

А.В. Ачкасов, А.Е. Финкель

КАК НЕ ПОПАСТЬ В ДТП

**КНИГА, КОТОРАЯ
СПАСЕТ ВАМ ЖИЗНЬ
ЗА РУЛЕМ**



Москва
2019

УДК 656.1
ББК 39.808
Ф59

Финкель, Андрей Евсеевич.

Ф59 Как не попасть в ДТП: книга, которая спасет вам жизнь за рулем / А. В. Ачкасов, А. Е. Финкель. — Москва : Эксмо, 2019. — 120 с. — (Правила Дорожного Движения).

ISBN 978-5-04-088819-1

Книга основана на опыте нескольких поколений водителей и поможет предотвратить 9 из 10 возможных ДТП.

Перед вами полезный и важный контент:

- подробный разбор более 100 самых распространенных аварийных ситуаций;
- практические советы по их предотвращению;
- около 200 детальных иллюстраций.

Издание будет полезно всем, кто ценит свою безопасность за рулем. Лучше увидеть возможные ДТП в книге, чем принять в них участие.

**УДК 656.1
ББК 39.808**

ISBN 978-5-04-088819-1

© Текст. Ачкасов А. В., 2019
© Текст. Финкель А. Е., 2019
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2019

Оглавление

От соавторов	7
Предупреждения	7
Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП)	8
Общие принципы безаварийной езды	8
Механизм развития ДТП	9
Часть 1. ДТП С ОДНИМ ИЛИ ДВУМЯ УЧАСТНИКАМИ	10
1.1. Наезды на пешеходов	10
1.1.1. Наезды на пешеходном переходе	11
1.1.1.1. Нерегулируемый пешеходный переход поздно замечен водителем.	11
1.1.1.2. Наезд из-за невыполнения водителем обязанности уступить дорогу пешеходу.	12
1.1.1.3. Наезд на пешехода над подземным переходом.	12
1.1.1.4. Наезд на пешехода под надземным переходом	13
1.1.1.5. Наезд на пешехода, вышедшего на дорогу из-под знака 1.22	13
1.1.1.6. Наезд на пешехода, переходящего дорогу на красный свет	13
1.1.1.7. Наезд на пешехода на повороте в результате его выхода на красный свет.	14
1.1.1.8. Наезд на пешехода на повороте в результате его выхода на зеленый свет	15
1.1.1.9. Наезд на пешехода после переключения светофора при завершении проезда перекрестка в прямом направлении	15
1.1.1.10. Наезд на пешехода после переключения светофора при завершении поворота налево	16
1.1.1.11. Наезд на пешехода на нерегулируемом перекрестке	17
1.1.1.12. Наезд на пешехода в результате торможения перед «зеброй» на скользкой дороге.	17
1.1.2. Наезды на пешеходов в жилой зоне	18
1.1.2.1. Наезд на пешехода при запуске двигателя.	18
1.1.2.2. Наезд на пешехода, внезапно выбежавшего из подъезда	18
1.1.2.3. Наезд на ребенка с мячом	18
1.1.2.4. Наезд на пешехода при движении задним ходом	19
1.1.3. Наезды вне пешеходного перехода	19
1.1.3.1. Непонимание между водителем и пешеходом	19
1.1.3.2. Наезд на пешехода в месте с ограниченной видимостью.	20
1.1.3.3. Наезд на пешехода, внезапно появившегося из-за угла	20
1.1.3.4. Наезд на пешехода, который внезапно шагнул с тротуара на проезжую часть	21
1.1.3.5. Наезд на пешехода, резко изменившего свою траекторию.	22
1.1.3.6. Наезд на пешехода на дороге с односторонним движением.	22
1.1.3.7. Наезд на водителя (пассажира), выходящего из припаркованного автомобиля на проезжую часть	23
1.1.3.8. Наезд на водителя, внезапно покинувшего свой автомобиль	23
1.1.3.9. Наезд на пешехода в темное время суток.	24
1.2. Наезды на велосипедистов, ДТП с мопедами и мотоциклами	25
1.2.1.1. Наезд на велосипедиста из-за несоблюдения бокового интервала	26
1.2.1.2. Дополнительная опасность, исходящая от детей-велосипедистов	27

