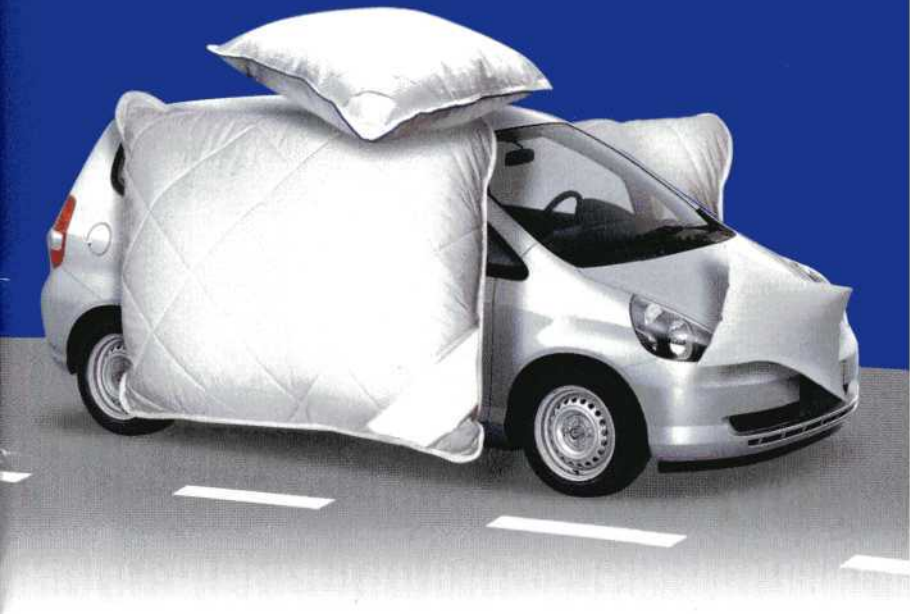
Горбачев М. Г.

СЕКРЕТЫ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ



Книга, продлевающая жизнь!

УДК 656.1
ББК 39.808
Г 67

Горбачев М. Г.

Г 67 Секреты безопасного вождения / М. Г. Горбачев. — М.: Эксмо, 2008. — 48 с: ил. — (Правила Дорожного Движения).

ISBN 978-5-699-27483-3

В прошлом автогонщик, чемпион СССР, а ныне тренер по автоспорту и известный журналист Михаил Горбачев, автор бестселлеров по вождению автомобиля, раскрывает секреты быстрой и безопасной езды на современном автомобиле.

УДК **656.1**
ББК 39.808

© Горбачев М. Г., 2008
© Назин И. Н., 2008
© ООО «Альди-Принт» 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

ISBN 978-5-699-27483-3

Автор и издатель не несут никакой ответственности за последствия неверно понятых советов или упражнений по вождению автомобиля приведенных в этой книге. Автомобиль — источник повышенной опасности и может нанести вред самому водителю и окружающим. Будьте осторожны и внимательны в любых ситуациях, не нарушайте ПДД!

ОСНОВНЫЕПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Постоянное внимание.

2. Обоюдная предусмотрительность.

Что значит постоянное внимание? Всегда прогнозировать развитие ситуации, думать на несколько шагов вперед. Таким образом можно предугадать возникновение аварийной ситуации. Постоянно рассчитывать на внезапное возникновение опасности. Она может исходить от других участников движения. Например:

а) от детей или велосипедистов;

б) от неумелых или опасных водителей;

в) от машин с иностранными или неместными номерными знаками;

г) от пешеходов, особенно пожилых и инвалидов.

Надо предвидеть и постараться избежать последствий неблагоприятных погодных условий, неудовлетворительного состояния проезжей части, по причине которых может ухудшиться сцепление шин с покрытием дороги или снизиться видимость.

Это:

а) гололедица, ямы, повороты, холмы;

б) туман, снегопад, дождь;

в) боковой ветер, аквапланирование.

Что касается ям или других препятствий на дороге, то смотреть на них надо только боковым зрением. Если сфокусировать свой взгляд на яме, которую необходимо объехать, обязательно в нее попадешь! Так устроен человек. Его будто «притягивает» то место, на которое он смотрит. Одно из основных правил автогонщиков гласит: «Надо смотреть туда, куда хочешь попасть!»

Опасным может стать и автомобиль, которым вы управляете. Например, в силу обстоятельств вы оказались за рулем незнакомого автомобиля. У него непривычно для

вас расположены органы управления, он имеет другие габариты, иначе ведет себя в поворотах, иначе реагирует на тормозную педаль.

Обоюдная предусмотрительность означает: не настаивать на своей правоте, а допускать возможность ошибки другого участника движения. В такой ситуации во главу угла должна быть поставлена общая безопасность. Иными словами, если кто-то нарушает правила, вы должны быть терпимым и спокойным. Почему произошло нарушение, умышленно или случайно, в такой ситуации неважно. Главное — предотвратить саму возможность аварии или дорожного происшествия. Например, в таких случаях как:

а) женщина с коляской переходит улицу;

б) водитель перепутал ряды и хочет занять ваш ряд;

в) водитель, преодолевающий подъем встретил на своей полосе препятствие;

г) играющие на проезжей части дети;

д) водитель, выезжающий из двора или ворот, хочет влиться в плотный поток транспорта;

е) водитель встречного автомобиля не успевает перестроиться на свою полосу после обгона;

ж) водитель не успел закончить разворот на перекрестке.

Причинить вред другим участникам движения, а проще говоря, создать аварийную ситуацию можно простым невыполнением правил движения или неосторожным поведением:

а) превышением разрешенной скорости;

б) выездом на встречную полосу в повороте;

в) остановкой в неположенном месте;

г) слишком поздно переключившись на ближний свет;

д) несоблюдением дистанции;

е) несоблюдением предписаний дорожных знаков;

ж) неоправданно резким торможением;

з) неосторожным открытием дверей автомобиля.

Причиной неприятностей могут стать неисправности вашего автомобиля:

а) «лысые», то есть изношенные, шины;

б) неотрегулированные фары;

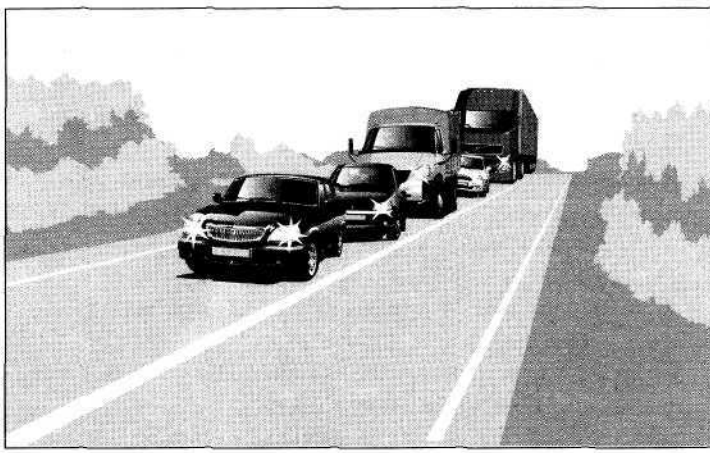
в) неотрегулированные тормоза;

г) слишком большой люфт в рулевом колесе;

д) загрязненные стекла и зеркала.

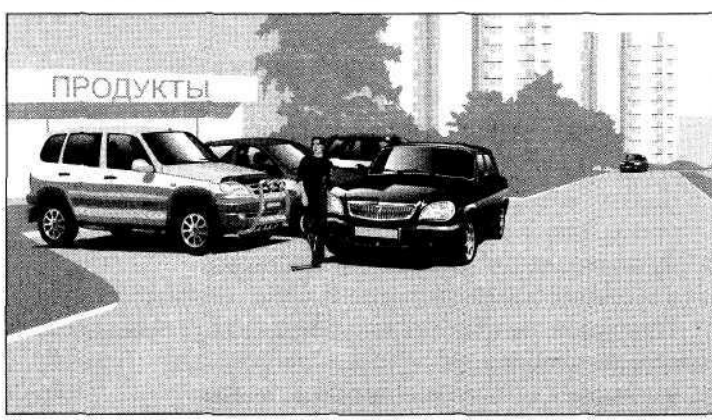
Водитель может создать другим участникам движения неудобства своим некорректным поведением. Хорошо, если эти действия не станут причиной транспортного происшествия. Вот их перечень:

а) движение с маленькой скоростью без особых причин;



в) вынужденная остановка в неподходящем месте по причине отсутствия топлива;

б) «блокировка» других автомобилей на стоянке;



в) высадка пассажиров с багажом на остановке общественного транспорта, несмотря на приближающийся автобус;

г) остановка во втором ряду, чтобы бросить письмо в почтовый ящик;

д) движение в левом ряду, когда свободны правые.

Подобными действиями можно причинить другим участникам движения большие неудобства или даже мелкий ущерб. Например:

а) на большой скорости проехать лужу и обрызгать пешеходов;

б) быстро проехать пыльное место в населенном пункте, подняв большое облако пыли;

в) включить музыку в машине на полную громкость при открытых окнах;

г) упорно сигналить у светофора замешкавшемуся водителю.

ОБ ЭКСТРЕМАЛЬНОМ ВОЖДЕНИИ, ИЛИ НЕСКОЛЬКО НЕОБХОДИМЫХ ПРАВИЛ

«Автомобиль — это роскошная игрушка, которая является, к сожалению, повышенным источником опасности. Езда по такому мегаполису как Москва, где огромное количество машин, уже экстремально. Но смысл всего вождения, любого движения — это опасность, будь то бег на лыжах или езда на машине. Все это требует огромного внимания».

Владислав Барковский —
автогонщик, каскадер, комментатор

Для начала хотелось бы поговорить о том, зачем вообще обычному водителю нужны навыки экстремального вождения.

Я сразу хочу внести ясность, что вождение не всегда должно быть экстремальным. Но у нас, в России, условия вождения экстремальные. Для того, чтобы в этих экстремальных ситуациях обойтись без всяких повреждений автомобиля и, не дай бог, травм водителя, пассажиров, нужно обладать приемами, которые позволяют в этих экстремальных условиях управлять автомобилем безопасно.

