

# За рулем 10 1991



Понравится ли «Рейнджеру»  
наше бездорожье!  
Знакомство с новым джипом  
на стр. 24—25.



# ДАЛЬШЕ ЕХАТЬ НЕКУДА

**В** о всяком случае с закрытыми глазами, как это многие годы делаем мы во всем, что касается безопасности движения.

**Н**а территории Европейского экономического сообщества в дорожных происшествиях ежедневно гибнут 135 человек и четыре тысячи получают увечья.

Эта проблема как никогда остро стоит сейчас перед двенадцатью странами ЕЭС, теряющими очень много человеческих жизней в авариях. Мы будем усиливать, ужесточать меры контроля и безопасности на дорогах, — заявил комиссар транспортного департамента Европейского экономического сообщества Ван Миерт.

Знакомясь с этой информацией в начале минувшего лета, я уже, конечно, знал, что наша страна в прошлом году теряла в дорожных авариях каждый день более 170 своих сограждан!!! И это при том, что машин у нас много меньше, чем в странах СЭВ.

Каждый день, выныривая из круговорота нашего безалаберного автомобильного движения и паркуя машину на ночную стоянку, я, признаюсь, переживаю ощущение удачи — пронесло на этот раз. Будь это на московских улицах с их очень напряженным ритмом, который все меньше поддается контролю и организации. Или в больших и малых периферийных городах и поселках, где приходится бывать по делам службы или проездом и которые совершенно не приспособлены для безопасного автомобильного движения. Но особенно тяжело бывает на дорогах, независимо от того, как они обозначены в лукавых автомобильных атласах — общесоюзного, республиканского или местного значения. Езда по этим, в большинстве своем «семиметровкам», всегда большая мука, испытание воли, мастерства и удачи.

Темными же осенне-зимними вечерами и ночами ездить по ним просто жутко. Узкие, они не имеют на протяжении сотен и тысяч километров разметку, зато почти везде с обгрызанными временем и осадками краями, за которыми опасная, непредсказуемая обочина. Такая дорога стягивает во-

дителей в центр, заставляя их разбегаться на скорости в рискованной близости друг от друга, ориентируясь лишь на размытые слепящие огни фар встречного автомобиля. Далеко не все справляются с этими иезуитскими тестами на мастерство и выживаемость. В результате аварии на трассах в 2—3 раза тяжелее по своим последствиям, чем в населенных пунктах. Именно на дорогах и в сельской местности статистика фиксирует почти 70 % погибших в ДТП, хотя интенсивность движения здесь гораздо ниже, чем в городах. И так изо дня в день — поток автомобильный уже не остановишь, он будет только возрастать, дороги скоро нам, похоже, не исправить и не построить...

**Б**езопасность на автомобильных дорогах — это проблема всеобъемлющая, глобальная, затрагивающая все наше общество, проблема комплексная.

Называть можно как угодно и все будет верно. Но вот что стоит за этими определениями? Теоретически обычно все сводят к треугольнику: человек — автомобиль — дорога. Однако на практике автомобиль и дорога, как составляющие, которые трудно поддаются изменениям в лучшую сторону, всегда выпадали из сферы внимания директивных, планирующих и контролирующих органов. За все годы Советской власти, какое бы ни намечалось у нас планов «громадьё», как говорил поэт, дороги, а значит и безопасность движения, всегда были на самых последних позициях. По этой причине далеко не все серийно выпускаемые в нашей стране транспортные средства по своим характеристикам дотягивают до минимальных требований безопасности, которые уже давно действуют во всех развитых странах. Это новые, а что говорить о тех, которые многие годы, а то и десятилетия находятся в эксплуатации при постоянном дефиците запчастей и безобразном техническом обслуживании. Они в большинстве своем просто опасны. И не стоит в данном слу-

чае особенно доверять статистике, которая на эту причину относит всего 1,8 % всех дорожно-транспортных происшествий. Думается, что эта незначительная цифра скорее отражает несовершенство действующей системы учета и анализа причин, чем реальное положение дел.

