

Геннадий Кузнецов

Дорога длиною в жизнь

**"Безопасное" вождение-
гарантия безаварийного
управления автомобилем**

**Москва
Издательство Нобель Пресс**

УДК 37
ББК 74
Г34

Г34 **Геннадий Кузнецов**
Дорога длиною в жизнь: "Безопасное" вождение-гарантия безаварийного управления автомобилем / Геннадий Кузнецов – М.: Lennex Corp, — Подготовка макета: Издательство Нобель Пресс, 2013. – 124 с.

ISBN 978-5-458-67648-9

"Безопасное" вождение-это система четких правил управления транспортным средством, созданная на основе богатого опыта управления автомобилем в различных дорожных условиях и призванная максимально обезопасить водителя и других участников дорожного движения от аварийных ситуаций на дороге."Безопасное" вождение способно помочь развитию у водителя автомобиля высокой стрессоустойчивости, снижению негативных эмоций, принятию своевременных контраварийных действий в сложных дорожных условиях.

ISBN 978-5-458-67648-9

© Издательство Нобель Пресс, 2013
© Геннадий Кузнецов, 2013

Оглавление

Предисловие.....	5
«Безопасное» вождение автомобиля — гарантия безаварийности на дороге	9
Несколько слов о позитивном мышлении	13
Требования к водителю для создания безопасных условий при управлении автомобилем	21
Необходимые меры безопасности и правила действий во время движения на дороге.....	50
Правила действий водителя в условиях экстремального вождения а также ограниченного периода времени и дорожного пространства.....	71
Заключение	119

Используемая литература

1. Эрнест Цыганков, Сергей Воробьев. «Академия водительского мастерства».
2. Юрий Гейко. «Автоликбез».
3. СК «АльфаСтрахование. Статистика аварийных ситуаций на улицах городов России.
4. Роберт Шаллер. «70 правил «защитного» вождения».
5. Брайан Трейси. «Измени мышление — и ты изменишь свою жизнь».
6. Джон Вон Эйкен. «Возможно все».

Предисловие

«Дорогой мой! В тот момент, когда ты читаешь эти строки, меня уже нет в живых. Я погибла за рулем собственного автомобиля, когда ехала из города в аэропорт для встречи своей институтской подруги. В последнее время после нашего расставания я не находила себе места. Жизнь потеряла без тебя свой смысл, любимая раньше работа не доставляла уже удовольствия, а тяжелые, словно осенние тучи, дни тянулись так долго, что хотелось кричать от безысходности и горя. Я не знала, как мне жить без тебя, мой дорогой, без твоей поддержки, твоего внимания и твоей улыбки, которую я так любила. Я не знала, как бросить курить, о чем ты часто просил меня в последнее время. Чтобы заполнить образовавшуюся пустоту и не чувствовать себя совсем одиноко, я стала чаще задерживаться на работе, даже если не было большой необходимости, а дома старалась долго заниматься уборкой, наводя порядок и чистоту в нашей небольшой, но очень уютной квартире. Иногда просто уходила поболтать к соседке Ирке, знающей не известно откуда всегда последние сплетни, и которую ты когда-то за привычку часами болтать по телефону, назвал «Ирка-телестирка».

Вчерашний звонок бывшей институтской подруги, прилетающей в Москву в командировку на какое-то важное совещание, немного обрадовал меня. Ты не знал ее, так как сразу после окончания института она вышла замуж и улетела к мужу в Норильск. Я предложила встретить ее в аэропорту, пригласила к себе домой и она с радостью согласилась. По дороге в аэропорт я не переставала думать о тебе, волнение не покидало меня, и, чтобы убежать от грустных мыслей, я торопилась на встречу с Лидкой, то есть Лидией Васильевной, как теперь называли на работе мою бывшую сокурсницу.