Существует ошибочное мнение, что гонщики — это ребята сорви-голова, у которых нет страха и чувства самосохранения. На самом деле все не так. Автогонщик отличается от обычного водителя двумя важнейшими качествами. Во-первых, он всегда знает, какое у него сцепление шины с дорогой в любых условиях. Без этого нельзя водить автомобиль. И второе — он прогнозирует ситуацию, то есть работает на опережение. Он просчитывает все возможные варианты. Смотрит не на бампер впереди идущего автомобиля, а через три машины, через четыре, то есть видит обстановку в целом, у него очень хорошо развито боковое зрение.

«Всю сознательную жизнь я учился управлять автомобилем. Да и сегодня постоянно открываю для себя что-то новое в этом процессе». Эти слова принадлежат известному артисту, автогонщику Дмитрию Певцову. Главное условие достижения совершенства в вождении — никогда не думать, что вы его достигли. Каждая поездка — это тренировка, которая может заменить обычному водителю курсы повышения водительского мастерства, а начинающему гонщику — гоночную школу. «Не слишком ли сильно сказано?» — воскликнет иной читатель. Наверное, все-таки занятий стренером ничто не заменит. Некоторым кажется, что заплатив деньги и отзанимавшись несколько уроков, они станут совсем другими водителями. Это совершенно неверно. Совершенствоваться необходимо всегда. Каждая поездка на автомобиле должна стать своеобразной тренировкой. Тренировки должны быть постоянными, ежедневными. Припоминаю плакат на стене одного спортивного клуба: «Кто-то где-то в этот момент тренируется. Когда ты встретишься с ним лицом к лицу в соревновании — он выиграет у тебя!» Как спланировать свои тренировки, как обрести необходимые навыки в процессе каждодневного вождения, вы прочтете в этой книге.

Приведу простейший пример. Вот элементарное упражнение. Вы едете по загородному шоссе. Впереди знак ограничения скорости до 40 км/ч, попробуйте ехать точно 40 км по спидометру, чтобы стрелка не отклонялась ни на миллиметр. Знак 60 км/ч — попробуйте ехать со скоростью 60. С первого раза, каким бы это упражнение не показалось простым и элементарным, у вас ничего не получится. Потому что сложно новичку держать постоянную скорость и на подъемах, и на спусках. Скорость напрямую связана с чувством автомобиля — нажимать на газ нужно немножко раньше, когда дорога пошла в горку. При подъеме скорость падает. С горки — слишком поздно отпустите газ и скоростной режим превысите.

Или попробуйте не заехать на сплошную разделительную полосу колесом, а ведите свой автомобиль точно по середине ряда. Такие упражнения вырабатывают чувство автомобиля. Попробуйте ехать с оптимальной скоростью,

чтобы автомобиль не клевал носом при торможении, не раскачивался и не дергался. День за днем постоянные тренировки сформируют у вас чувство автомобиля.

Надежный водитель все время анализирует свои действия и владеет автомобилем. Чувствовать автомобиль, владеть им, что это такое? Вот высказывание знаменитого гонщика Джонни Парсонса на эту тему: «Старайся почувствовать машину, как часть своего тела, а сознание заставь слиться с ней. Это должно быть так же четко, как то, что шины сделаны из резины. Если получится, тогда ты почувствуешь шины своими нервными окончаниями. Это грандиозное ощущение!»

Владислав Барковский: «Это как обувь покупать — меряешь красивый ботинок, одел на ногу и сказал — это мой ботинок. Удобно! Вот также любой автомобиль нужно приспособить под себя».

Да, от машины зависит многое. И начинается все с посадки за рулем. К сожалению, у нас в стране существовал неправильный эталон посадки. Водители очень близко сидели к рулю, практически касаясь грудной клеткой рулевого колеса, так как спинка сиденья в наших машинах не регулировалась.

Потом гонщики Формулы I постепенно стали отодвигаться от руля и отодвинулись настолько, что ездили в положении полулежа, еле-еле касались руля вытянутыми руками. С большим опозданием это стало модой. И сейчас такая мода, к сожалению, существует. Но дело в том, что гонщик Формулы I лежит, и ноги у него также выпрямлены, а в обычных условиях часто водители спинку сидения откидывают очень далеко, руки распрямлены, но ноги очень сильно согнуты. И согнутые ноги очень сильно затрудняют действие с педалями. Посадка гонщика Формулы I для езды в городе не подходит.

Оптимальную посадку придумали раллисты — спинка сиденья должна быть отрегулирована строго вертикально, водитель сидит прямо, не расслабляясь. В таком положении лучше работает вестибулярный аппарат.

Вторая основная ошибка -— большинство водителей не держат руль двумя руками. Руль надо всегда держать обе-

ими руками, тем более, если вы управляете современным автомобилем. На современных машинах короткое рулевое управление. Если вы правильно расположили руки на руле — по циферблату часов 15:45,— то можете проходить любые повороты, вообще не снимая рук с руля. Есть абсолютная истина (ее знает любой автогонщик), что если держать руль одной рукой, и в этот момент что-то случается, например, лопается колесо, то шансы удержать машину на дороге равняются нулю — счет в критической ситуации идет на доли секунды, а вы уже опоздали среагировать.

Очень важно правильно выдержать дистанцию. Начинающие водители, особенно женщины, жалуются, что плохо видят дорогу, не успевают вовремя среагировать на действия впереди идущей машины, чувствуют себя неуверенно в общем транспортном потоке. Причина одна — несоблюдение дистанции.

Есть элементарная формула, по которой определяется оптимальная дистанция: половина скорости, выраженная в метраже. Если вы едете 60 км/ч, то до автомобиля, впереди идущего, должно быть 30 метров. В городе дистанция сокращается приблизительно на коэффициент 0,3. Это 20—25 метров до впереди идущей машины. Таким образом вы не ограничиваете себя ни в маневренности, ни во времени принятия решения на совершение маневра. К сожалению, дистанцию в России не соблюдают. А вот в Германии за несоблюдение дистанции полагается штраф — на автобанах установлены специальные камеры, и автомобили, которые не соблюдают дистанцию на большой скорости, фотографируются, а водителя штрафуют.

Плохо, когда у автомобиля, стоящего перед вами, тонированные стекла. За таким авто действительно ничего не видно. Если вы стоите в пробке и перед вами тонированный автомобиль, сместитесь чуть-чуть в сторону в своем ряду, чтобы получить хоть какой-нибудь обзор. Вам нужно понимать, когда трогаются с места машины, и когда пора принимать решение начинать движение. Будьте внимательны в плотном потоке, не маневрируйте! В пробках ведите себя спокойно.

Водитель должен все время наблюдать и оценивать дорожную ситуацию, быть готовым к тому, что неожиданно из-за поворота выскочит машина, на проезжую часть выбежит пешеход, впереди идущий грузовик затормозит. Проигрывайте в голове аварийные ситуации и будьте к ним готовы — не превышайте скорость, не маневрируйте, соблюдайте дистанцию.

БЫСТРО, НО БЕЗОПАСНО

«Гонки, конечно, не сравнимы с искусством балета или музыки. Но когда я вижу Фанхио, скользящим в повороте, для меня это то же, что и пируэт в исполнении Павловой на сцене. В гонках невозможно достичь совершенства. Можно сделать это на конкретном автомобиле в конкретном повороте. Но на свете существует столько поворотов и столько автомобилей, столько покрытий и неучтенных факторов! Мне это напоминает погоню за радугой — чем ближе к ней подбираешься, тем дальше она ускользает. Это делает гонки самым захватывающим видом спорта!»

Стирлинг Мосс

Я вообще считаю, и все гонщики так считают, что самое интересное в вождении автомобиля — это прохождение поворотов. К сожалению, подавляющее большинство наших водителей не умеет правильно проходить повороты. Поворот проходится по определенной схеме, которая не может быть произвольной. Руль поворачивают до входа в поворот, а не во время прохождения. Вот это элементарно, однако не укладывается у водителей в голове. И чем выше скорость, тем эта точка — начало прохождения и поворота руля — отодвигается все дальше и дальше от поворота, то есть вы должны повернуть руль заранее и пройти весь поворот по определенной дуге, которая позволит вам на выходе из поворота руль не доворачивать... Там руль «распрямляется», то есть вращается не в сторону поворота, а обратно. Простая вещь: повернули руль — проходите поворот, в конце поворота руль поворачиваете обратно. При выборе такой траектории в конце поворота ваш автомобиль не теряет скорость, а разгоняется.

К сожалению, многие водители попадают в аварии из-за незнания элементарных основ. Один гонщик Формулы I

на вопрос, какой совет вы можете дать обычным водителям, ответил: никогда не ездить быстро. И он абсолютно прав — основная масса водителей ездить быстро не умеет и не представляет, к чему могут привести их ошибочные действия в условиях большой скорости. Например, когда на скорости нужно пройти поворот, водитель-новичок старается повернуть заранее, оставляя себе как можно больше места для маневра, в итоге ему приходится доворачивать руль на выходе из поворота, в самый ответственный момент. И естественно, автомобиль выходит из-под контроля — так как во время поворота степень сцепления шин с дорогой минимальна и малейшая ошибка приводит к заносу или сносу автомобиля, потому что водитель неправильно распределяет нагрузку на шины.

Как же действовать правильно, как научиться оптимально проходить повороты? Необходимо затормозить до поворота, перейти на понижающую передачу и правильно выбрать траекторию, а на выходе из поворота просто распрямить руль. Вот что сказал легендарный гонщик Эмерсон Фиттипальди: «Дружба гонщика со своим автомобилем происходит на уровне ощущений. Ты должен чувствовать то, что чувствует твоя машина, и постоянно приспосабливаться к ней. Как будто машина — часть твоего тела».

Если бы каждый водитель стремился почувствовать машину, аварий было бы намного меньше. Совершенно правильно говорят, не надо ездить быстро, если не умеешь!

НА ГОНКАХ ВЫСТУПАТЬ НЕ СОБИРАЮСЬ!