О дорогах вообще разговор особый. Более ста лет назад Николай Васильевич Гоголь заметил: «У России две беды: дороги и дураки». Безусловно, он и предположить не мог, что его слова окажутся пророческими на целый век вперед. Дороги ужасные, что в городах, что на трассах, а на огромных пространствах, где также живут люди, их и вовсе нет. И, что особенно тревожит, несмотря на принятие многообещающих программ, например «Дороги Черноземья», изъятие у налогоплательщиков денег на их реализацию, в последние годы положение все ухудшается — дорог, годных к безопасному проезду, становится, как это ни странно, меньше. Так, при увеличении парка транспортных средств за пять лет на 15 % протяженность дорог общего пользования за это же время даже несколько уменьшилась. То есть в расчете на 1 млн. транспортных средств дорожная сеть страны сократилась более чем на 13 %.

**В**се цивилизованные страны мира, даже при экономических спадах, кризисах и депрессиях не позволяли себе запускать дорожное хозяйство. Там всегда понимали: есть пути сообщения — есть основа для устойчивого развития. Нет дорог — возможны только «героические прорывы», которые в итоге всегда ведут к провалам. Так, собственно, у нас все последние десятилетия было и есть.

В США в ходу афоризм: «У нас не потому такие прекрасные дороги, что мы богатые. Мы богатые потому, что у нас такие прекрасные дороги». Только мы десятилетиями отвергали эту истину, которая даже не требовала поступиться дорогими для нас в прямом и переносном смысле клас-

совыми принципами: дороги так же нужны рабочему и крестьянину, как и представителям всех иных сословий. Сельским жителям они нужны даже больше, так как те обычно живут в местах, удаленных от культурных и общественных центров, поэтому нормальные дороги для них — насущная необходимость.

Так почему же — нет?! Ответ, думается, дает все тот же Н. В. Гоголь. Да, дело, вероятнее всего, именно в дураках, то есть в некомпетентных руководителях, которых с завидной плодовитостью тиражировала административно-командная система на всех уровнях. Понимаю, что оппоненты здесь будут ссылаться на многочисленные экономические и хозяйственные трудности, на особенности исторического развития «в условиях империалистического окружения», на... Но слабы все эти возражения. Достаточно вспомнить о миллиардах рублей, сгинувших в бесчисленных объектах мелиорации, которые до сих пор разрушают нашу землю. А легендарный в семидесятые годы БАМ, поглотивший неоправданно огромные финансовые и материальные ресурсы. А «оборонка», а «нефтехоллары», бесследно просочившиеся сквозь преступно худые «закрома» нашей необъятной Отчизны... Дух захватывает, когда пытаешься представить, что было бы, распорядись мы «по уму» хотя бы частью этого впустую растраченного богатства. В том числе и пустив его на строительство дорог... Так что прав классик — наши беды, в частности, дремучее, опасное бездорожье, во многом все-таки из-за дураков.

Теперь о последней составляющей триады «человек — автомобиль — дорога». О человеке, как «факторе безопасности дорожного движения». На нем приходится останавливаться обстоятельнее, так как это именно тот объект, который у нас в стране всегда было проще всего использовать в качестве материала для решения любых проблем.

А при многочисленных неудачах на него же хорошо списывать любые провалы. То же и с безопасностью движения. Как только появилась у нас эта забота, многие должностные лица надолго, а то и навсегда прониклись убеждением, что корень всех зол — водитель. Эта мысль оказалась чрезвычайно удобной: что ни случись — он и виноват. Схема при этом проста: главное ввести побольше ограничений, пусть даже и невыполнимых, а дальше хоть трава не расти. Успевая только контролировать, «выявлять» и наказывать нарушителей, число которых при таком подходе исчисляется в нашей стране миллионами.