Оглавление

1.2.1.3.	Столкновение с велосипедом при повороте транспортного средства на дорогу с полосой для велосипедистов	27
1.2.1.4.	Наезд на велосипедиста при повороте направо на регулируемом перекрестке	28
1.2.1.5.	Столкновение с мотоциклом при повороте направо или налево	28
1.2.1.6.	Столкновение с мотоциклом при попутном движении по одной полосе	29
1.3.	Столкновения	30
1.3.1.	Лобовые столкновения	31
1.3.1.1.	Внезапный выезд на встречную полосу из-за неосознанных действий водителя	31
1.3.1.2.	Выезд на встречную полосу на закруглении дороги	32
1.3.1.3.	Ошибочный поворот на встречную полосу на перекрестке	33
1.3.1.4.	Лобовое столкновение при объезде препятствия на уклоне	34
1.3.1.5.	Выезд на встречную полосу в результате ослепления	34
1.3.1.6.	Лобовое столкновение в темное время суток с автомобилем, имеющим неисправное освещение	36
1.3.2.	Боковые столкновения	36
1.3.2.1.	Поворот налево при выезде с прилегающей территории	37
1.3.2.2.	Поворот с дороги на прилегающую слева территорию	38
1.3.2.3.	Нарушение очередности проезда равнозначного перекрестка	38
1.3.2.4.	Нарушение очередности проезда неравнозначного перекрестка	40
1.3.2.5.	Проезд регулируемого перекрестка на запрещающий сигнал	41
1.3.2.6.	Столкновение при повороте налево/развороте на регулируемом перекрестке	43
1.3.2.7.	Столкновение при повороте на зеленую стрелку в дополнительной секции	43
1.3.2.8.	Проезд перекрестка при переключении светофора на запрещающий сигнал	44
1.3.2.9.	Проезд регулируемого перекрестка с несколькими пересечениями проезжих частей	45
1.3.2.10.	Выезд на перекресток до включения разрешающего сигнала светофора	46
1.3.2.11.	Неправильно включенные или не выключенные указатели поворота	46
1.3.2.12.	Неправильное положение на проезжей части перед разворотом	48
1.3.2.13.	Столкновение на перекрестке при одновременном повороте налево и развороте двух транспортных средств	48
1.3.2.14.	Разворот в три приема на узком участке дороги	49
1.3.2.15.	Движение через перекресток по трамвайным путям	50
1.3.2.16.	Обгон транспортного средства, поворачивающего налево	51
1.3.2.17.	Поворот налево с дороги, имеющей одностороннее движение	51
1.3.3.	Попутные столкновения	52
1.3.3.1.	Несоблюдение дистанции	52
1.3.3.2.	Внезапное резкое торможение	53
1.3.3.3.	Попутное столкновение с только что повернувшим автомобилем	55
1.3.3.4.	Попутное столкновение после разворота	55
1.3.3.5.	Попутное столкновение при объезде препятствия	56
1.3.3.6.	Нарушение правил перестроения	57
1.3.3.7.	Перестроение на близком расстоянии перед попутным трамваем	57
1.3.3.8.	Попутное столкновение в условиях недостаточной видимости из-за малой дистанции	58
1.3.3.9.	Попутное столкновение из-за негорящих стоп-сигналов	59
1.3.3.10.	Отсутствие (аварийное состояние) заднего защитного устройства на грузовике	59
1.3.3.11.	Попутное столкновение на скользкой дороге	60
1.3.4.	Касательные столкновения	61
1.3.4.1.	Неправильное расположение на полосе движения	61
1.3.4.2.	Внезапное начало движения припаркованного транспортного средства	63
1.3.4.3.	Касательное столкновение в месте слияния двух полос движения в одну	63
1.3.4.4.	Касательное столкновение при объезде препятствия	64