Так заявляет подавляющее большинство водителей, считая, что для поездок на дачу особого мастерства в управлении автомобилем не требуется. До места назначения такие водители рано или поздно не доезжают. Нужно ли обычному водителю уметь делать то, что с легкостью выполняет автогонщик? Судите сами: каждая экстремальная ситуация на дороге требует молниеносной реакции водителя и правильных контраварийных действий. Только так можно избежать аварии или значительно смягчить ее последствия.

Вождение автомобиля в любом случае — игра на опережение. Не может быть застывших ситуаций, действовать нужно не задумываясь, реагировать быстро и четко, представляя, какие последствия будут от того или иного контраварийного приема. На скользкой дороге водители часто попадают в аварии — автомобиль неожиданно срывается в занос, что делать? В автошколе водителей учат, что во время заноса надо резко поворачивать руль в сторону заноса, дальнейшие действия — тайна за семью печатями.

Если ваш автомобиль попал в занос, нужно повернуть руль в сторону заноса и тут же обратно. Причем в сторону заноса руль поворачивают резко, быстро, а обратно еще быстрее. В случае своевременных действий есть шанс, что вам удастся справиться с заносом. Что же происходит? Давайте рассмотрим ситуацию на наглядном примере. Возьмите стул и попробуйте балансировать стулом, поставив его на ладонь одной ножкой. Если вы будете ждать, пока стул начнет падать, и побежите за ним, он упадет. А вот подстроиться под него, подвигать в такт ладонью, то есть пытаться балансировать — в этом залог успеха.

Такая же тактика с рулем. Нельзя, чтобы руль застывал в неподвижном состоянии! Резко крутить в сторону заноса и обратно, в сторону заноса и обратно. И вы не попадете в аритмический занос, ваша машина не развернется на 180 градусов.

Предвижу вопрос читателей по поводу переднеприводных, заднеприводных и полноприводных машин. Конечно, есть отличия в управлении автомобилями с различным типом привода. Переднеприводный автомобиль в заносе скользит боком, его хочет развернуть центробежная сила. Не нужно отпускать педаль газа! Крутящий момент, то есть тяга на передних колесах, буквально вытягивает машину, не дает ей разворачиваться вокруг своей оси! Если же сбросить газ в ответственный момент, то с машиной будет бороться труднее и вы лишитесь возможности противостоять заносу. Автомобиль с задним приводом в критической ситуации ведет себя иначе: газ во время заноса нужно отпускать плавно, не до конца, наполовину. Резко бросать газ нельзя — ошибочное действие для всех видов привода. По сути, резким сбросом газа вы ставите машину поперек дороги. Гонщики пользуются таким приемом при скоростном прохождении поворотов и делают это сознательно. Прием называется контрсмещение, то есть силовое прохождение поворота в заносе.

Для отработки успешных контраварийных действий нужна практика и тренировки. Для этого есть специальные площадки, школы повышения мастерства. Свой автомобиль, на котором ездишь ежедневно, нужно почувствовать. В городе этого не сделаешь. А вот почувстовать, как и когда автомобиль уходит в занос, на каком покрытии, на какой скорости, понять, как вести себя в этих ситуациях, можно только на автодроме.

Владислав Барковский рассказал, как его знакомый молодой режиссер купил автомобиль: «Он мне позвонил и говорит: «Знаешь, я купил машину, но ездить боюсь». Четыре часа в проливной дождь я провел с ним в центре города, на Ходынке, и показал, что его машина, обычная «девятка», может делать. Он был в ужасе. После я его усадил за руль. Полный газ, поехали, задний ход. Он почувствовал машину. И буквально через пару дней говорит: "Ты, знаешь, я уже езжу вовсю, страх пропал"».

Рассмотрим ситуации **с экстренным торможением.** Как правильно тормозить внезапно и на большой скорости? Что делать? При торможении надо помнить, что чем нежнее

обращение с тормозной педалью, тем лучше будет сбалансирован автомобиль, и тем больше шансов пройти поворот на пределе, то есть максимально быстро. Естественно, нажатие и отпускание тормозной педали должно происходить очень быстро. Но скорость нажатия не должна быть одинаковой — самое важное, чтобы торможение было прогрессивным, то есть с увеличивающимся давлением на педаль. Начинать торможение нужно плавно — чем дальше, тем больше увеличивая силу нажатия на педаль. Если затормозить слишком резко, передние колеса окажутся перегружены и заблокируются. Отпускать педаль нужно тоже как можно более плавно, но при этом максимально быстро. Технику прогрессивного торможения можно абсолютно безопасно и спокойно отрабатывать каждый день при езде по обычным дорогам.

При экстренном торможении на машинах с ABS надо просто ударить по тормозам что есть силы. Колеса при этом не заблокируются и шины не пойдут юзом — **ABS** как раз и предназначается для того, чтобы предотвратить блокировку колес. А если ситуация действительно серьезная, требуется еще и выжать сцепление. Сцепление? Абсолютно верно! Это поможет объехать препятствие на торможении или спасти ситуацию в повороте, где скорость оказалась слишком велика. На современных автомобилях система **ABS** работает настолько хорошо, что можно полностью на нее положиться и нейтрализовать тормозной эффект мотора, который в данном случае будет только мешать. Для водителя машины без **ABS** такая тормозная траектория в повороте называется «slow down». Сбавить скорость в повороте он может только на коротких прямых участках: руль прямо — тормоз, снова повернул в поворот — тормоз отпущен.

Переключение передач. Как не ошибиться в переключении, то есть не включить, например, вместо четвертой вторую передачу? Основное правило — не спешить. При поспешном переключении водитель неизбежно быстро убирает правую руку с руля и берется за переключатель, машина в этот момент делает зигзаг влево. Это связано с анатомическим или, скорее, с биомеханическим строе-

ние рук человека. Прежде чем убирать правую руку с руля, силу, с которой левая рука держит руль, следует увеличить. Совершенно недопустимо браться за ручку переключателя двумя пальцами или разворачивать руку ладонью вперед при включении третьей или пятой передачи. На современных автомобилях передач, как минимум, пять, и появляется все больше шестиступенчатых вариантов. Остановимся подробнее на приемах переключения скоростей на многоступенчатых коробках. Наличие пятой и шестой передачи добавило к классической схеме переключения «Н» вторую половину справа и она стала напоминать букву «Ж». Это добавление диктует такое правило: для включения передач в левой половине ладонь поворачивают к себе, а для работы с правой половиной — от себя. Вариант, когда пальцы равномерно охватывают ручку, а ладонь лежит на ней сверху, идеально подходит только для переключения со второй на третью передачу (движение по диагонали). Для включения второй передачи, причем неважно с первой или с третьей, ладонь поворачивают к себе. При переключении со второй на третью или с четвертой на пятую и обратно, важно нежно двигать ручку по диагонали и она сама найдет нужную передачу. При включении пятой передачи следует слегка давить на ручку по диагонали вправо и вперед, без разницы с какой передачи вы ее включаете, с четвертой или с шестой. И еще раз: не надо пытаться двигать ее в поперечном направлении в положении нейтраль! Соответственно, при включении на шестую передачу ладонь смотрит в сторону пассажирского сиденья и слегка давит в ту же сторону, чтобы не включить по ошибке пятую передачу. В положении нейтрали ручка переключения сама найдет верное положение, важно не прикладывать к ней грубую силу. Например, при переключении с пятой на четвертую просто два раза потянуть ручку на себя с небольшой остановкой на нейтрали, но без давления влево!

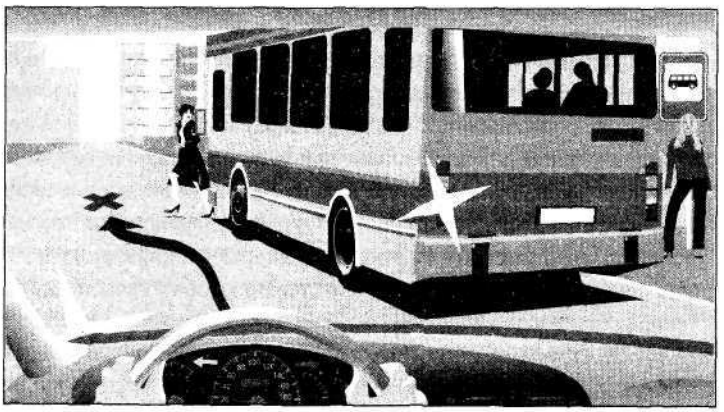
Так нужно ли иметь гоночные навыки простому водителю, научиться не бояться автомобиля, ездить, уповая не только на чувство самосохранения, но и на знания. Дает ли что-то опыт гонок водителю? Поучиться у автогонщиков стоит, так как, по большому счету, практически все при-

емы, которые используются в гонках, можно и должно в несколько видоизмененной форме использовать в повседневной езде. Верится с трудом? Но, многие гоночные приемы можно с успехом отрабатывать на обычных дорогах за рулем «гражданского» автомобиля. Суть в том, что знание основ теории управления автомобилем и умелое их применение поднимает надежность любого водителя на качественно новый уровень. Важен и психологический настрой: в обычной повседневной жизни речь идет о преодолении некоего барьера, развитии чувства автомобиля. Опыт гонок дает, прежде всего, умение предсказывать на два, на три шага вперед действия всех участников движения, дорожную обстановку, дорожные условия.

ЕЗДА В ГОРОДЕ - ТЕСТ НА ВЫЖИВАНИЕ

Езда на автомобиле по городу — серьезное испытание не только для новичка, но и для опытного водителя: ежесекундно меняющаяся ситуация и огромный поток информации требуют повышенного внимания. Ситуация на дороге ни на секунду не должна выходить из-под контроля водителя. Потеря контроля над ситуацией даже на доли секунды приводит к аварийной ситуации. Анализ аварий корпоративного автотранспорта одной из столичных фирм дал такие результаты: менее 5% аварий произошли по причине разворота автомобиля на скользкой дороге и остальные 95% из-за невнимательности водителей. Здесь есть, о чем задуматься!