Приведу один, но, на мой взгляд, яркий пример. При организации скоростного режима в расположенных на трассах небольших населенных пунктах Литвы и Эстонии очень часто используется знак «Начало населенного пункта» на голубом фоне, то есть 5.24. Он, как известно, не вводит ограничение скорости до 60 км/ч. Конечно, на участках, где такое ограничение признается не нужным с точки зрения обеспечения безопасности. В России знак 5.24 — редчайшее исключение. Во всяком случае я не встречал его уже очень давно. Даже в самых глухих местах, когда дорога проходит по краю заброшенной деревушки, стоят знаки 5.22 — то есть скорость не более 60 км/ч, а то и еще снизят до 40 или 30 км/ч.

Сколько пытал работников ГАИ самых разных уровней: почему так, ведь никто все равно с такой скоростью не едет? Смысл уклончивых ответов всегда сводился к одному: как едут это их дело. Случись что — они и ответят. А мы свою работу сдела-

ли — знак повесили, скорость ограничили, надо выполнять... Такое своеобразное понимание своих задач. А действительно, что, если по всей стране ввести скорость 30—40 км/ч, да еще инспекторов поставить на каждом километре, чтобы контролировали. Вот тогда будет тишь да благодать! Только: возможно ли это? И кого мы обманываем?!

Итак, уже давно ни для кого не секрет, что транспортные средства у нас далеко не безопасные. Дороги жуткие, а организация движения как система практически отсутствует.

Во всяком случае улицы и дороги фактически на всем протяжении не имеют соответствующей ГОСТу разметки, наличие которой само по себе позволяет на 20—30 % сократить аварийность. Знаки и светофоры тоже, как правило, установлены не по ГОСТу, зачастую не видны, плохо читаются, а то и вовсе отсутствуют, за их состоянием нет постоянного контроля... А в авариях почти всегда виноват человек — водитель или пешеход.

На Западе около 40 % аварий относят на неудовлетворительное состояние дорог или плохую организацию движения, еще почти столько же на транспортные средства... У нас, согласно официальной статистике на дороги, как причину возникновения аварий, приходится только 10—11 % происшествий, на транспорт — 1,8 %. Организация движения и вовсе безукоризненна, во всяком случае в статистике как причина аварийности не значится. Зато на водителя списывается почти... 80 % ДТП. И не мудрено: статистику ведет МВД СССР. Это же ведомство занимается и организацией движения.

Человек, как это ни абсурдно звучит, у нас оказывается дешевле краски для разметки дороги, дешевле затрат на дорожные знаки и их продуманную установку, дешевле затрат на подготовку и содержание квалифицированных, благожелательных к водителю инспекторов ГАИ...

Большинство развитых стран Запады из года в год снижают не только относительные показатели дорожного травматизма, но и абсолютные. Машин у них становится все больше, а число погибших и раненых снижается. И при таком положении они постоянно бьют тревогу, считают состояние дел с безопасностью на автомобильных магистралях первостепенной общественной проблемой.

Транспортная комиссия ЕЭС в начале лета обсуждала специальную программу из 60 пунктов по обеспечению безопасности движения. Вероятнее всего, к тому моменту, когда выйдет этот номер журнала, программа будет уже принята, начнет претворяться в жизнь и давать результаты. Она будет действовать наряду с аналогичными, которые уже работают во всех развитых государствах Запады. Руководят ими и отвечают персонально за их реализацию, как правило, первые лица в правительстве. Во Франции, например, межминистерский комитет по безопасности движения возглавляет премьер-министр.

Комитеты, комиссии или советы по безопасности движения, действующие в странах Запады на национальном уровне, имеют свои источники формирования бюджета. Они отвечают за стандартизацию требований к автомобильным дорогам, средствам организации движения, конструкции транспортных средств. Их рекомендации обязательны в масштабах всей страны. В США за состояние аварийности на дорогах отвечает губернатор штата. При нем создается специальный консультативный ко-

митет, формирующий политику по предупреждению аварийности и определяющий специальные программы, цель которых создание оптимальных условий для человека за рулем, а значит для безопасного движения транспорта.

