю, большая часть из них происходят вследствие того, что многие водители не желают ничего видеть дальше собственного капота. Еще бывает, человек отвлекается на что-либо в машине и она начинает съезжать в сторону. А может случиться и так, что водитель малость не в себе, скажем, под воздействием алкоголя. Он может упереться взглядом в машину на обочине и в таком вот трансе въехать прямо в нее. Между прочим, в часы пик практически каждый второй водитель имеет проблемы с вниманием и реакцией из-за усталости или нервоза, и вполне может спровоцировать аварию.

Обочина автострады - предельно опасное место. Остановка на ней опасна настолько, что дорожные патрульные обучены никогда не стоять между двух машин, чтобы не оказаться раздавленным в случае, если в их машину врежется сзади третий автомобиль. Если моя машина ломается в дороге, и я вынужден остановиться со спущенным колесом, то ремонт его на месте - это последнее, что я бы в такой ситуации стал делать. Вообще говоря, я бы оставался в машине и вызвал эвакуатор. Возиться с колесом нужно гденибудь за пределами скоростной автомагистрали, где нет машин, несущихся на скорости 120 км/ч. Может быть, ты это и сам заметил, но большинство водителей даже не притормаживают, завидя стоящую машину, и не перестраиваются влево, так что между пыхтящим над колесом бедолагой и несущимися мимо тоннами железа нет и полуметра. Хуже этого могут быть только его ноги, торчащие из-под машины на проезжую часть.

Если же ты все-таки решился отойти от машины, то некоторые эксперты по безопасности рекомендуют идти по ходу движения, а не навстречу ему. Логика здесь такова, что другие водители скорее заметят тебя, если только что видели стоящую машину. Не могу сказать, насколько эта теория верна, но она стоит того, чтобы иметь ее в виду. В любом случае, лучше оставаться в машине, разве что ты можешь БЫСТРО уйти в безопасное место, подальше от машины и от дороги (например, вверх по склону

придорожного холма). Ты можешь вернуться к своему автомобилю позже, когда за ним приедет эвакуатор.

Правило 62: Не пересекай разделительную линию на автострадах!

Относительная безопасность автомагистралей базируется на том принципе, что все машины едут в одном направлении с приблизительно одинаковыми скоростями, а перекрестки отсутствуют как таковые.

Это не только способствует безопасности движения, но и повышает пропускную способность дороги. Система междуштатных автострад была впервые предложена президентом Эйзенхауэром. А он впервые увидел нечто подобное, когда возглавлял наши войска на германском фронте в 1944 и 1945 годах. Это была система немецких автобанов. Президент был очень впечатлен эффективностью подобных высокотехнологичных сооружений в плане транспортировки войск и грузов. Впоследствии, он предложил Американскую Междуштатную Систему, и исходил при этом, по большому счету, из военно-стратегических соображений. Междуштатная Система имеет и другое название - Автомагистральная Система Национальной Безопасности.

Мы набираем скорость на въезде, и тормозим на съезде, однако, в моменты "входа" и "выхода" с автострады, мы должны перемещаться со скоростью, близкой к скорости всего остального потока. А если мне вдруг понадобилось развернуться? Пересечение разделительной линии или зоны требует оттормаживания в левом ряду, т. е. как раз там, где скорость потока максимальна. Можно поступить и по другому - затормозить в правом ряду и выполнить левый разворот наперерез всему потоку машин, несущихся со скоростью 110 км/ч. Эдакий подвиг камикадзе. Оказавшись в разделительной зоне, мы должны высмотреть окно в потоке, идущем в противоположном направлении. В зависимости от загруженности дороги, нам придется или предельно быстро набирать скорость в левом ряду этого потока (где средняя скорость выше 110 км/ч), или, опять же, пересекать его весь, чтобы попасть в правый ряд, и разогнаться уже там. Так вот, не

смотря на очевидную опасность таких маневров, водители делают это изо дня в день, ставя на карту не только свою, но и чужие жизни.

Единственный законный и БЕЗОПАСНЫЙ разворот на автостраде делается так: доезжаешь до ближайшего съезда и покидаешь автостраду, затем пользуешься транспортной развязкой и снова въезжаешь на автостраду, но уже в нужном направлении. Ты спросишь - а для чего же тогда на многих трассах проложены эдакие дорожные "перемычки", соединяющие оба потока? "Перемычки", точнее - "технологические разрывы" - предназначены исключительно для рабочих, обслуживающих автостраду, и для представителей закона. Всем остальным доступ сюда воспрещен. Кроме того, это очень опасно, поэтому никогда не пользуйся этими "перемычками"!

Правило 63: Ремни и подушки безопасности работают в паре!

Любая авария оканчивается тремя ударами.

Первый удар принимает на себя машина. После этого сидящий внутри человек бьется об выступающие элементы в салоне автомобиля. И, наконец, внутренние органы человека ударяются друг об друга и о кости скелета. Звучит устрашающе, не так ли? К счастью, у нас есть "друзья", всегда готовые прийти на выручку.