Итак, на городских улицах водитель должен уметь собирать множество дополнительной информации. У классного водителя всегда отлично работает боковое (периферийное) зрение. Такой водитель видит потенциально опасных пешеходов на краю тротуара, готовых броситься под колеса автомобиля, даже если они скрыты припаркованными вдоль тротуара автомобилями. Он знает, что из-за остановившегося на остановке автобуса или троллейбуса на проезжую часть могут выскочить пешеходы и обязательно снизит скорость у остановок общественного транс-



порта. Особенно непредсказуемы в таких ситуациях дети. Опытный водитель разглядит ноги пешеходов в просвете между дорогой и днищем автобуса и вовремя затормозит. Начинающие водители чувствуют себя на городских улицах неуютно из-за неумения отсеять важнейшую информацию от второстепенной.

Представим себе идеального водителя в городском движении. Боковое зрение — его вторая натура, но есть еще так называемый «третий глаз» или шестое чувство. Они помогают водителю наблюдать всю картину движения как бы сверху. Такой водитель постоянно владеет меняющейся ситуацией, он всегда знает, что происходит спереди, сбоку и сзади от его автомобиля. Мало того, классный водитель в состоянии предугадать самый неожиданный маневр другого участника движения. Вот как описывает свою езду по городу автогонщик Олег Кесельман, призер длинных гонок, выступающий на автомобиле Porsche Carrera GT: «По городу езжу плавно и быстро, делая минимум движений. Никаких резких ускорений и экстренных торможений. Практикую быстрый, но рациональный стиль езды. Ездить спокойно и медленно для меня неприемлемо, так как считаю это опасным. Я всегда предпочитаю двигаться быстрее потока по своей собственной траектории. Это позволяет мне управлять ситуацией. Если движешься со скоростью потока, он управляет тобой, и ты ему подвластен. Любой участник движения становится при этом потенциально опасным, а я чувствую свою незащищенность».

Опытный водитель практически не попадет в аварийные ситуации. Этим он и отличается от опасного водителя, которому может быть и удается как-то чудом, до поры до времени, благополучно выходить из них без потерь. Развить умение прогнозировать развитие дорожной ситуации можно так: приучите себя постоянно моделировать аварийные ситуации в своем воображении. Например, проезжая остановку городского транспорта вы должны представить, что из-за стоящего автобуса неожиданно появляется пешеход. Что вы будете делать? А если приближающийся к перекрестку автомобиль не затормозит и выедет перед вами? А что, если тот автомобиль вас «подрежет» или резко затормозит?

Хватит ли вам места, чтобы уйти от столкновения? А что вы будете делать, если вон из-за того, стоящего у тротуара грузовика на проезжую часть выбежит ребенок? Проигрывая в голове развитие подобных ситуаций, вы научитесь всегда оставлять достаточно места для маневра.

Очень важно соблюдать дистанцию, то есть расстояние до впереди идущего автомобиля. Кто-то возразит: чуть больше дистанция, и сразу кто-то влезет! Посмотрите на проблему спокойно, без лишних эмоций! Ничего страшного не произойдет, даже если кто-то «влез»,— можно притормозить, чтобы восстановить безопасную дистанцию. Запомните: двигаясь вплотную за кем-то, вы лишаете себя обзора, возможности выполнить маневр объезда или экстренного торможения. Малое расстояние до впереди идущего автомобиля лишает вас главного оружия: времени и места для совершения контраварийных действий.

Очень важно сохранять безопасную дистанцию, не только двигаясь с постоянной скоростью, но и при разгоне, а главное — при торможении. Остановку у светофора я советую делать следующим образом: плавно погасить скорость метров за 20—30 до остановившегося впереди вас автомобиля и медленно подкатиться к нему. Этот прием уменьшит вероятность наезда сзади идущего автомобиля, так как его водитель вынужден будет среагировать на ваше торможение заранее. Кроме того, впереди вашего автомобиля будет достаточно места, чтобы вам самому успеть среагировать на возможную аварийную ситуацию. Подкатываясь к стоящему впереди автомобилю с маленькой скоростью, вы остановитесь от него на достаточном расстоянии. Каком именно? Рекомендую пользоваться таким приемом: подкатывайтесь к нему, пока не начнет скрываться из поля зрения место контакта его задних шин с асфальтом. «Прицелом» могут служить дворники, нижняя кромка лобового стекла или капот вашей машины — все зависит от ее конструкции. Если по каким-то причинам на зеленый сигнал светофора автомобиль впереди вас не двинется с места, вы сбережете свои нервы. Возможность объехать остановившийся впереди вас автомобиль, который по каким-то причинам не поехал дальше,— необходимое условие грамотной езды по городу.

Послушаем, что расскажет нам Михаил Ухов, чемпион России по кольцевым автогонкам в классе Туринг 2003 года: «Как я езжу? В двадцатилетнем возрасте я ездил быстро и нарушал правила. Сегодня я назову это хулиганством. Свой гоночный опыт я стараюсь не распылять и езжу очень аккуратно. Нарушаю только скоростной режим и то, только очень обдуманно. Главное — не создаю помех другим водителям. Смотрю, чтобы не спровоцировать кого-то на быструю езду. Если вижу, что другой водитель начинает за мной гнаться, тут же уступаю ему, показывая этим, что он выиграл. В городском цикле я спокоен, сконцентрирован, хотя и внешне расслаблен. На гонках — часто по-другому. Там на приборный щиток порой нет времени посмотреть. Кто хочет совершенствоваться за рулем, должен соблюдать правила движения. Ограничения и порядок систематизируют отношение человека к делу. В городском движении экспериментировать не надо. Тренироваться лучше в специальном месте и в определенное время. На дороге ситуация меняется независимо от водителя, которому приходится моментально оценивать огромное количество факторов. Например, на широких московских проспектах случается множество аварий с тяжелыми последствиями. Анализируя их, я понимаю, что твой навык тебя не спасет, когда тебе «в лоб» летит «неуправляемый снаряд», а уйти от него некуда. Поэтому в левом ряду стараюсь не ездить».

По-моему все изложено очень доходчиво и понятно. Дорога не место для удовлетворения своих амбиций. Если вы считаете, что вы лучший водитель и хотите продемонстрировать свое мастерство, пожалуйста! Для этого есть специальные трассы, на которых можете попытаться обогнать Михаила. Только, боюсь, ничего у вас не выйдет. А вот что касается нарушения скоростного режима, тут не все так гладко. Помните ситуацию, а такие наверняка были (или будут), когда вас останавливали в городе за превышение скорости. Вы наверняка пытались доказать инспектору, что вы не в чем не виноваты, дескать весь поток двигался 80 км/ч (при разрешенных 60-ти). На первый взгляд, так оно и есть, чего это вам вдруг соблюдать скоростной режим, когда все вокруг его нарушают? Да, но если в аварию попа-

дете вы (а это, упаси Господи, может быть и наезд на человека), превышение скорости, как отягчающее обстоятельство, вменят в вину именно вам, а не другим водителям.

Наивно думать, что превышение скорости является признаком мастерства и отваги за рулем автомобиля. Кто-то из водителей наверняка думает, что скорости в городе, так или иначе, все равно невысокие и что может случиться на скорости, скажем в 30 км/ч? Поэтому такие гордо заявляют, что пристегиваться в городе они считают ниже своего достоинства, а вот когда они выедут из города на шоссе или автостраду, тогда обязательно пристегнутся! Ошибаетесь, дамы и господа! Во-первых, и вне города, держу пари, не пристегнетесь! Во-вторых, последствия для водителя даже при аварии могут быть плачевными. Немецкий раллист и инструктор по экстремальному вождению Клаус Бульманн сказал об этом следующее: «Фронтальная авария на скорости до 50 км/ч будет иметь такие последствия для водителя, как будто он на всем бегу врезался в бетонную стену». Понятно, что если повезет отделаться одним лишь тяжелым сотрясением мозга и сильной травмой лицевой части — хорошо! Есть еще и другой очень важный аспект. Подавляющее количество современных автомобилей оснащено подушками безопасности. Так вот, если подушка в момент столкновения выстреливает, а водитель не пристегнут, то последствия для него могут быть самые нежелательные. Это вполне логично, так как конструкторы автомобиля, разрабатывая пассивные меры безопасности для этого автомобиля, даже и предположить не могли, что водитель может оказаться не пристегнут ремнем. Получается парадоксальная ситуация: несмотря на то, что данный современный автомобиль (в данном случае марка не важна) отлично сконструирован в смысле безопасности водителя и пассажиров и получил по результатам крэш-теста все пять звезд, в ваших руках он становится опасным. Это вы по своей халатности перевели его в разряд опасных, собственноручно лишив нескольких звезд! Вы переедите добровольно в трехзвездочную гостиницу, если у вас оплачен пятизвездочный отель? Думаю, нет, вы ведь себя любите, не так ли? Не надо забывать об этой любви, садясь в маши-

ну. Запомните, если имеются подушки безопасности, пристегиваться на современных машинах нужно обязательно (это касается так же и пассажира). И пассажиров на задних сиденьях тоже!

Найти нужный маршрут в больших городах трудно. Посмотрел план, наметил маршрут проезда, а на деле все по-другому: здесь поворот запрещен, там — одностороннее движение. Так много запрещающих знаков, как у нас, нет ни в одной стране мира. Начинающим водителям рекомендуется выезжать рано утром в выходной день, чтобы выучить на первое время свои основные маршруты. На полупустых улицах можно без труда разглядеть все знаки и запомнить особенности маршрутов. Соблюдая дорожную разметку, учитывайте, что остальные водители, скорее всего, игнорируют ее и в самый неподходящий момент вытеснят вас из занимаемого ряда.

Вот типичная конфликтная ситуация: кто-то хочет повернуть на «стрелку», влезая без очереди. Не мешайте! Пропустите его, это не навредит вам. Вы не опоздаете из-за того, что впереди станет одним автомобилем больше. В подобной ситуации может оказаться любой водитель или вы сами. Тогда разумно не лезть напролом, а знаками просить пропустить вас. Обычно это действует безотказно. Не забудьте поблагодарить пропустившего водителя поднятием руки. Быстрая езда по загруженному движением городу ничего, кроме стресса, лишних литров сожженного бензина, стертых покрышек и провоцирования аварийных ситуаций не принесет. Тесты российских и зарубежных журналистов доказывают, что попытки пересечь город на большой скорости, залезая в каждую щель, практически не принесут выигрыша во времени.