Мы же десятилетиями с маниакальным упорством требуем от человека, чтобы он без ошибок работал в плохо устроенном, плохо организованном, а потому опасном дорожном движении. И никак не хотим признать, что это в принципе невозможно: дают сбои даже самые совершенные машины.

Неизбежно ошибаются и водители, тем более, на наших улицах и дорогах, по которым и пешком-то ходить сложно, о чем здесь уже немало сказано. Мы же, вручив им раздутые Правила, многие положения которых по-разному понимают даже сами работники ГАИ, требуем: выполняй и будь безопасен. И удивляемся, что аварийность из года в год растет, не забывая при этом всю вину возложить опять же на водителя.

Иной подход в цивилизованных странах Запады. Там главное организовать такую совершенную среду на улицах и дорогах, чтобы возможность ошибок для человека за рулем была сведена к минимуму. Если где-то растет аварийность, то причину прежде всего ищут в несовершенстве дорог или транспортных средств, непродуманной организации движения. С тех, кто занимается этими вопросами, постоянный и жесткий спрос. И лишь затем претензии предъявляют водителям. С них тоже спрашивают строго, но всегда только за то, в чем они действительно виновны. Проблемы государственных служб и организаций там на человека не перекладывают, как очень любим делать мы. Оттого, думается, и результаты.

Что же у нас? Комиссии по безопасности дорожного движения при союзном и республиканском министерствах внутренних дел тихо и бесславно фактически свернули свою деятельность. Их работа, надо признать, и в лучшие времена не приносила заметного эффекта. Она строилась на принципах общественного участия, не подкреплялась какими-либо серьезными финансовыми возможностями и распорядительными полномочиями, потому опиралась, в основном, все на ту же Госавтоинспекцию. Проект закона СССР о дорожном движении — нормативный документ, который должен урегулировать весь спектр взаимоотношений в этой сфере, прочно увяз в бесконечных согласованиях в республиках и комиссиях Верховного Совета СССР. Перспектива его рассмотрения и принятия нынешним составом законодательных органов страны довольно проблематична. Какой-либо реальной, конкретной комплексной программы стабилизации положения с аварийностью на наших улицах и дорогах, не говоря уже о путях снижения этих страшных цифр, ни страна, ни республика сегодня не имеют. Хуже того — никто такими программами всерьез не озабочен и ими не занимается. Во всяком случае общественности они неизвестны.

Недавно в нашей печати промелькнуло сообщение о том, что благополучные американцы под аналогичные программы, включающие строительство и реконструкцию дорог, ассигнуют... более ста миллиардов долларов.

Они действительно требуют больших средств. При крайней скудности нашего нынешнего бюджетного пирога разговор о таких расходах на безопасность движения кому-то может снова показаться

несвоевременным. Однако другого выхода у нас просто нет. Известно: скупой платит дважды. Так вот, «вторым счетом» за прошлую скупость мы сейчас и платим непомерную цену людскими жизнями и страданиями. Не говоря о ежегодных миллиардных потерях при перевозке людей, уборке урожая, транспортировке промышленной продукции. Вернув только часть этих утрат, мы можем на порядок лучше сделать нашу жизнь. Десятилетиями не вкладывая средств в безопасность автомобильного движения, мы уже здорово опаздываем в цивилизованное будущее. Упорствуя и дальше в такой скаредной политике, можем опоздать навсегда.

**Е**жедневно, ежечасно идет тихая бойня на дорогах, которая нормальным обществом не может восприниматься иначе, как национальная катастрофа. За десятилетие преступной афганской войны мы потеряли почти пятнадцать тысяч наших ребят, около сорока тысяч были ранены. Не считайте за кошунство, но этот десятилетний траурный список — «норма» одного квартала в статистике дорожно-транспортных происшествий.

