

За рулем

ISSN 0321—4249

12
1991



«ВОЛВО-850GLT» —
новая переднеприводная модель
О премьерах выставки ИАА-91 во Франк-
фурте-на-Майне читайте в номере



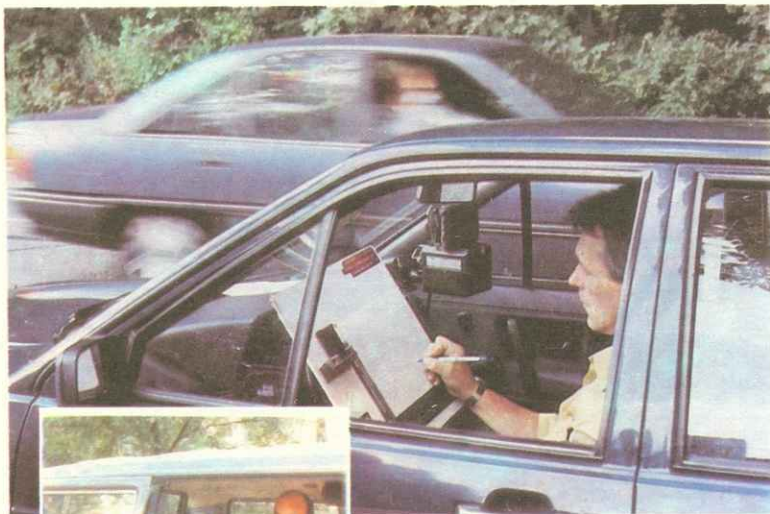


Фото В. Панарского, А. Гуревича

Сегодня, когда на наших улицах и дорогах царит полнейший беспредел, когда нарушения Правил стали настолько массовыми, что воспринимаются уже как норма, общественное сознание вполне созрело для объявления «чрезвычайного положения» в сфере дорожного движения. Запуганный разгулом хулиганства и хамства за рулем, рядовой обыватель согласен на любые меры, которые обещают хоть какой-то сдвиг к лучшему. Психологически это вполне понятно: все мы истосковались по ощущению покоя и защищенности и готовы на многое ради этого. Среди массы вопросов, которые вызывает будущий — в последние годы на всей территории недавнего СССР экономический и социальный хаос, все громче звучат и те, что прямо относятся к нашей автомобильной жизни. И главный из них: что можно сделать уже сейчас, чтобы на дорогах стало безопасней, воцарился пусть и относительный, но порядок? «НАКАЗЫВАТЬ, НАКАЗЫВАТЬ И КАК МОЖНО СТРОЖЕ» — самый распространенный ответ на этот совсем непростой вопрос...

Риску сразу высказать неожиданную и, возможно, спорную мысль. Как мне представляется, обеспечение безопасности на дорогах никогда, собственно, и не было главной задачей Госавтоинспекции. Такая задача, безусловно, декларировалась как первостепенная во всех ведомственных до-

ЗАКЛЯТЫЙ ДРУГ

кументах, на торжественных собраниях, совещаниях и на кумачовых транспарантах. Однако в реальной жизни автомобильная инспекция заинтересованно занималась всем чем угодно — от экспертизы строительных проектов до выполнения особо ответственных заданий по сопровождению руководящих партийных и советских работников. Но, главным образом, ее работа многие годы была ориентирована на то, чтобы «выявлять» и наказывать водителя.

Москва. Вечер. Пересечение Профсоюзной улицы и Ленинского проспекта.

«Документы», — даже не глядя на меня, протягивает руку инспектор. Даю ему техпаспорт, «права» и снова жду, пока коллеги общаются между собой. Наконец настает мой черед.

— Нарушаем, товарищ водитель, — почти ласково обращается ко мне лейтенант и уже совсем весело, как бы собираясь меня порадовать чем-то приятным, сообщает: Наказывать будем. Вопрос только: как? На месте — десять рублей, через сберкассу — тридцать. Вам решать.

— Да не за что, вроде, наказывать, — как можно миролюбивее отвечаю я.