С улиц больших городов почти исчезли велосипедисты, а мотоциклисты возвращаются, но совершенно в другом качестве. На мощных иностранных мотоциклах они опасны тем, что появляются неожиданно и в самом неподходящем месте. Там, где вы никак не ожидали их встретить. Они развивают огромные ускорения, носятся на большой скорости по разделительной полосе, без зазрения совести пересекают сплошную двойную линию разметки. Будьте

особенно внимательны весной, когда после «зимней спячки» вы отвыкли от такой опасности! А самое страшное, что среди них много новичков и многие без шлемов. Извините за резкость, но московские автоинспекторы, или «гаишники», которые почему-то перестали штрафовать за непристегнутый ремень, совершенно равнодушны и к мотоциклистам без шлемов, а все это вместе отдает дикими нравами страны третьего мира!

Грамотного водителя в городском потоке видно сразу. Он:

- правильно сидит и правильно держит руль;
- плавно разгоняется и так же тормозит у светофоров;
- спокойно пропускает общественный транспорт, отъезжающий от остановок и подъезжающий к ним (согласно правилам дорожного движения);
- не держит правую руку на переключателе скоростей;
- без особой нужды не «скачет» из ряда в ряд;
- выбирает оптимальную дистанцию и правильную траекторию в поворотах;
- никогда не ругает водителей и пешеходов, так как ему никто не мешает;
- постоянно владея дорожной обстановкой, правильно пользуется зеркалами и безопасно перестраивается из ряда в ряд;
- всегда знает ситуацию вокруг своего автомобиля и, поворачивая или перестраиваясь, не забывает включать «поворотник».

На последнем пункте остановимся подробнее. В американском учебнике автогонщиков сказано: «В гонках важно знать, кто находится сзади и сбоку!» Всю информацию гонщик получает по зеркалам заднего вида. Кто пренебрегает зеркалами — попадает в трудные ситуации. С другой стороны, известны случаи, когда, увлекшись зеркалами, гонщик вылетал с трассы. То-то и оно! Зеркалами надо уметь правильно пользоваться. Даже короткий взгляд в зеркало отвлекает внимание водителя от дорожной ситуации. Поэтому взгляды, бросаемые водителем в зеркала должны быть минимально короткими. Лучше два коротких взгляда, чем один неоправданно длинный. Фокусируя, буквально

на долю секунды, взгляд на зеркалах заднего вида, водитель боковым зрением контролирует обстановку перед автомобилем. Это абсолютно правильно и особенно важно в потоке автомобилей, когда ситуация меняется каждую секунду. Впереди идущий автомобиль затормозит в любой момент, и избежать наезда поможет только чудо. Опасаясь этого, многие водители, находясь в плотном потоке транспорта, стараются вообще не смотреть в зеркала. Вряд ли это правильно. Чтобы уверенно и безопасно маневрировать в потоке, свободно ориентироваться по зеркалам просто необходимо. Как это делать самым оптимальным образом? У большинства современных автомобилей три зеркала: левое боковое зеркало, правое боковое зеркало и зеркало заднего вида, расположенное в салоне автомобиля в верхней части ветрового стекла. Обычно «салонное» зеркало дублирует левое боковое зеркало. В нем водитель видит свое лицо, заднюю стойку кузова и микроскопический участок дороги сзади. Использование его в таком варианте неэффективно, так как переводить взгляд направо при совершении маневров влево не представляется вполне логичным. Лучше использовать левое наружное зеркало для оценки обстановки сзади слева, а «салонное» отрегулировать таким образом, чтобы видеть в него большую часть заднего стекла и хотя бы кусочек пространства сзади справа от автомобиля. Само собой разумеется, при такой регулировке водитель не видит своего лица, и это верно! Во-первых, при каждом взгляде в зеркало (и это подтвердит вам любой психолог), человек невольно остановит взгляд хотя бы на долю секунды на своем изображении. Во-вторых, это поможет нашим милым дамам не терять концентрации за рулем. Для них взгляд в салонное зеркало заднего вида подчас лишь лишний повод проверить, на месте ли макияж. Правое наружное зеркало, само собой, дает картину того, что находится сзади справа. При такой регулировке водитель совершает вполне логичные действия: при маневрах налево смотрит в левое зеркало, а для совершения маневров вправо бросает свой взгляд так же вправо, получая информацию по двум зеркалам — салонному и боковому. В трудных случаях быстрым поворотом головы вправо можно убедиться в том, что

картинка, увиденная в зеркалах, соответствует действительности. При данном варианте регулировки так называемая «мертвая зона», к сожалению, неизбежная спутница водителей — минимальна. Опытные водители, бросая несколько быстрых взглядов в зеркала заднего вида, довольно точно определяют скорость приближающегося сзади автомобиля. Сферические «панорамные» салонные зеркала очень сильно искажают расстояния, и поэтому определить по ним скорость следующей сзади машины сложно, если вообще возможно. По этой причине пользоваться ими не рекомендую. А определять скорость автомобилей по зеркалам необходимо! Без этого не выполнить маневра, который можно назвать скоростным перестроением. На многополосных улицах часто возникает ситуация, когда вам надо перестроиться из левого в крайний правый ряд, скажем для поворота направо. В правых рядах, как всегда медленно движется плотный поток транспорта, но перед очередной группой машин впереди есть «окно». Чтобы в него попасть, перестроение надо начать не с замедления, а с ускорения. Ваша задача — обгоняя эту группу, оказаться впереди нее. Вот здесь описанный выше прием регулировки зеркал и окажет вам неоценимую услугу.

Нехватка места для остановки и стоянки автомобилей в крупных городах стала для российских водителей большой проблемой: при бурном росте автопарка наблюдается хронический дефицит стоянок. Проблема усугубляется тем, что «паркуются» российские водители безобразно! Ситуация, когда один автомобиль занимает место, на котором спокойно могут разместиться две, а то и три машины,— не исключение, а правило. Культурный водитель никогда не заблокирует своей машиной свободные места на парковке, выезды и въезды. Он не создаст помех другим участникам движения. Никуда не годится опасная парковка на проезжей части, создающая аварийные ситуации. Никогда никого не «запирайте» своим автомобилем. Как показывает практика, даже самая кратковременная блокировка ничего, кроме неприятностей, не принесет, даже если вы отлучились буквально «на минутку». Только вы отошли, как «по закону подлости» появляется водитель «запертого» автомо-

биля. Ситуация всегда очень нервная, и ваша вина в ней очевидна. Поставьте себя на место водителя, чью машину вы заперли своей, и вам все станет ясно.

Сегодня, увы, не редкость, когда перед поворотом налево водитель бесцеремонно выезжает на встречную полосу, считая, что так ему удобнее. Такой маневр — не только грубое игнорирование правил, но и полное пренебрежение к окружающим. Такой водитель, вне сомнения, никогда в жизни не заглядывал в правила дорожного движения, а права просто купил. Самое страшное, что он не понимает, что грубо нарушает правила, и при этом могут пострадать ни в чем не повинные люди.

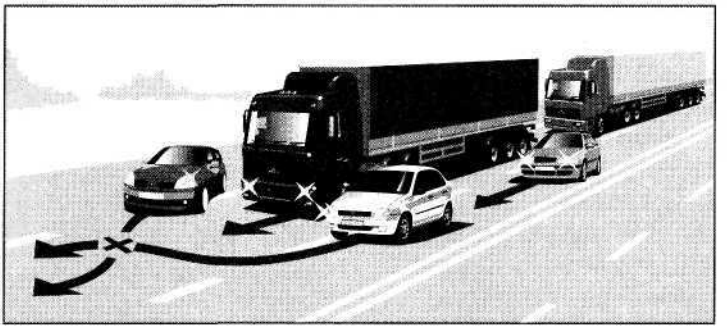
«Главное — не перестраивайся из ряда в ряд без нужды!» — напутствовал ценными советами один автомобилист своего друга, отправляющегося в Соединенные Штаты, и был абсолютно прав. Плотность потока транспорта там высока, а скорость автомобилей во всех рядах одинакова. Перестроение оправданно только для занятия нужного ряда перед поворотом. У нас в крупных городах ситуация иная. Поток транспорта достаточно «рваный». Автомобили движутся с различной скоростью, и это обстоятельство так и подмывает начать опасный слалом. Один знакомый, большой любитель «нырять» в соседние ряды, рассказал такую историю: «Еду как-то на дачу, в машине полно вещей, жена, дети. Увидел слева "дырку" — и чисто машинально юркнул в соседний ряд по старой привычке. И надо же! Именно в этот момент, автомобиль, двигающийся впереди, резко затормозил. Я в него, а сзади грузовик. Понятное дело — ему-то еще труднее остановить такую махину. Короче, припечатал он меня как следует. Слава богу, скорость была маленькая, и никто из людей в этой аварии не пострадал».

Аварийная ситуация может возникнуть и при взаимном перестроении. Предположим, вы увидели справа «окно» между автомобилями и хотите занять это место. Оно образовалось как раз перед автомобилем с большими габаритами: автобусом, грузовиком и так далее. Но он загораживает другой автомобиль, намеревающийся занять то же самое пространство впереди, что и вы, но слева. Он появится

там, куда вы целитесь, нежданно-негаданно. Короче говоря, внимание и еще раз внимание! Нелишне вспомнить, что при одновременном (взаимном) перестроении транспортных средств, движущихся попутно, действует правило «правой руки».

«Запрограммированная» авария может случиться и при движении задним ходом. Один водитель поворачивает налево в проезд между домами, в подворотню, в открытые ворота или в какой-то второстепенный въезд. Делает он это только для того, чтобы развернуться. Об этом не догадывался другой водитель, который тут же пристроился за первым, буквально «подпер» его. «Передний» включает заднюю передачу, оборачивается через правое плечо и бодро подает назад. Задний автомобиль получает удар. Это он спровоцировал аварию.