1.3.4.5.	Касательное столкновение при перестроении	64
1.3.4.6.	Столкновение при завершении перестроения («подрезание»)	65
1.3.4.7.	Касательное столкновение на автомагистрали	66
1.3.4.8.	Столкновение при въезде на перекресток с круговым движением	66
1.3.4.9.	Столкновение при въезде с перекрестка с круговым движением	67
1.3.4.10.	Столкновение при одновременном развороте в зоне для разворота	68
1.3.4.11.	Столкновение при повороте направо длинномерного транспортного средства	68
1.3.4.12.	Столкновение при повороте транспортного средства с длинным задним свесом	69
1.3.4.13.	Потеря управляемости автомобиля на скользкой дороге	70
1.3.5.	Наезды на стоящие транспортные средства, наезды на препятствия	72
1.3.5.1.	Наезд в результате отвлечения от управления	72
1.3.5.2.	Наезд из-за случайно брошенной педали сцепления	73
1.3.5.3.	Ошибка в распределении и переключении внимания	73
1.3.5.4.	Наезд сзади на автомагистрали	74
1.3.5.5.	Наезд сзади на транспортное средство, приготовившееся к левому повороту	75
1.3.5.6.	Наезд трамвая на транспортное средство, приготовившееся повернуть налево	76
1.3.5.7.	Наезд на стоящее транспортное средство в условиях недостаточной видимости	77
1.3.5.8.	Наезд на стоящее транспортное средство в темное время суток	77
1.3.5.9.	Наезд на препятствие из-за внезапной потери управления	78
1.3.5.10.	Наезд на препятствие из-за отказа тормозов	79
1.3.5.11.	Наезд на крупное животное	81
1.4.	Опрокидывания	82
1.4.1.1.	Опрокидывание при вписывании в поворот	82
1.4.1.2.	Опрокидывание при резких маневрах	83
1.4.1.3.	Опрокидывание при случайном съезде правыми колесами на обочину	83
1.4.1.4.	Опрокидывание на косогоре в условиях бездорожья	84
Часть 2. ДТП С ТРЕМЯ И БОЛЕЕ УЧАСТНИКАМИ		86
2.1.	Наезды на пешеходов	86
2.1.1.	Наезды на пешеходном переходе	86
2.1.1.1.	Выход пешехода из-за остановившегося транспортного средства	86
2.1.1.2.	Наезд на пешехода, завершающего переход дороги при включении водителю зеленого сигнала светофора	87
2.1.1.3.	Наезд на пешехода, которому не дали завершить переход дороги	87
2.1.1.4.	Наезд на пешехода при повороте на красный свет с зеленой стрелкой	88
2.1.1.5.	Выход пешехода из-за затора, образовавшегося на встречной стороне дороги	88
2.1.1.6.	Наезд на пешехода в результате наезда другого транспортного средства сзади	88
2.1.2.	Наезды на остановках маршрутных транспортных средств	89
2.1.2.1.	Внезапный выход пешехода из-за стоящего автобуса/троллейбуса	89
2.1.2.2.	Наезд на пешехода, бегущего через дорогу на свой автобус/троллейбус	90
2.1.2.3.	Внезапный выход пешехода из-за стоящего трамвая	90
2.1.2.4.	Выход пассажира из остановившегося трамвая	91
2.1.2.5.	Наезд на пешеходов, выходящих на проезжую часть к подъезжающему трамваю	91
2.1.2.6.	Наезд на пешехода, выбежавшего на проезжую часть к трамваю, стоящему на остановке	92
2.1.3.	Наезды вне пешеходного перехода	92
2.1.3.1.	Пропуск пешехода в неположенном месте и наезд на него соседнего транспортного средства	92

Оглавление

2.1.3.2.	Наезд на пешехода, избежавшего из-за проехавшего встречного транспортного средства	93
2.1.3.3.	Наезд на пешехода, который испугался встречного транспортного средства	94
2.1.3.4.	Наезд на пешехода перед поворотом на красный свет с зеленой стрелкой	95
2.1.3.5.	Наезд на пешехода при встречном разъезде на трамвайных путях	95
2.1.3.6.	Наезд сзади на ремонтируемое транспортное средство	96
2.2.	Наезды на велосипедистов	96
2.2.1.1.	Наезд на велосипедиста при встречном разъезде на двухполосной дороге	96
2.2.1.2.	Левый поворот или разворот велосипедиста на многополосной дороге	97
2.3.	Столкновения	98
2.3.1.	Лобовые столкновения	98
2.3.1.1.	Лобовое столкновение при обгоне	98
2.3.1.2.	Обгон в условиях недостаточной видимости и освещенности	101
2.3.1.3.	Лобовое столкновение при обгоне вслед за другим транспортным средством	101
2.3.1.4.	Лобовое столкновение при обгоне вблизи неравнозначного перекрестка	102
2.3.1.5.	Лобовое столкновение при объезде автомобиля, стоящего на проезжей части за поворотом или в начале спуска	102
2.3.2.	Боковые столкновения	103
2.3.2.1.	Столкновение из-за пропуска пешехода при завершении поворота налево	103
2.3.2.2.	Ожидание поворота налево с повернутыми колесами	104
2.3.2.3.	Одновременный поворот налево со встречных направлений	105
2.3.2.4.	Поворот налево на прилегающую территорию	106
2.3.2.5.	Левый поворот на дорогу с прилегающей территории	106
2.3.2.6.	Обгон и опережение на нерегулируемых перекрестках	107
2.3.3.	Попутные столкновения	108
2.3.3.1.	Столкновение из-за пропуска пешеходов при завершении поворота направо	108
2.3.3.2.	Попутное столкновение при повороте направо на главную дорогу	109
2.3.3.3.	Правый поворот на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств	110
2.3.4.	Касательные столкновения	110
2.3.4.1.	Касательное столкновение при завершении обгона	110
2.3.4.2.	Объезд внезапно обнаруженного препятствия или остановившегося автомобиля	111
2.3.4.3.	Объезд автомобиля, приготовившегося к повороту налево	111
2.3.4.4.	Внедрение в плотный транспортный поток при интенсивном движении	113
2.3.4.5.	Неправильное пользование полосой разгона	113
2.3.4.6.	Въезд на главную дорогу под острым углом при наличии препятствия на направляющем островке	114