Автомобиль спроектирован так, чтобы сжиматься "в гармошку" вокруг тебя и, тем самым, поглощать энергию удара. Некоторые сетуют, что современные машины какие-то "хлипкие", по сравнению со старыми. И слава Богу. Да, современная машина спроектирована так, чтобы сминаться и поглощать энергию удара, и ее ремонт обойдется дороже. Но этот счет за ремонт - фактически счет за обеспечение твоей же безопасности. В старинных машинах, больше походящих на танки, ударопрочная конструкция не оставляла пассажирам ни единого шанса выйти целыми и невредимыми из серьезной аварии.

Во-вторых, интерьер современных автомобилей спроектирован так, чтобы "второй удар" повлек за собой как можно меньше последствий. Более мягкие пластик, винил и

обивка позволят тебе избежать лишних травм. Кроме того, здесь вступают в игру подушки безопасности. В последнее время такие подушки стали даже "умнее" - они могут "чувствовать" серьезность аварии и физические характеристики пассажира, и точнее рассчитывать силу выброса и время задержки подушки, чтобы лучше защитить "клиента". Автопроизводители постоянно изобретают и добавляют новые типы подушек безопасности (боковые, например), чтобы обеспечить дополнительную безопасную зону вокруг водителя и пассажиров.

И, наконец, что насчет "третьего удара"? Вспомним парашют. После прыжка с большой высоты, тебя убивает не само падение, а мгновенная остановка в конце. Парашютист избегает этой мгновенной остановки при помощи парашюта. В момент открытия, тот не сразу снижает скорость падения человека, но создает тягу, необходимую для постепенного "торможения". Через несколько секунд скорость снижается до величины, достаточной для безопасного приземления. Твой ремень безопасности работает по тому же принципу. Во время аварии он натягивается, когда тебя бросает вперед, и тем самым сглаживает перепад между скоростями "до" и "после" удара. Так что, один лишь ремень безопасности способен предотвратить некоторые (если не все) повреждения, вызванные "вторым" и "третьим" ударами. К счастью, есть еще подушки безопасности, которые обеспечивают дополнительную защиту.

Подведем итог. Подушки безопасности - это вспомогательные системы, и не работают сами по себе. Они работают только в паре с ремнями безопасности. Они не помогут, если тебя уже нет на сидении после удара. Если же пристегиваться правильно, то ремни помогут тебе остаться в том положении, где может защитить подушка безопасности. Так что позаботься о том, чтобы эти две системы работали в паре, то-есть так, как их спроектировали разработчики.

Правило 64: Береги голову!

Какой человеческий орган в случае травмы восстанавливается медленнее всех остальных (если вообще восстанавливается)? 40..50% черепно-мозговых травм случаются в автоавариях, и, даже если эти травмы незначительны, они могут изменить всю дальнейшую жизнь человека. 20% детских черепно-мозговых травм - результат

падения с велосипеда. Руки, ноги и ребра могут "зажить". К сожалению, поврежденный мозг выздоравливает не всегда.

При незначительных черепно-мозговых травмах восстановление занимает 3..4 месяца - в большинстве случаев (причем некоторые больные так и не выздоравливают). При травмах средней степени тяжести это уже 6..9 месяцев. При тяжелых черепно-мозговых травмах люди полностью восстанавливаются очень редко. Согласно данным британской ассоциации Хедвэй, специализирующейся на таких травмах, долговременные - или даже пожизненные - последствия *любой* черепно-мозговой травмы могут быть следующими:

- потеря чувствительности
- ухудшение восприятия, распознавания зрительных образов и оценки окружающей действительности
- заторможенные реакции
- неадекватное поведение
- неспособность концентрироваться
- изменение характера
- ухудшение двигательных функций
- плохая память
- пониженная обучаемость и коммуникативность

Даже если не принимать в расчет физическую боль и сопутствующие головные боли, разве это та жизнь, которую ты хотел бы прожить?

Сразу после травмы, осложнения (и дальнейшее повреждение) могут быть вызваны недостатком кислорода из-за кровопотери или закупорки сосудов, а также из-за

повышения кровяного давления и отека тканей, сдавленных черепной коробкой. Как говорят в Хеадвэй, "предупреждение лучше лечения".

И даже необязательно биться обо что-то головой, чтобы ее повредить - достаточно резкого, "хлесткого" движения, чтобы деформировались тысячи нервных волокон, и разорвались вены и артерии в мягких тканях. Отрегулируй подголовники как следует, и не забывай о ремнях безопасности. Подголовники должны быть выставлены на уровне головы, а не шеи, иначе рывок головой "вокруг" подголовника может окончиться еще более серьезной травмой.

Другая частая причина черепно-мозговых травм - выброс из машины. На многих "кладбищах автомобилей" можно найти экземпляры с характерным отверстием в лобовом стекле - это значит, что кое-кто забыл пристегнуться. Непристегнутый человек может не просто вылететь из машины, но и налететь головой на какой-нибудь объект (скажем, на телефонную будку).