Затрону очень важный вопрос, связанный с взаимоотношениями водителей на дорогах. Правила гласят, что «участник дорожного движения не должен начинать, продолжать или возобновлять движение или осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость». Понятное дело — «не должен», но часто именно так и поступает. Например, не успел закончить какой-то маневр: разворот на перекрестке или выезд на главную дорогу, а может быть, он не успевает завершить маневр обгона. Важно, чтобы в таких ситуациях водители уважали взаимное право на ошибку. Ошибиться может любой, и вы в том числе! Каждый во-



дитель обязан настроить себя так, чтобы простить ошибку другого. Кстати, и об этом сказано в правилах: «Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Что стоит слегка притормозить, чтобы дать своему коллеге-водителю безопасно завершить свой маневр?

Знать правила дорожного движения и выполнять их — важное условие безаварийной езды в городе. Например, «правило правой руки» гласит: водитель всегда должен «беречь правый борт». А левый? То есть, если вы видите, что вас не пропускают, что, будете продолжать движение, потому что правы? Нет, так не годится! Здесь впору вспомнить об одной надгробной надписи, которая гласит: «Он воспользовался своим преимуществом».

Не уподобляйтесь водителям, которые после аварии задают себе вопрос: «Как я мог предполагать, что из-за угла появится машина?» Такому водителю лучше ответить вопросом на вопрос: «Как вы могли предполагать, что из-за угла не появится машина?» Речь здесь идет об умении предвидеть развитие ситуации. Если к этому приплюсовать способность ни на секунду не распылять внимание и умение уважать других участников движения, то это те качества, которые помогут вам в городской сутолоке чувствовать себя уверенно. Главное — получить удовольствие за рулем автомобиля даже в тяжелом городском «траффике».

ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

Меня часто спрашивают: «Как вы полагаете, в чем причина столь высокой смертности на российских дорогах?»

Я считаю, что все кроется в самом человеке, точнее, в его ментальности. Водители спешат обвинять в аварийной ситуации на дрогах всех и вся: например, говорят, что работники ГИБДД показывают дурной пример, гоняя без правил, жалуются на плохие дороги, плохую организацию движения. Однако более 80% аварий происходит по вине самих водителей, которые — что здесь темнить! — плохо водят машину и не отдают себе отчет в том, что происходит на дороге, не понимают, что автомобиль — источник повышенной опасности.

Вспомните, что говорил вам инструктор в автошколе по поводу взаимоотношений на дороге. С «автошкольной» скамьи российский водитель усвоил только одно положение: Если ты соблюдаешь правила, значит, ты прав, а как едут остальные тебя не волнует!

Западного водителя в автошколе учили руководствоваться такой заповедью — всегда исправляй ошибку другого водителя или пешеходов. Потому что он, как абсолютно правильно выразился водитель экстра класса Вальтер Рерль, «отвечает не только за свои действия, а за всех!» Это означает, что он должен полностью подстраиваться под действия окружающих его участников движения: водителей автомобилей, мотоциклов, велосипедов и простых пешеходов. Вся изюминка западного секрета в том, что установка о соблюдении правил — это не главное. Главное — исправлять последствия нарушений других участников движения. И не задумываться при этом над причинами этих нарушений, и не смотреть в лица нарушителей! Боже упаси от желания кого-то проучить! Нарушителем может оказаться и беременная женщина, и еще зеленый, не оперившийся новичок, а может — это инвалид на авто с ручным управлением (этому вообще ездить непросто), или иногородний

водитель с трудом ориентирующийся в чужом городе. Если вы сможете изменить таким образом свой менталитет, то с удивлением обнаружите, что вам больше никто не мешает на дороге. Ругаться больше не на кого!

Дадим высказаться специалисту, врачу-психотерапевту Алексею Магалифу, автомобилисту с двадцатилетним стажем: «Я, конечно, согласен в том, что человеческий фактор стоит у нас на первом месте. Но, как специалист автотранспортной отрасли, не могу не видеть, что есть серьезные ошибки и в других областях — в организации движения, в организации службы ГИБДД и так далее. Поэтому, мне кажется, стоит говорить о какой-то более системной ошибке, если так можно выразиться. Если говорить вообще о менталитете (я думаю, что речь идет все-таки не о каких-то психических особенностях наших водителей или европейских), думаю, что искать проблему надо в области культуры. Прежде всего, культура вождения начинается с уважения — с самоуважения, с уважения к другим участникам движения. Когда нет уважения, то, соответственно, и поведение часто очень агрессивное, провокационная езда. Очень часто люди разрешают себе сесть за руль в состоянии алкогольного опьянения. Отсюда, кстати, и очень высокие показатели по смертности на дорогах. Мы не пристегиваемся ремнями, потому что мы, опять же, не думаем о своей собственной жизни, и так далее. Очень многое зависит все-таки от низкого уровня общей культуры».

Алексей Магалиф считает, что на сегодняшний момент мы имеем дело с очень незрелым обществом. Он считает, что у большинства наших водителей присутствует так называемое подростковое мышление. Поэтому на дороге, независимо от биологического возраста, мы часто видим именно подростков, которые испытывают бесконечные комплексы и все время хотят самоутверждаться. Отсюда и подобный безответственный стиль вождения. Никто и не задумывается о главном правиле вождения — об умении прогнозировать — лишь о том, как вывернуться из уже создавшейся ситуации.

Водители реализуют на дороге свои личные черты характера и подростковость мышления. Тому есть два объяс-

нения. Во-первых, наше общее бескультурье, которое проявляется и в обычной жизни и, наверное, во многом связано с нашим прошлым. Второй важный фактор: автомобилизация в России происходит стремительными темпами. За прошлый год продажи новых автомобилей выросли на 40%. А водитель — это такая же профессия, как врач или инженер. Учиться водить нужно со всей мерой ответственности.

Люди, которые сейчас купили машины и получили права, просто не обладают достаточным опытом. Не было автомобилей у их отцов и дедов. Они вырвались на свободу и реализуют на дороге свои черты характера и неудовлетворенные амбиции, забывая, что с автомобилем еще нужно научиться правильно управляться.

Интересно, КАК люди покупают автомобили. Как правило, выбирают по максимальным опциям и максимальной мощности двигателя независимо от того, где собираются ездить. А, соответственно, приобретая машину с огромным запасом, скоростным характеристиками, не терпится почувствовать ее потенциал на дороге. Как часто необоснованное лихачество оборачивается трагедией!

Не пристегиваться ремнями безопасности может только сумасшедший, а до принятия новых правил пристегивались лишь немногие водители — управлять машиной без ремней считалось признаком мастерства, бесшабашности.

Не пропусти, не дай себя обогнать, поворачивая, не включай поворотник — такими девизами руководствуются горе-водители, относящиеся к дорожному движению как к попытке померятся силами, посоревноваться, не уважающие участников дорожного движения. И наказывают эти водилы в первую очередь себя, рано или поздно попадая в аварийные ситуации, которые сами и создают.

Не обозначить свой маневр, не включая поворотник, и все-таки повернуть — это все равно, что войти в комнату, не поздоровавшись. Это невежливо, некрасиво и выглядит со стороны — хуже некуда!

ТИШЕ ЕДЕШЬ - ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ?

Обычно острословы добавляют: «от того места, куда едешь!» Легендарный автогонщик Формулы I Алан Прост написал: «Когда я веду машину, как кажется, очень быстро — на самом деле это не так — я недостаточно плавно веду машину. А если со стороны кажется, что я еду медленно — вот тут действительно, все очень быстро».

Некоторые водители считают, что, чем сильнее они будут жать на педаль газа, превышая где только можно скоростной режим, тем быстрее они прибудут к месту назначения. Но на самом деле значение имеет не конкретная скорость в данный момент движения, а средняя скорость, которая в городе в основном определяется светофорами и выбором маршрута. Если двигаться со скоростью потока и попадать в «зеленую волну», то прибудешь к месту назначения с минутной разницей по сравнению с «псевдогонщиком».

Средняя скорость движения по Москве приблизительно 20 км/ч. Зависит от времени дня, но больше 30 км/ч не получится никогда. «Сумасшедшая езда» на пределе скорости — 27,5 км/ч, а спокойная езда в потоке — 27 км/ч.

Зато сколько нервной энергии потрачено впустую! Люди несутся с огромной скоростью из города на дачу. Обгоняют всех и вся, пересчитывая все рытвины и ямы. Главное — успеть к финишу первым. Но что они сделают, когда доберутся до дачи? Без сил упадут на диван. Зачем так лететь?!

Недавно я провел эксперимент. Находясь в совершенно здравом уме и светлом рассудке, добрался из Петербурга до Москвы на комфортабельном «Мерседесе» ни разу не нарушив правила. Между городами я ехал ровно 90 км/час. В населенных пунктах включал круиз-контроль. Табличка — бац! — 60, кончилось — 90. Я добрался до Москвы в комфортном состоянии духа.Естественно, меня никто не останавливал ни за какое превышение скорости. Я наконец-то посмотрел, какие достопримечательности находятся по сторонам дороги, хотя трудно сосчитать те поездки, которые были до этого.

Что самое главное, я совершенно не устал. Абсолютно! И потратил на 2-2,5 часа больше, чем, если бы ехал со страшной скоростью. Что само по себе глупо, потому что путешествие из Петербурга в Москву — это выкинутый день. Какая разница, сколько вы ехали,— 8 часов или 11? Абсолютно все равно!

РОДИЛИСЬ НЕ В ТЕХ РУБАШКАХ?

Тем, кто не пользуется ремнями безопасности, читать данную главу не рекомендуется! Речь пойдет об аварии, произошедшей с Ярославом Цыпленковым, журналистом популярной среди автомобилистов газеты «Авторевю». Пусть Ярослав считает, что в рубашке родился! Хотя в этом и немалая заслуга авторевюшного «железного правила» — всегда пристегиваться. Единственной неприятностью после довольно сильного столкновения у Ярослава было сдавливание тканей грудной клетки, так как мобильник лежал в нагрудном кармане и попал, как назло, под ремень. Выходит, и пристегивающиеся водители должны кое-что знать.