— Значит не знаешь, в чем виноват?! — неожиданно переходя на «ты», с угрозой в голосе произносит лейтенант. Затем молча, с открытым недоловым видом, он вынимает Правила и начинает их листать, вчитываясь то в один, то в другой пункт. Наконец находит тот, который представляется ему подходящим, и показывает мне. Вникаю в строчки Правил и понимаю, что к моей ситуации этот пункт никакого отношения не имеет. Испытывая даже некоторое смущение от вынужденной настойчивости, высказываю инспектору свои сомнения. Он еще более мрачнеет и сквозь зубы цедит:

— Умный значит! Ну ничего, сейчас я тебе двадцаточку выпишу, заплатишь в сберкассу, а потом за «правами»... поездишь. Все понял?

— Нет, — говорю, — не понял. — В-первых, так и не ясно, какой пункт Правил я нарушил. Во-вторых, почему теперь

Статья эта откровенно полемическая, проблемы, которые в ней ставятся, сознательно обострены. Очень не хотелось, чтобы она была кем-то воспринята как очернительство непростой и зачастую опасной работы Госавтоинспекции. Писалась она с искренним желанием, как можно скорее увидеть в инспекторе ГАИ друга, защитника — в этом остро нуждаются все нормальные водители, которых все-таки подавляющее большинство. Но пока...

Такие взаимоотношения между стражами порядка и населением уже существуют в Германии. Полиция там активно контролирует движение, применяя в том числе и скрытые формы контроля за скоростью (на фото один из таких постов на улицах Гамбурга), нарушители жестко наказываются. Однако почти нет обиженных, наоборот — люди уважают полицию, помогают ей (на фото жительница одного из близлежащих домов угощает кофе полицейский патруль, который контролирует движение на ее улице). Подробно о том, как работает дорожная полиция Германии, мы расскажем в одном из первых номеров «За рулем» 1992 года.

А сейчас вернемся к нашим проблемам.

уже двадцать рублей, ведь пять минут назад вы говорили десять.

Лейтенант, ничего не ответив, вновь углубился в Правила, похоже, заново открывая для себя их содержание. Подходит и садится справа его напарник, который за это время успел «разобраться» с двумя водителями. Он что-то шепчет в «бардачок» и спрашивает:

— Ну, что ты с ним так долго возишься? Брось объяснять. Выпиши тридцатник, и пусть кому угодно жалуются. «Права» забрать только не забудь.

Итак, ставка наказания неизвестно за что выросла с десяти рублей до тридцати, но вскоре выяснилось, что и это не предел. Подъехали еще одни патрульные «Жигули». За рулем, судя по всему, кто-то из руководителей отделения. Подчиненные тут же ввели его в курс моего «дела», и не успела у меня зародиться надежда, что «начальник разберется», как он изрек:

— Нечего с ним цацкаться, на полтинник оформляй, не меньше. Чтoб знал, как спорить.

Отдав такие указания, «начальник» сел за руль и укатил.

В практике нашей Госавтоинспекции еще с застойных времен крепко прижился такой показатель активности работы ее сотрудников, как «выявляемость». Показатель этот, правда, всегда был нелегальный — руководители ГАИ от него стыдливо откровенничали, но именно он в первую очередь определял качество работы и отдельного сотрудника и подразделения ГАИ в целом. Механизм был прост: больше «выявлено», проще говоря, составлено протоколов на водителей, значит хорошо, можно рассчитывать на поощрение. Меньше протоколов — соответственно все наоборот.

Такая простота оценки профессиональных достоинств привела к тому, что любимым занятием инспекторов дорожно-патрульной службы стало дежурство в заездах у запрещающих знаков. Притом, чем запрещение абсурднее, тем продук-

твине «ловушка» — больше водителей в нее попадает.

Дело доходило до того, что работники ГАИ, на участке которых по каким-то причинам не оказалось такого «золотого» знака, соорудили его сами. Мне лично пришлось столкнуться с работой такой «вездной» бригады на одной из дорог Московской области. Предпринятые инспекторы соорудили переносной знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» и в летний сезон в пятницу и субботу вывозили его на грузовике в чистое поле. Ближе к вечеру, когда машины дачников шли потоком, они устанавливали его на перекрестке с прекрасным обзором во все стороны. Естественно, мало кто останавливался у этого липового средства «организации движения», как того требуют Правила, что, собственно, и надо было «организаторам». Они в массовом порядке оформляли «нарушителей», повышая тем самым свой профессиональный рейтинг и одновременно улучшая материальное положение — самые нетерпеливые из водителей отдавались «штрафом на месте и без оформления».