От соавторов

Цель этой книги очень проста: поделиться опытом безопасного вождения автомобиля в самом что ни на есть практическом смысле — через примеры тех дорожно-транспортных происшествий, которые чаще всего происходят на наших дорогах. Можно сказать, что это горький опыт, накопленный многими поколениями водителей — наших предшественников.

При составлении книги первоочередное внимание уделялось тем аварийным ситуациям, которые представляют угрозу для жизни и здоровья людей. Менее опасные случаи рассматриваются в зависимости от того, насколько часто они происходят в реальной жизни. Поэтому в тексте Вы увидите пометки «Особо опасно», «Очень часто» и «Весьма часто». В результате получилось опи-

сание 133 аварийных ситуаций. По ориентировочным оценкам, их доля в общем количестве ДТП составляет не менее 90%. Иными словами, выполняя в полном объеме рекомендации из этой книги, водитель сумеет предотвратить девять из десяти угрожающих ему дорожных аварий.

Хотелось написать книгу так, чтобы она принесла пользу большому количеству людей — начиная от новичков и заканчивая бывалыми автомобилистами. Поэтому весьма вероятно, что часть информации покажется Вам слишком очевидной, а часть — слишком мудреной. Однако есть надежда, что каждый водитель, будь он велосипедистом или «дальнобойщиком», найдет для себя что-то полезное и сумеет взять на вооружение некоторые практические советы.

Предупреждения

1. В данной книге рассматриваются типовые аварийные ситуации. Несмотря на то, что обычно они возникают и развиваются по одному и тому же сценарию, каждая аварийная ситуация может обладать своими особенностями, которые порой имеют большое значение. Поэтому Вы не должны слепо копировать приведенные ниже «рецепты» — в каждом конкретном случае водитель принимает решение с учетом всех имеющихся обстоятельств. Отвечать за последствия принятого решения придется Вам, и никому другому.

2. Некоторые рекомендации из этой книги могут показаться Вам рискованными или слишком сложными для

исполнения. Вы не обязаны соблюдать их любой ценой. Берите на вооружение только те советы, которые соответствуют уровню Вашего водительского мастерства и точно не причинят вреда Вам, Вашему автомобилю и окружающим.

3. Подобный сборник аварийных ситуаций — наша первая попытка собрать и обобщить имеющийся опыт нескольких поколений водителей. Возможно, Вы встретите в книге неточности или не найдете информацию, которая кажется Вам важной. Пишите нам на почту aprepod@yandex.ru — мы постараемся учесть Ваши замечания и сделать книгу лучше при переиздании.

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП)

На дорогах России происходит огромное количество дорожно-транспортных происшествий. Статистика утверждает, что каждый год в них гибнут и получают ранения около двухсот тысяч человек. А ведь есть еще и ДТП без пострадавших, которых в несколько раз больше!

Нельзя сказать, что каждое ДТП — это роковая случайность, которую было невозможно предотвратить. Наоборот, теоретически можно избежать любого дорожного происшествия. Но, тем не менее, всё новые и новые поколения водителей попадают в аварии в совершенно стандартных ситуациях, об опасности которых их просто никто никогда не предупреждал! На протяжении десятилетий разные люди изо дня в день совершают за рулем одни и те же ошибки и потом жестоко расплачиваются

за это. Когда-то давным-давно это относилось к нашим бабушкам и дедушкам. Если ничего не изменится, то на те же самые грабли со временем начнут наступать наши внуки и правнуки.