Грузовик выскочил из-за поворота совсем неожиданно. Все, что я успела увидеть, это налетевший прямо на меня огромный длинный прицеп, развернутый поперек дороги. У меня не было никаких шансов, чтобы уйти от столкновения. Я погибла сразу, не успев даже предпринять какие-нибудь действия. Столкновение с автофургоном было настолько сильным, что переднюю часть машины сплющило почти до самой кабины, переломав мне ноги и позвоночник. Дальше двигаясь по инерции, фургон завалился на бок и протащил меня под собой в зажатой машине, пока не столкнулся с другим грузовым автомобилем, после чего мою машину вытолкнуло в кювет, где она перевернулась и загорелась. Приехавшим спасателям пришлось немало повозиться, чтобы вытащить мой обгоревший труп. Хорошо, что ты не видел меня в ту минуту. Твое сердце, наверно, не выдержало бы этой страшной картины. А мне хотелось, чтобы ты запомнил меня такой, какой увидел меня в первые минуты нашего знакомства: с густой челкой над глазами и веселой улыбкой. Тогда ты спросил мое имя и приподнес веточку сирени, почему-то сказав при этом: «На счастье». Вскоре мы стали жить вместе. Ты много и плодотворно работал, и в течение рабочего дня часто забывал даже позвонить, спросить, как у меня дела, из-за чего я, глупая, потом долго не могла разговаривать с тобой, постоянно злилась на тебя и твою работу. Мне было больно думать, что работа для тебя была важнее меня, и не понимала, что тебе в тот момент нужно было всего-то немного душевного тепла, моих нежных слов и тихого домашнего уюта. Теперь я это поняла, но поздно. Поняла, что жизнь не состоит только из одного вкусного ужина с вечерними новостями на кухне. Ты не смог долго терпеть мои упреки и обиды. Тяжело было признавать, что любовь стала причиной расставания. Но склеить ее, разбитую теперь, уже после смерти, увы, невозможно. Желаю тебе, дорогой мой, сил и здоровья, чтобы сбылись все твои планы, о которых

ты рассказывал мне в счастливые минуты нашей прошлой жизни.

Живи, мой любимый, долго. Помни обо мне и о том времени, когда мы были с тобой вместе и мечтали о нашем маленьком счастье, которое, мне казалось, будет длиться вечно!

PS. Старая гадалка, к которой мне посоветовала обратиться соседка Ирка, чтобы узнать свою дальнейшую судьбу, сказала, глядя прямо в глаза: «Не будет у тебя, милая, ни детей, ни семьи. Но жалеть об этом и плакать будет тот, кто не дал тебе ни того, ни другого». Я сначала не поняла смысла этих слов, а когда однажды воскресным вечером за городом я увидела из окна своей машины дорожную аварию, подумала, что такой же результат может стать причиной сказанных коротких фраз старой гадалки. И долго не размышляя, я написала тебе это письмо, придумав только возможный сюжет дорожного происшествия. Все остальное осталось голой правдой. Если произойдет то, о чем я тебе одному сообщила, ты сразу получишь это письмо и все узнаешь. Мне надо, чтобы ты услышал эти слова после моей гибели. Прощай, мой любимый. Да хранит тебя Бог!

Этой истории, как и письма одного из персонажей, конечно, не было. Их придумал сам автор, потому что в реальной жизни, к великому сожалению, эта трагедия могла бы произойти с любым человеком, будь он за рулем собственного автомобиля, или пешеходом, переходящим дорогу.

Смерть любого человека на дороге — всегда неестественное явление. Ведь всего несколько секунд назад ничего не предвещало о страшной трагедии. Живой и здоровый, он радовался собственному маленькому счастью, жил с мечтой о прекрасной и веселой жизни. Не преступавший ни разу закон, он радовался свободе и собственному

благополучию. Возможно единственный в семье своих родителей, он еще в школе научился отделять доброе от плохого, ценить прекрасное, уважать стариков и защищать младших. Чистое и светлое чувство любви только проснулось в его сердце, наполнило тревогой и нежностью, и казалось, что впереди ожидает такая же светлая жизнь, потому что ничто уже не сможет отнять ее.