Как жаль, что Ярослава не было со мной рядом, когда я смотрел по немецкому телевидению передачу Кристиана Даннера, автогонщика в прошлом, а ныне инструктора по вождению и журналиста. Он рассказывал и показывал, что перед поездкой на большой скорости, то есть, читай, перед обычной поездкой по немецкому автобану, он... обязательно вынимает из брюк ремень! Зачем? Так его пряжка может во время удара под давлением ремня безопасности распороть брюшную полость как бритва. Рекомендуется так же снять верхнюю одежду. Из нагрудных карманов разумно вытряхнуть абсолютно все, особенно авторучки и мобильный телефон. Даже обычная пуговица может покалечить, ведь ремни сдерживают во время удара тело человека, вес которого, пусть и на доли секунды, достигает нескольких тонн. И Кристиан Даннер продемонстрировал специальные гнущиеся пуговицы своей специальной чудо-рубашки для скоростных поездок.

«Ну и загибает»,— подумал я тогда. Но, поразмыслив над сюжетом, решил, что Кристиан абсолютно прав: не Бог береженого бережет, а мы сами отвечаем за свою безопасность! Нет, ремень я, конечно, из брюк с тех пор не выдергиваю, но нагрудные карманы проверяю. Если мобильник может «произвести сдавливание тканей», то авторучка спокойно проткнет сердце. Страшно? Но автомобиль недаром называют источником повышенной опасности.

Пристегиваюсь я с... 1973 года. С тех пор, как попросил маму прислать мне из США (она работала в ООН) привязные ремни, хотя в СССР, кроме гонщиков, мало кто знал что это такое. Как раз годом раньше ФАС ввела обязательное требование применять на соревнованиях ремни безопасности. Гонщики во время полета снимали ремни с кресел самолета ТУ 104 и выносили потихоньку, чтобы установить в своих спортивных машинах. А у меня в Москвиче появился шикарный фирменный ремень безопасности красного цвета. На Рублево-Успенском шоссе меня остановил гаишник и спрашивает, что это такое, показывая на ремни? Я объяснил. Гаишник потребовал у меня права: раз у тебя ремни, значит, ты гоняешь, если ты гоняешь — давай талон, дырку делать!

Вот так! Рассказал я этот эпизод к тому, что назначение ремней уже тогда извращал каждый, как мог. А сейчас и подавно. Но мы, пристегивающиеся, культуру пристегивания всем на зло все равно повышать будем! Почему не советую читать это непристегивающимся? Очень просто! Если они не понимают, что пристегиваться просто необходимо, то вряд ли правильно поймут про предметы в карманах. Выводы уж точно абсурдные сделают, то есть не в пользу ремней.

ОБГОНЯЯ - ОБГОНЯЙ!

«Обгон никогда не сулит ничего хорошего!» — утверждает Ники Лауда — трехкратный чемпион Формулы I. Действительно, обгон — маневр серьезный. На загородных дорогах, изобилующих поворотами, подъемами и спусками найти достаточно места для безопасного обгона бывает довольно сложно.

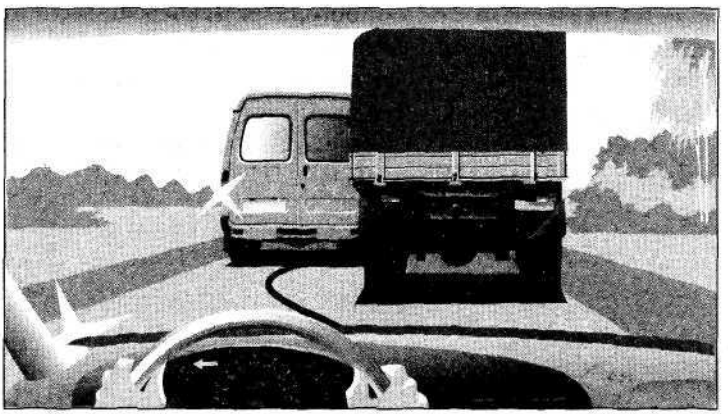
Давайте научимся совершать этот маневр грамотно, профессионально, как это делают автогонщики. Они-то знают толк в обгонах!

ЗОЛОТОЕ ПРАВИЛО: ИМЕЙ ЗАПАС СКОРОСТИ!

Для грамотного обгона требуется точный расчет, чувство скорости и умение безошибочно прогнозировать развитие ситуации. На дороге, как и на настоящих гонках, вас никто не собирается пропускать. Там начать попытку обгона позволяет только ЗАПАС СКОРОСТИ, благодаря которому обгоняющий и вырывается вперед. Возьмем и мы этот прием на вооружение.

Для того, чтобы иметь перевес в скорости, надо начать обгон заранее. Чтобы лучше оценить обстановку, можно заблаговременно выехать в левый ряд или на полосу встречного движения, включив левый поворотник. Если путь свободен, то обгон будет быстрым и безопасным за счет большой разницы в скоростях. При этом ваша машина будет находиться на встречной полосе минимальное время, и вам понадобится для обгона не так уж много места. Если встречный транспорт помешает обогнать с первого захода, имеет смысл несколько приотстать от обгоняемого, чтобы при повторной попытке иметь место для разгона. Не забывайте переключаться на понижающие передачи или просто поставьте селектор «автомата» в положение «3». Это улучшит динамику разгона. Во время обгона не прижимайтесь к обгоняемому, используя всю ширину проезжей части. Обогнав, не спешите занять свою полосу, протяните немного, чтобы не «подрезать» обгоняемого. Возьмите за правило: не возвращаться на свою полосу, пока не увидите обгоняемый автомобиль в зеркале заднего вида!

Никогда не обгоняйте «за компанию» с другим автомобилем. Он лишает вас видимости, а в случае появления встречного автомобиля он, скорее всего, успеет в срочном порядке вернуться в правый ряд, а вы нет — может просто не хватить места!



А как вести себя, если обгоняют вас? Надо помочь другому водителю совершить этот маневр. Поверьте, в том, что вас обгоняют, нет ничего ужасного. Возьмите чуть правее и включите правую «мигалку». Этим вы сообщите водителю, что догадались о намерении вас обогнать и готовы оказать содействие. Само собой разумеется, что встречная полоса при этом свободна. И вот он уже благополучно обошел вас и на 2—3 цикла включил «аварийку»: его задние указатели поворотов подмигнули вам, как бы благодаря за оказанную помощь.

ЭТО ВАЖНО ЗНАТЬ!

1. При выполнении обгона в ночное время предупреждайте обгоняемого водителя переключением света фар.

2. Никогда не обгоняйте на перекрестке, иначе придется поворачивать налево, сомкнувшись с другим автомобилем своим правым бортом! Помните о правилах движения!

3. В аварийной ситуации главное — избежать лобового удара! Все методы оправданы!

4. Не устраивайте гонок на дорогах! Не теряйте голову!

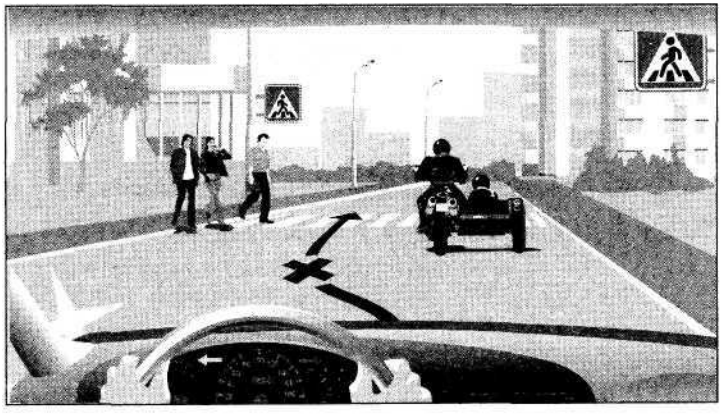
5. Следует отказаться от обгона, если водитель движу-

щегося впереди вас автомобиля включил указатель левого поворота или притормаживает.

6. Следует помнить, что водители обычно недооценивают расстояние до встречного автомобиля, а также его скорость.

7. Следует отказаться от обгона, если впереди вас находится подъем, поворот дороги с ограниченной видимостью, перекресток, мост, тоннель, железнодорожный переезд, пешеходы на проезжей части.

8. Если возникли хотя бы малейшие сомнения — откажитесь от обгона. НЕ УВЕРЕН - НЕ ОБГОНЯЙ!



СОВЕТЫПОВОЖДЕНИЮ

1. Любой водитель, попавший в аварию, просто обязан был смоделировать такое развитие событий. Но не сделал этого. Он не смог предвидеть ошибки другого водителя и в этом — его ошибка. По-настоящему классным водителем можно считать того, кто не попадается в подобные ловушки. А чтобы в ловушки не попадать, надо учиться признавать свои ошибки в любой аварийной ситуации. Если есть аварийная ситуация, значит, вы совершили ошибку. Ее надо уметь отыскать. Ее нельзя игнорировать, иначе вы не будете совершенствоваться! Тот, кто уверен, что ошибок не совершает,— опасный водитель.

2. В районе педалей не должно находиться посторонних предметов, поэтому строжайшим образом запрещается складывать под водительским сиденьем какие-либо предметы. При применении ковриков следите, чтобы они были закреплены и не сбивались в сторону педалей. Известны случаи, когда сбившийся коврик давил на педаль газа, что привело к аварийной ситуации. А если какой-то предмет попадает под педаль тормоза, это может закончиться трагедией.

3. Автомобиль стремительно меняется, становясь более динамичным и быстрым, диктуя другие навыки и понимание физики движения. Не почувствовав предела возможностей современной машины, говорить о безопасном управлении абсурдно.

4. Плохо, когда водитель считает, что умеет хорошо водить машину, но на самом деле, иллюзию контроля над машиной ему дают электронные системы. Но даже умная электроника не спасет невежду. Любую машину можно сорвать в занос, с которым не справится никакая электроника, а неумелый водитель за рулем и подавно. Дело в том, что определяющим фактором является сцепление шины с дорожным покрытием. Когда это сцепление пропадает, никакие силы не смогут контролировать поведение машины. Значит, главное для любого водителя — всегда безошибочно определять потенциал сцепления шин с дорогой.