Разумеется, по мере накопления собственного опыта каждый водитель учится распознавать опасные ситуации на дороге и старается их избегать. Однако делается это бессистемно, наугад и вслепую, зачастую ценой унесенных жизней и разбитых судеб. Хотелось бы, чтобы в соответствии с принципом «предупреждён — значит, вооружён», начинающие водители накапливали знания, необходимые для безаварийной езды, менее затратными методами — например, с помощью чтения данной книги.

Общие принципы безаварийной езды

Представления о безопасном вождении, сформировавшиеся в те далекие времена, когда автомобилями на дорогах было меньше, чем конных экипажей, подразумевали, что если строго соблюдать Правила дорожного движения, то никаких ДТП не случится. С тем, что Правила нужно соблюдать, никто не спорит и поныне, однако в 21-м веке это условие является необходимым, но недостаточным.

К сожалению, даже самая высокая квалификация не гарантирует водителю, севшему за руль, что ничего плохого с ним не произойдет. Однако если говорить о вероятности попадания в ДТП, то её можно снизить в несколько раз, если вооружиться знанием наиболее распространенных аварийных ситуаций.

Проблема безопасности дорожного движения существует и решается на разных уровнях — государственном, региональном, местном и, наконец, на уровне одного отдельно взятого водителя. Казалось бы, влияние «нижнего» уровня на общий результат должно быть минимальным, однако на самом деле всё обстоит совершенно наоборот. Одна песчинка ничего не решает, но когда под действием ветра миллион песчинок летит в определенную сторону — возникает пыльная буря, управлять которой местные власти и государственные органы еще не научились. Взвзвись за написание этой

книги, мы стремились создать условия для того, чтобы «ветер» подул в правильном направлении...

Глядя на проблему с нижнего уровня, мы можем сказать, что безопасное управление транспортным средством опирается на три базовых водительских навыка. Их можно сформулировать следующим образом:

- 1) умение правильно «видеть» дорожную обстановку и прогнозировать её развитие;
- 2) умение выбирать и поддерживать безопасную скорость движения;
- 3) умение создавать в процессе поездки безопасное пространство вокруг своего транспортного средства.

Все остальные «секреты» безаварийной езды являются следствием трех перечисленных выше навыков. Если они есть — хороший водитель, может быть, не сразу, но получится. Если их нет — как бы водитель ни старался ездить «остороженько» и «аккуратенько», он будет постоянно находиться в группе риска.

Все три умения тесно связаны друг с другом. Так, размер безопасного пространства, которое требуется движущемуся автомобилю, напрямую зависит от его скорости, а скорость должна выбираться с учетом того, какова окружающая дорожная обстановка, и как она может измениться в ближайшие секунды.

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП)

Пока водитель анализирует ту или иную ситуацию, она меняется в режиме онлайн и постоянно требует новых решений, а также корректировки прежних. Не успели Вы благополучно проехать оживленный перекресток и забыть о нем, как на Вашем пути может оказаться медленно едущий автомобиль, скользкий участок дороги или припаркованный грузовик, из-за которого кто-то уже собрался выбежать на проезжую часть. Всё это — *потенциальные опасности*, которые в процессе Вашей поездки постоянно сменяют друг друга.

Далеко не каждая потенциальная опасность пре-

вращается в реальную. Девяносто девять тревог из ста, скорее всего, окажутся напрасными, но какая-то одна, заранее неизвестная, может стать причиной возникновения ДТП. Поэтому водитель в какой-то степени похож на футбольного вратаря — его работа заключается в том, чтобы постоянно «отбивать удары». Любая неожиданность, которую ему не удалось предусмотреть в процессе наблюдения за дорогой, — это удар по воротам, который он прозевал. И если однажды удар окажется точным, то водителю придется открыть счет собственным дорожным авариям.

Механизм развития ДТП



Среди причин ДТП, которые указываются в сводках Госавтоинспекции, обычно упоминается «превышение скорости», «отвлечение от управления», «несоблюдение дистанции», «неудовлетворительное состояние дорожного покрытия» и т. п. Однако, помимо официальных причин, есть нечто, что объединяет практически все дорожно-транспортные происшествия. Эта общая причина — острая нехватка времени на то, чтобы водитель принял верное решение и осуществил его.