А теперь он лежит мертвый в своем искореженном автомобиле далеко от собственного дома. Трагическая случайность на дороге лишила жизни, и никакая сила не в состоянии вернуть ее, вернуть к своей семье и работе. Смерть не от старости, не от болезни, а на дороге вдали от дома в результате чьей-то роковой ошибки, которой могло и не быть, будь кто-то другой в чужой машине чуть внимательнее за рулем — кто думал об этом хотя бы раз перед тем, как садиться за руль своего автомобиля?

Величайшая нелепость в жизни — трагическая, случайная смерть на дороге от удара другого автомобиля. Смерть человека, который по божьей воле пришел в этот мир, чтобы сделать его чуточку прекраснее, светлее и добрее. И кто-то другой уже не сможет это сделать за него, потому что каждый человек уникален по-своему, и каждый должен решать свою задачу, от которой зависит здоровье и счастье других людей. Смерть - это огромная потеря, которая, как мертвая нервная клетка, не заметная вначале, но по мере увеличения ее количества, становится в дальнейшем невосполнимой потерей для всего общества, как целого организма, снижая иммунитет и увеличивая опасность развития неизлечимой болезни.

В далеких тропических джунглях Латинской Америки живет небольшая красивая птица квезаль. Единственная птица в мире, которая умирает, попадая в неволю. Конкистадоры когда-то ловили ее и сажали в клетку, где от горя и тоски по свободе у нее происходил разрыв сердца. Мы, самые развитые существа на земле, убиваем друг друга часто по

глупой ошибке и несознательности, незнанию жизненно важных правил и нежеланию исполнять их. Добиваясь свободы и места под солнцем для себя, мы лишаем жизни и здоровья других, не менее свободных и достойных граждан. Не в тропических джунглях, а в цивилизованном обществе, где люди живут вместе бок о бок в одном городе, или в одном доме. И если мы еще не забыли, для чего живем на этом свете, необходимо защищать друг друга хотя бы от нелепой смерти на дороге, что под силу каждому водителю за рулем. Правила «безопасного» вождения помогут оказать немалую помощь, как не попадать в дорожные ситуации, сохранить жизнь и здоровье себе и другим людям.

«Безопасное» вождение автомобиля — гарантия безаварийности на дороге

«Безопасное» вождение — это система четких правил управления транспортным средством, созданная на основе богатого опыта вождения автомобилей в различных дорожных условиях и призванная максимально обезопасить водителя и других участников дорожного движения от критических ситуаций на дороге.

«Безопасное» вождение помогает у водителя автомобиля развитию высокой стрессоустойчивости, снижению негативных эмоций, принятию своевременных контраварийных действий в сложных дорожных условиях.

С учетом стремительного роста автопарков крупных городов мира, развития сети современных автомобильных дорог, проблема безопасности участников дорожного движения вышла на качественно новый уровень. Многие автомобильные эксперты принимают активное участие в создании различных методик, ставящих целью минимизацию риска дорожно-транспортных происшествий.

Концепцию «безопасного» вождения сформулировал и подробно изложил на страницах своей книги «70 Правил «защитного» вождения» американский эксперт Роберт Шаллер. На различных примерах из совокупного опыта многих американских водителей, а также из своего собственного, читателю предлагаются практические «защитные» приемы управления транспортным средством, применение которых, по мнению автора, поможет не только научиться выходить из критических и аварийных ситуаций на дороге, но и главное — научиться, как в них не попадать. Такое вождение автор назвал «защитным», имея в виду применение водителем различных мер защиты автомобиля от агрессивных и неопытных драйверов во время движения, а также защиту жизней пассажиров и пешеходов.

Широкому кругу российских автолюбителей предлагается прекрасная книга «Автоликбез», написанная автомобильным экспертом, известным журналистом и писателем, ведущим популярной передачи «Авторadio» Юрием Гейко. К сожалению, аварийность на дорогах страны и городских улицах продолжает оставаться высокой, не смотря на принимаемые властями меры. Причин много, и самый главный из них - «человеческий фактор», то есть, вина одних водителей не соблюдать правила дорожного движения, а других водителей — быть не готовыми к аварийным ситуациям. В нашей книге мы попытаемся еще раз рассказать, как избегать дорожных аварий, и может быть, научить приемам безаварийному вождению во многих случаях, в которых могут оказаться большинство водителей во время управления собственными автомобилями.