5. При поиске места для остановки или стоянки после продолжительного движения с большой скоростью по загородному шоссе никогда не паркуйтесь так, чтобы под днищем оказалась сухая трава, сучья, сено или листья. Дело в том, что катализатор, как элемент выхлопной системы автомобиля, находится под днищем автомобиля и во время поездки раскаляется до 800 градусов. Он может в любой момент моментально воспламенить горючие материалы под машиной, и возникнет настоящий пожар. Имейте в виду, что автомобиль сгорает «дотла» всего за несколько минут.

6. Надо ли прогревать мотор перед поездкой? На современных автомобилях пуск двигателя даже в холодное время года не вызывает проблем в том случае если в порядке АКБ. Заменяйте АКБ через три-четыре года эксплуатации! Сразу после пуска мотор работает устойчиво и принимает газ, значит можно трогаться с места и ехать. Но первые километры требуется проехать с маленькой скоростью, чтобы прогрелось масло в коробке, заднем мосту и моторе, а температура охлаждающей жидкости обеспечила выход мотора на рабочий режим! На современных автомобилях автоматическая коробка отрегулирована так, что после холодного пуска она переключает передачи позже, то есть выкручивает на каждой передаче больше оборотов. Это слышно по звуку двигателя. Такая работа на повышенных оборотах позволяет быстрее прогреть катализатор и выйти на рабочий температурный режим двигателю и самой коробке.

7. Если вы не пристегнуты ремнями безопасности, то в случае аварии вы ударитесь о руль, щиток приборов, ветровое стекло или переднюю стойку кузова автомобиля. Не пристегнутые ремнями безопасности водитель и пассажиры в случае аварии подвергают себя смертельному риску получить серьезные или смертельные повреждения от ударов о различные предметы, так как в большинстве случаев в момент аварии они вылетят из автомобиля.

8. Пассажиры на задних сиденьях, не пристегнутые ремнями, рискуют погибнуть или получить серьезные травмы в три раза чаще по сравнению с пристегнутыми пассажирами.

9. Надо научиться концентрироваться на длительное время, то есть перестать водить машину «одной левой», то есть водить расхлябанно, как бог на душу положит. Что значит быть собранным за рулем? Например, вести машину точно посередине занимаемого ряда или в повороте выдерживать оптимальную траекторию. Для этого совсем не обязательно ехать быстро. Тормозить без клевков, переключать скорости без рывков. Плавно, точно, быстро, мягко, еще быстрее, но так же мягко и плавно, вот как должен водитель обращаться с органами управления, если он хочет стать классным водителем. А для автогонщиков такое обращение с рулем и педалями — это аксиома.

10. При движении в гололед или на обледенелых участках дороги на автомобиле с автоматической коробкой не пользуйтесь принудительным включением понижающей передачи для помощи в торможении. Невозможность сравнять обороты перегазовкой, как на автомобилях с механической коробкой, создаст большую опасность заблокировать ведущие колеса в момент переключения. Это вызовет моментальный занос автомобиля!

11. Помните, что с выключенным мотором на современной машине не работают сервоусилители. Значит, руль становится неимоверно тяжелым. А эффективность тормозов снижается во много раз. Это веская причина, чтобы отказаться от буксировки машины с неработающим двигателем. Даже жесткая сцепка не решит все проблемы, так как руль останется очень тяжелым. При необходимости перевозки такой машины лучше всего вызвать специальный эвакуатор.

12. Помните, что включенный прибор поддерживающий постоянную скорость — «круиз-контроль» (по-немецки «темпомат») не может учитывать дорожную обстановку и соблюдать предписывающие знаки! Вся ответственность за превышение скорости лежит на водителе. Не включайте эту систему при плотном движении! Не пользуйтесь круиз-контролем в гололед!

13. При езде с большой скоростью в дождь в поворотах и при возникновении эффекта аквапланирования (когда шины всплывают на пленке воды, и автомобиль становит-

ся неуправляемым), никакая электронная система помощи водителю в управлении автомобилем ESP, ABS, BAS не спасет от аварии! Обычно аквапланирование возникает на скорости выше 80 км/ч, при условии, что на автомобиле стоят новые или почти новые шины. Особенно аккуратно надо вести машину, если впереди вы заметили колеи в асфальте, заполненные водой! Ведите машину таким образом, чтобы след от ваших шин проходил левее или правее, но не попадал в колеи!

14. Если вспыхнул символ работы электронных систем, обычно он желтого цвета и имеет различную символику (на мерседесах — восклицательный знак), водителю следует:

- при разгоне ослабить давление на педаль газа;
- при езде с постоянной скоростью или прохождении поворота несколько убавить газ;
- не выключать в этот момент систему ESP.

Невыполнение этих требований может вызвать потерю управления и занос автомобиля! Слишком быстрая езда повышает опасность аварии и создает предпосылки возникновения ситуации, в которой электронные системы помощи водителю окажутся бессильны!

15. Никогда не меняйте положение руля во время движения автомобиля и не двигайте сиденье в салазках вперед-назад! Это может привести к потере контроля за автомобилем на дороге и закончиться аварией.

16. Превышение скорости ведет к серьезным ошибкам в управлении автомобилем и это — основная причина ДТП. Учитесь выбирать безопасную скорость. При неблагоприятных погодных условиях выбирайте такую скорость, которая позволит вам остановить машину в пределах зоны видимости. Выбирайте скорость, в зависимости от состояния и покрытия дороги, вашего стажа за рулем и интенсивности движения, погодных условий и времени суток.

17. Если водитель движущегося перед вами автомобиля затормозил или резко снизил скорость, не пытайтесь сразу его обгонять. Сначала выясните причину, почему он это сделал. Впереди может быть невидимое вам препятствие.

18. Вы должны трогаться с места и тормозить так плавно, чтобы ваш пассажир не почувствовал этого. То же самое и в

поворотах. Вот оно настоящее мастерство: так тонко чувствовать педали и руль, что автомобиль абсолютно плавно, как по маслу, разгоняется и тормозит. Когда прибавится опыта, попробуйте ездить в такой же манере чуть быстрее. Это отличная тренировка для того, чтобы понять, что такое баланс автомобиля на дороге. Минимальный крен в поворотах, никаких рывков при трогании с места и при разгоне, никаких клевков автомобиля при торможении.

19. В потоке нужно следить не за бампером впереди идущей машины, а смотреть на 3–4 автомобиля вперед. Я считаю, что это один из ключевых моментов движения не только в городе, но и на трассе, и хочу сделать на этом акцент.

20. Главное действующее лицо — водитель автомобиля. От него зависит скорость движения по данной траектории. Он не должен бороться с автомобилем, не должен принуждать его ехать по идеальной траектории применением грубой силы. Главный противник гонщика или обычного водителя — трасса или дорога. Но и с ней не стоит вступать в отчаянную борьбу. Надо понять ее характер. «Распускай машину на выходе из поворотов!» — советуют бывалые автогонщики. Не надо мешать машине ехать! Это означает, что с прибавлением газа во второй части поворота, руль постепенно возвращается в исходное положение, когда колеса смотрят прямо.

21. Неспособность водителя чувствовать скорость — причина множества аварий. А вы умеете чувствовать скорость? Чтобы проверить свои способности в этом, разгонитесь до скорости 90 км/ч, закройте спидометр ладонью (само собой, не снимая этой руки с руля), притормозите и езжайте со скоростью ровно 60 км/ч по вашим ощущениям. Откройте спидометр и сверьтесь с его показаниями. Точно так же можно проделать это упражнение, разгоняясь с 60 км/ч до 90 км/ч. Проделывать подобные упражнения можно только на загородном шассе, где отсутствует интенсивное движение транспорта.

Содержание

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 4

ОБ ЭКСТРЕМАЛЬНОМ ВОЖДЕНИИ, ИЛИ НЕСКОЛЬКО НЕОБХОДИМЫХ ПРАВИЛ 8

БЫСТРО, НО БЕЗОПАСНО 13

НА ГОНКАХ ВЫСТУПАТЬ НЕ СОБИРАЮСЬ! 15

ЕЗДА В ГОРОДЕ - ТЕСТ НА ВЫЖИВАНИЕ 20

ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ 32

ТИШЕ ЕДЕШЬ - ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ? 35

РОДИЛИСЬ НЕ В ТЕХ РУБАШКАХ? 37

ОБГОНЯЯ - ОБГОНЯЙ! 39

СОВЕТЫ ПО ВОЖДЕНИЮ 42

М. Г. Горбачев

СЕКРЕТЫ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Ответственный редактор *М. Ю. Ковригин*
Редактор *О. Н. Новикова*
Художественный редактор *П. В. Ильин*
Иллюстрации *И. Н. Назин*
Дизайн обложки *А. Ю. Смирнов*
Верстка *Т. В. Розе*
Корректор *Н. Ю. Стронина*

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями *обращаться в ООО «Дип покет»*
E-mail: **foreignseller@eksmo-sale.ru**

International Sales: *International wholesale customers should contact «Deep Pocket» Pvt. Ltd. for their orders.* **foreignseller@eksmo-sale.ru**

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, *обращаться в ООО «Форум»: тел. 411-73-58 доб. 2598.* E-mail: **vipzakaz@eksmo.ru**

Оптовая торговля бумажно-беловыми и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: **kanc@eksmo-sale.ru**, сайт: **www.kanc-eksmo.ru**

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 268-83-59/60.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 501-91-19.
Во Львове: ТП ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым» ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (7272) 252-59-90/91.

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и канцтоварами «Канц-Эксмо»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 780-58-34.

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.
В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать 24.04.2008. Формат 84x108 $^{1}/_{32}$.
Печать офсетная. Бумага тип. Усл. печ. л. 2,52.
Тираж 10 000 экз. Заказ № 3046

Отпечатано с готовых файлов заказчика в ОАО «ИПК
«Ульяновский Дом печати». 432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14