Если бы между осознанием опасности и наступлением ДТП в запасе у водителя было хотя бы пять секунд, то подавляющего большинства дорожных происшествий удалось бы избежать. Как правило, изыскать эти дополнительные секунды вполне реально, вот только водитель в силу разных причин этого не делает. Если он поздно заметил опасность или недооценил её, то меры предосторожности он начнет принимать с опозданием. Если перед этим была неправильно выбрана скорость или не

хватало окружающего пространства, то транспортное средство не успеет остановиться или повернуть, а значит, попадет в ДТП.

Однако принять какие-либо меры предосторожности водитель может только в том случае, если он понимает, откуда исходит опасность, и в чем она состоит. Когда человек спокойно идет по улице, а ему кричат «Берегись!» — он теряется и не знает, каким образом ему спастись. Совсем другое дело, если он настроен на встречу с опасностью заранее.

Практически у любой аварийной ситуации есть признаки, по которым её можно было распознать, а также дополнительные обстоятельства, которые могут привести к еще более опасному развитию событий. Опытный водитель отличается от неопытного тем, что он знает достаточно много таких признаков и старается реагировать на них упреждающим образом, не доводя ситуацию до точки кипения.

Чтобы накопить подобную базу знаний, совершенно не обязательно каждый раз участвовать в ДТП лично. Оказавшись очевидцем дорожно-транспортного происшествия (на улице, за окном, на экране телевизора, в Ютубе или на страницах этой книги), Вы всегда можете мысленно поставить себя на место любого действующего лица и задать вопрос: «А как бы я поступил, чтобы не оказаться в подобной ситуации?» И хотя зачастую это не очень приятные мысли, лучше предаваться им в спокойной обстановке, без боли, крови, скрежета и грохота — и желательнее прежде, чем этот скрежет и грохот ворвется в Вашу спокойную и размеренную жизнь.

Часть 1. ДТП С ОДНИМ ИЛИ ДВУМЯ УЧАСТНИКАМИ

В большинстве дорожно-транспортных происшествий участвуют двое — автомобиль и пешеход, автобус и велосипедист, мопед и трактор, и так далее. В такой паре практически всегда есть тот, у кого было преимущество в движении (он же — «потерпевший») и тот, кто должен был уступить дорогу, но не сделал этого («виновник ДТП»).

Случаются и такие аварии, в которых принимает участие только одно транспортное средство. Например, оно может врезаться в дерево, опрокинуться, провалиться в яму, упасть с обрыва. Некоторые из этих ситуаций мы также рассмотрим в данном разделе.

1.1. НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДОВ

Наезд на пешехода — один из самых распространенных случаев среди ДТП, сопровождаемых ранениями или гибелью людей. Это неудивительно — ведь пешеход, в отличие от водителя, не защищен кузовом транспортного средства, и даже не очень сильного удара бывает достаточно, чтобы причинить ему серьезные травмы.

По большому счету, все наезды на пешеходов делятся на две группы. В первую группу попадают случаи, когда водитель видел пешехода издали, но в результате всё равно совершил наезд. В таких ситуациях вина водителя неизбежно присутствует. Либо он не следил за дорогой и поздно заметил пешехода, либо видел пешехода, но недооценил опасность и бездействовал, считая, что «само рассосётся», либо выбрал неправильное решение (например, объехать пешехода вместо того, чтобы снизить скорость). Если же ни одной из перечисленных ошибок водитель не совершил, а наезд все равно произошел — значит, остается только одно объяснение: он двигался с превышением скорости, что, в конечном счете, не позволило вовремя остановиться.

Вторая группа наездов характеризуется тем, что пешеход оказался на пути транспортного средства в самый последний момент, резко свернув на проезжую часть с тротуара или выбежав на нее из-за какого-нибудь постороннего объекта. Если в первом случае водители описывают свои действия словами «тормозил, потом бил», то во втором — наоборот: «бил, потом тормозил». Это говорит о том, что водитель не знал об опасности заранее и не предполагал, что она может возникнуть. Од-

нако и такие обстоятельства не оправдывают водителя полностью — он должен был понимать, что кто-то может выскочить из-за угла, а значит, объезжать этот угол следовало так, чтобы не задавить человека.