Чтобы серьезно повредить голову, нужно всего ничего - удар на скорости 6 км/ч. Один мой друг умер после такого вот "пустякового" удара, поэтому эта тема так важна для меня.

Некоторые виды транспорта особенно травмоопасны. Много лет назад меня выбросило из мотоцикла на скорости 70 км/ч. Я помню, как летел головой вперед. Работники травматологий знают, что авария на мотоцикле - очень частая причина черепно-мозговых травм, и то же самое касается велосипедистов. Я всегда надеваю шлем, причем самый лучший шлем, какой только можно купить. Велосипедистам тоже следует заботиться о собственной безопасности - хороший шлем может стать границей между жизнью "всадника" и жизнью "овоща".

Правило 65: Не вози людей в кузове пикапа!

Кузов пикапа предназначен для грузов. Если тебе не безразлична судьба твоих пассажиров (или домашних животных) - не позволяй им сидеть в кузове. Даже самый

опытный водитель в мире не может контролировать все и всегда. Тебя могут "подрезать" или спровоцировать аварию как-нибудь еще.

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

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

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

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

Правило 66: Позаботься о незакрепленных объектах

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

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

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

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

Правило 67: Усаживай детей в центре

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

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

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

В некоторых штатах закон предписывает использование кресла до определенного возраста или веса. Но здесь нужно быть осторожным. Если ребенок тяжелее своих сверстников, это еще не значит, что его кости достаточно крепки. Скорее наоборот, он еще более нуждается в кресле, потому что его неформившиеся кости испытывают дополнительную нагрузку. Многие штаты даже меняют свои законы, указывая только возрастное ограничение, вместо ограничения по возрасту или по весу.

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

Правило 68: Не "накачивай" тормоза с АБС

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

Экстренное торможение без АБС базируется на технике, называемой "импульсное" или "пороговое торможение". Это выглядит как "накачивание" тормозов ногой, однако бездумное "накачивание" не сделает торможение более эффективным, скорее даже наоборот. Здесь важно "чувствовать", как ведут себя колеса и тормоза. Пороговое торможение подразумевает давление на тормоза до некоторой точки, при которой машину вот-вот занесет, и последующий немедленный сброс давления, чтобы избежать этого самого заноса. Цикл периодически повторяется - до остановки машины. Но это довольно сложно. Ты должен буквально "чувствовать" машину. Здесь все решают доли секунды, и нужно быть достаточно ловким, чтобы оставаться на грани между "скольжением" и торможением, не давая колесам заблокироваться. Освоив эту технику, ты сможешь останавливаться быстрее, чем любым иным способом. Но это требует практики - я раз десять сбивал конусы на полигоне, прежде чем смог перед ними остановиться. Я - Боб, Убийца Конусов!

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

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

Правило 69: Выбирай наиболее безопасный маршрут

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

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

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

На работу я добираюсь по трассе Interstate 10 до SR51, а там пользуюсь транспортной развязкой. Выехав на SR51, я стараюсь попасть в "car pool lane" (*прим. переводчика: car pool lane - полоса (обычно крайняя левая), где в определённые часы разрешается движение только общественному транспорту или автомобилям с определённым числом пассажиров, указанным на знаке. Во многих штатах там также разрешено движение мотоциклистов.*) - это самое безопасное место на трассе, но добраться до него нужно через три ряда плотного потока машин, которые к тому же часто и беспорядочно перестраиваются. В это время суток мотоциклист здесь как хромая утка на пруду, в первый день охотничьего сезона.

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

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

Правило 70: Используй Систему Защитного Вождения Дядюшки Боба

Это мое последнее, семидесятое по счету, правило защитного вождения. Разумеется, мы могли бы придумать еще парочку. Однако предыдущие 69 правил покрывают все основные и множество второстепенных концепций, от общих до более специфических. В Правиле №5 я говорил, что если бы ВСЕ водители соблюдали 4 базовых правила, то

никто и никогда не погиб бы в автомобильной катастрофе. Пожалуйста, прочти их еще раз (а я, пожалуй, допишу еще одно...):

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

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

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

4. **Не садись за руль, если нетрезв или нездоров.** Выжди как минимум 2 часа после *каждой* рюмки (50 г), прежде чем сесть за руль. Твоя голова должна быть ясной на все сто. Даже малые дозы алкоголя угнетают наиболее важные функции организма, которые так нужны водителю. Исследования показали, что концентрация 0,03..0,04% (а это около половины допустимой в большинстве штатов цифры) уже отрицательно сказывается на сознании и моторике, и в первую очередь страдает способность принимать решения. Обычно, от 30 до 50% всех аварий связаны с ухудшенным состоянием водителя. Алкоголь чаще приводит к авариям со смертельным исходом.

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

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

Удачи!