Бед и забот у нас сегодня сверх меры. Среди них немало и таких, которые тоже уносят жизни и здоровье людей: экологические катастрофы, национальные конфликты, стихийные бедствия... Каждое такое событие страна воспринимает с болью. Оно всегда горестным эхом отзывается как в сердцах миллионов людей, которые по мере сил помогают пострадавшим, так и в высших государственных структурах, которые принимают посильные меры, чтобы по возможности исключить повторение трагедии или во всяком случае смягчить ее последствия. И вот невозможно понять, почему этот цивилизованный подход не действует в нашей автомобильной жизни, которая сегодня является значительной частью бытия практически каждого советского человека. Почему все-таки гибель десятков тысяч людей в автомобильных авариях не воспринимается нами как национальная трагедия? Объяснить это можно только одним — обыденным привыканием. Мы все незаметно привыкли к тому, к чему в цивилизованном обществе привыкнуть невозможно. Это дико звучит, но мы свыклись и в бездеятельности смирились с тем, что наши улицы и дороги с каждым годом все обильнее заливаются кровью.

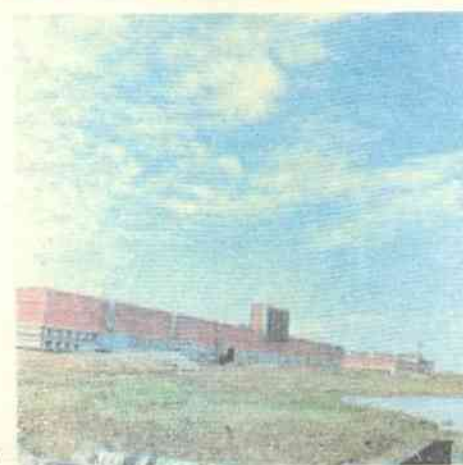
47 197 человек потеряла страна в автомобильных авариях в 1988 году. 59 691 человека — в 1989 году. 63 362 человека — в 1990 году. За те же три года ранены и покалечены в авариях более миллиона наших сограждан.

**С**колько будет в нынешнем году? Не надо быть оракулом, чтобы ответить на этот вопрос: на улицах и дорогах погибнут и потеряют здоровье еще больше людей. Так неужели наше общество сегодня настолько беспомощно, что не может найти силы остановить этот процесс? Или оно настолько безнравственно, что считает возможным даже не ставить такую задачу? Это вопросы к Правительствам Союза ССР и России. Редакция и миллионы наших сограждан ждут на них ответа.

**В. ПАНЯРСКИЙ**



## ЕЛАБУГА: ПОКА БЕЗ ХОЗЯИНА



Вспомним, сколько слов было произнесено, сколько газетных и журнальных выступлений напечатано по поводу елабужского проекта. Подумать только — почти миллион легковых автомобилей в год с началом выпуска первых трехсот тысяч микролитражек в 1991 году. И мы, редакция «За рулем», тоже старались как могли донести до читателей все, что было связано и с проектом, и с его реализацией.

Сейчас на дворе осень девяносто первого, но не только нет в помине долгожданных автомобилей, сама судьба проекта повисла в воздухе.

Сначала здесь строили тракторный завод-гигант. Потом решили переориентировать его на легковые автомобили. Извините за «ню-васюклизм», но ЕлАЗ, с проектной мощ-

ностью почти на миллион автомобилей в год, «снимаемых» с одной площадки, своими циклопическими размерами мог претендовать на звание крупнейшего в мире. А потом авторы гигантского проекта обнаружили, что еще нет автомобиля, который тут будут выпускать. А значит, не определена технология. Как же тогда проектировать размещение фундаментов под оборудование, да и какие станки установят в цехах? К тому же выяснилось, что государственная казна пуста и денег на строительство попросту нет. Тогда возникла идея кооперирования с ФИАТом, но и она забуксовала, а затем и умерла, хотя переговоры, казалось, шли к успешному завершению.

По поручению редакции корреспондент журнала **А. Солопов** встре-