Поведение пешехода, описанное во втором случае, особенно свойственно детям. Более половины всех наездов на детей происходит в условиях ограниченной видимости и объясняется двумя вещами — отсутствием у ребенка опыта перехода дороги и особенностями детского мышления. Как правило, ребенок не в состоянии думать о том, чего он в данный момент не видит собственными глазами, а в нашем случае он не видит приближающийся автомобиль — точно так же, как водитель этого автомобиля не видит ребенка. И если взрослый пешеход в такой ситуации сначала выглянул бы из-за угла, и только потом подумал, можно ли переходить дорогу, то ребенок перебегает её сразу, не подозревая об опасности.

С другой стороны, существенной проблемой для водителя являются пешеходы пожилого возраста. Во-первых, они далеко не всегда хорошо видят и слышат. Если приближается автомобиль темно-серого, коричневого или черного цвета, то из-за возрастных изменений зрения пожилой человек может его просто не заметить, особенно если на этом автомобиле будут погашены наружные огни. Во-вторых, многим пожилым людям свойственно по старой памяти переоценивать свои физические способности. Думая, что успеют перебежать дорогу, такие пешеходы могут ошибаться в своих расчетах. В-третьих, пожилые люди теряются в ситуациях, где требуется при-

нять и быстро выполнить нестандартное решение — например, отпрыгнуть в безопасную сторону, когда на Вас мчится автомобиль или мотоцикл.

Во многих случаях наезду на человека предшествуют некоторые тревожные признаки, на которые водитель не обратил внимания. Любая странность в поведении пешехода, которого Вы видите на своем пути, должна Вас настораживать. Если пешеход движется нетвердой походкой, топчется на одном месте, бежит по тротуару или быстро приближается к проезжей части, не глядя в Вашу сторону — всё это опасные сигналы, на которые нужно реагировать незамедлительно. Чтобы избежать наезда, водитель должен начинать торможение не тогда, когда человек уже шагнул под колеса, а в тот момент, когда возникает первое подозрение, что он может это сделать. Даже если Ваше торможение окажется лишним, Вы ничего не потеряете, но зато в критической ситуации заблаговременно сниженная скорость может стать единственным спасением. Это и называется умением *предвидеть* возникновение опасности.

В дополнение к сказанному, при наблюдении за дорожной обстановкой обязательно нужно обращать особое внимание:

- на пешеходов в наушниках. Из-за громкой музыки они могут не услышать шум двигателя и даже подаваемые звуковые сигналы;
- на пешеходов в капюшонах. Капюшон ограничивает боковой обзор, и те, кому лень повернуть голову, пытаются ориентироваться на слух, не

отдавая себе отчет, что капюшон, помимо всего, поглощает еще и звуки;

- на пешеходов, разговаривающих по мобильному телефону;
- на пешеходов, занятых на ходу чтением, набором смс-сообщений, видеосъемкой, ловлей покеемонов и так далее.

Но даже когда ситуация штатная, и ничто не вызвало Вашего беспокойства, причиной наезда может стать роковая случайность, произошедшая с пешеходом непосредственно при переходе дороги. Человеку может стать плохо, он может споткнуться и упасть на ровном месте, у детской коляски может отвалиться колесо, у пакета с продуктами — оторваться ручка, и так далее. Каждое из этих событий маловероятно, однако это не означает, что оно исключено полностью. Планируя свои действия, водители, как правило, не делают поправку на эти обстоятельства, а после ДТП заявляют, что не предполагали такого развития событий. Чтобы однажды не оказаться в подобной ситуации, Вы всегда должны учитывать «закон Мэрфи», который гласит: «Если какая-либо неприятность может случиться — рано или поздно она случается».

Наезд на пешехода может произойти на пешеходном переходе, в жилой зоне, на перекрестке, а также в местах, не предназначенных для перехода дороги. Рассмотрим наиболее распространенные ситуации и попробуем дать рекомендации, как свести к минимуму возможные риски.

1.1.1. НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ

1.1.1.1. Нерегулируемый пешеходный переход поздно замечен водителем

Особо опасно
Весьма часто

Как известно, нерегулируемый переход должен быть обозначен двумя дорожными знаками, а также разметкой, которую все называют «зеброй». Для того чтобы переход был более заметным, используют ярко-желтую светоотражающую окантовку вокруг дорожных знаков, дополнительные полосы разметки желтого цвета, кое-где — светофоры, работающие в режиме мигающего желтого сигнала, а также искусственные неровности.



В то же время, на некоторых дорогах до сих пор стоят старые дорожные знаки без окантовки, а «зебра»

нанесена без желтых полос. С учетом нашего климата, разметка может оказаться полустёртой или вовсе отсутствовать, дорожный знак может упасть в результате случившегося накануне ДТП, а разросшееся на тротуаре дерево или припаркованный перед «зеброй» грузовик



может загораживать не только знак, но и пешехода, который собрался перейти дорогу.