Соблюдение правила «безопасного» вождения способствуют развитию позитивного мышления у водителей, вырабатывают способность контролировать дорожную ситуацию.

В России по информации страховой компании «АльфаСтрахование» самыми не благополучными в плане попадания автомобилей в аварийные ситуации являются города Москва, Иркутск, Санкт-Петербург. Самым благополучным является Белгород, в котором водители бьются на дорогах в 2,6 раза реже, чем московские водители. В Белгороде число обращений водителей к страховым агентствам в результате аварий составляет один раз в 3,62 года, тогда как в Москве — один раз в 1,37 года, в Иркутске — один раз в 1,5 года, в Питере — один раз в 1,55 года.

По данным СК «АльфаСтрахование» негативные эмоции и уровень стресса у московских водителей на 31% выше, чем у среднестатистического российского водителя. Ежедневно на улицы Москвы выезжают более двух с половиной миллионов водителей, многие из которых имеют небольшой стаж вождения, более половины из них плохо знают улицы и переулки.

Помню, еще в советский период моему другу детства тесть подарил на годовщину свадьбы автомобиль «Жигули». Потом он рассказывал, как посадив в машину тещу, жену и мать он решил покатать их по Москве. Выехав на Садовое кольцо, он сначала повез их в Центральный парк им. Горького. Через какое-то время теща замечает с заднего сидения: «Сережа, мне показалось, что я уже видела это здание, которое мы сейчас проехали». Мой друг стыдливо спрятал голову в плечи и скромно промолчал. Он не мог им сказать, что от напряжения от управления машиной у него взмокла вся спина и вспотели руки, и что делает уже второй круг по Садовому кольцу, потому что, не успевает, из-за незнания дорожных развязок, своевременно перестраиваться в правый ряд для съезда на нужную улицу. Сегодняшний водитель транспортного средства уже не проедет прямо, если своевременно не перестроился в нужный ряд. Включив «аварийки» и двигаясь задним ходом, он будет настойчиво

возвращаться к пропущенному повороту, даже если для этого ему нужно будет остановить движение на данной полосе дороги. Мы часто потом вспоминали рассказ нашего друга, которого уже нет рядом с нами, сравнивая сегодняшний уровень автомобилизации и крайне низкий уровень водительской дисциплины во время управления автомобилем с тем периодом советской эпохи, когда машин на улицах было еще не так много, как сегодня. Но, несмотря на это, контроль за водителями со стороны Госавтоинспекции был очень жестким, во всех автопарках перед выездом машин на линию проводилась строгая медицинская проверка физического состояния водителей. А многие молодые москвичи, окончившие перед службой в армии автошколы и успевшие поработать водителями в Москве, как правило, попадали служить в ряды Советской Армии на самые ответственные участки. В артиллерийском полку, где мне довелось служить в начале семидесятых годов, у командира полка все солдаты-водители его служебного автомобиля были москвичами. Предпочтение им он отдавал не за красивые глаза, а за водительский опыт, который они приобретали до службы на столичных дорогах с плотным, по тем меркам, потоком машин. Хорошее знание Правил дорожного движения и обязательное их выполнение даже в условиях армейской службы добавляло им славы лучших водителей не только своей воинской части, но даже дивизии и выше. Сегодня, наверно, тот командир полка не взял бы солдата из Москвы водителем своего служебного автомобиля, и предпочел бы водителя из провинции на командирскую «Волгу». Военные тоже читают статистику аварийных происшествий в свободное от службы время.

По данным Государственной инспекции по безопасности дорожного движения сегодня транспортное средство в России, как источник гибели людей в дорожно-транспортном происшествии в 4-5 раз опаснее, чем в экономически развитых