Водитель, который слишком поздно заметил людей на «зебре», как правило, решает продолжать движение

ДТП С ОДНИМ ИЛИ ДВУМЯ УЧАСТНИКАМИ

с прежней скоростью, чтобы избежать резкого торможения и поскорее освободить переход. Однако в этом случае он становится заложником ситуации — ему остается

надеяться, что пешеходы проявят благоразумие и осторожность. Но если что-то пойдет не так, то остановиться он уже не успеет.

Советы водителю

Если Вы едете по знакомому маршруту («дом — работа», «магазин — дача» и т. п.), то все места, где расположены нерегулируемые пешеходные переходы, нужно помнить наизусть. На незнакомой дороге важную роль играет правильное наблюдение, позволяющее распознать пешеходный переход издалека. При этом ориентироваться лучше не на разметку, которой может и не

быть, а на дорожные знаки. При движении по широкой дороге, особенно по её левым полосам, нужно быть внимательнее, потому что знаки, установленные на тротуаре, могут не попасть в поле зрения. Естественно, Вы должны искать взглядом не только сам переход, но и людей, которые собираются перейти дорогу.

1.1.1.2. Наезд из-за невыполнения водителем обязанности уступить дорогу пешеходу

Особо опасно
Весьма часто

Классический пример ДТП на нерегулируемом переходе — это тот случай, когда пешеход был уверен в том, что транспортное средство *обязано* его пропустить, а водитель не собирался этого делать. Несмотря на правоту пешехода, далеко не каждый, кто сидит за рулем, всегда готов уступать дорогу в такой ситуации.

Особенно трудно это действие даётся водителям с большим стажем, которые начинали управлять автомобилем в те годы, когда пропускать пешехода на «зебре» было не принято, и это вошло у них в привычку. Такие водители уступают дорогу пешеходам, только когда успевают вспомнить о них, то есть далеко не всегда.

Советы водителю

Если Вы начинающий водитель, то нужно просто установить для себя четкое правило: «Я пропускаю пешеходов на нерегулируемом переходе». В большинстве случаев у водителя есть такая возможность, и вопрос заключается в том, имеется ли у него такое желание. О ситуациях, в которых такой возможности у водителя нет, мы поговорим отдельно.

Если Вы — водитель со стажем, который время от времени забывает пропускать людей на «зебре», то Вам нужно задуматься о том, что всё больше пешеходов на дороге знает о своих правах и требует их соблюдения, и что риск совершить наезд на человека возрастает с каждым годом. Избавляться от укоренившихся привычек бывает тяжело, но это тот случай, когда нужно постараться.

1.1.1.3. Наезд на пешехода над подземным переходом

Особо опасно



Многие водители считают, что уж где-где, а рядом с подземным пешеходным переходом никто не станет перебежать дорогу наперерез транспортным средствам. Эти водители серьезно заблуждаются.

Именно в таких местах наезды на людей происходят систематически.

У пешехода может быть много поводов, чтобы не

переходить дорогу под землей, а срезать себе путь по поверхности — спешка, плохое самочувствие, тяжелые сумки и еще сто пятьдесят «уважительных причин». Особенно склонны к такому нарушению пожилые люди, которым бывает трудно спускаться и подниматься по ступенькам. Разумеется, следует ожидать опасности и от детей, которые могут просто не обратить внимания, что поблизости имеется подземный переход.

Советы водителю

Водитель не должен высматривать на тротуаре спуск под землю, отвлекаясь от управления. Достаточно обращать внимание на дорожные знаки, установленные в таких местах. Однако нужно понимать, что они ставятся не для красоты, а для информирования об опасности. А значит, необходимо замечать такие знаки издалека.

Запомните важную вещь: нарушение Правил пешеходом не даёт водителю права его задавить. Вы должны

сделать всё возможное и невозможное, чтобы этого избежать. И здесь особое значение приобретает выбор скорости — она должна позволить Вам остановиться в случае опасности. Это особенно важно, когда в поле зрения уже есть люди, которые, вероятно, намереваются перебежать дорогу поверху.

Вряд ли пешеход станет рисковать собственной жизнью, когда мимо него движется плотный транспортный поток. Соблазн возникает в тех случаях, когда дорога пу-