Конечно, такие «инициативы», выходящие за рамки не только дисциплинарного, но и уголовного кодекса, были совсем нечестны. Да в этом, собственно, и не было необходимости, так как наши дороги обильно уставлены «ловушками», которых вполне хватает на всех желающих повысить «выявляемость». В результате к началу восьмидесятых годов этот отрицательный миллионский чинами показатель достиг впечатляющих величин и вывел нас по «выявляемости» в лидеры автомобильного мира.

Одновременно, оставаясь на задворках мировой автомобилизации, мы уверенно вышли вперед и по аварийности, смертности и травматизму на улицах и дорогах, что, конечно же, серьезно дискредитировало идею «больше наказанных — больше порядка». Тут бы и задуматься о других, более эффективных путях повышения безопасности, по которым уже шло развитие автомобилизации в странах Запада. О таких, как научно обоснованная организация движения, совершенствование транспортных средств и улучшение состояния дорог, внедрение современных технических средств контроля за движением...

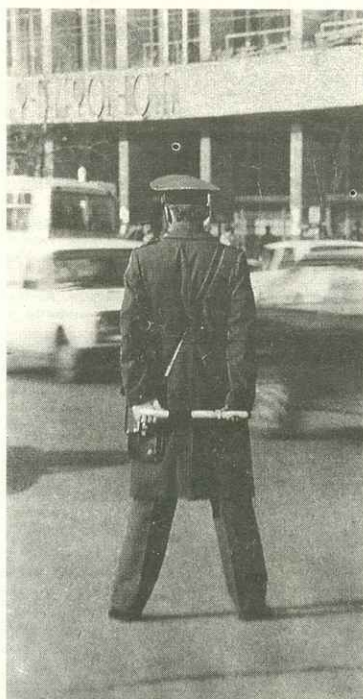
Откровенная охота на человека за рулем под лозунгом борьбы за безопасность движения очень быстро привела к тому, что водители в подавляющем большинстве своем при виде работников ГАИ, а тем более от общения с ними, мягко говоря, никакой радости не испытывают. Последние, естественно, отвечают взаимной неприязнью. Казалось бы, подобное противостояние должно насторожить руководителей Госавтоинспекции, заставить их задуматься о том, как поднять авторитет службы. Но, нет, руководству ГАИ ближе и понятнее оказалась сомнительная идея, высказанная как-то одним из ее бывших руководителей. Суть состояла в том, что между инспекторами ГАИ и водителями никакой любви и быть не должно. Доводы при этом приводились простые, как милицкий жезл: «Мы контролируем, а значит — наказываем, работаем в условиях конфликта, следовательно, таковы и взаимоотношения. Других и быть не может».

И невдомек нашим доморощенным теоретикам общественных отношений, что между полицейскими и гражданами, которых они охраняют, может быть «любовь и согласие». Мы уже однажды писали

об этом, но стоит еще раз повторить: материалы исследования общественного мнения в странах ЭЭС показывают, что из всех государственных и общественных структур наивысшим доверием людей там пользуется... полиция.

Долговременная селекция работников ГАИ под деятельностью исключительно в условиях конфликта привела к необратимым переменам в их профессиональных качествах. Есть основания предположить, что в других, нормальных условиях — взаимного доверия, доброжелательности, которые не исключают, а, наоборот, предполагают в необходимых случаях жесткую требовательность, большинство наших инспекторов просто и работать уже не могут, не умеют. Их этому не учили.

Вот почему очень настораживает тот факт, что сегодня, когда поиски путей выхода из кризисного состояния в сфере безопасности движения имеют в полном смысле слова жизненно важное значение, в среде профессионалов — работников ГАИ все надежды вновь возлагают главным образом на ужесточение контроля и усиление ответственности водителя. Другими словами, на ту же пресловутую «выявляемость», которая всегда была основой развее что их собственного благополучия, но никак не человека за рулем. А водитель, как и прежде, остается совершенно незащищен, ведь условия, в которых он действует, — организация движения, дороги, автомобили — не улучшились. Осталась прежней квалификация инспекторов ГАИ. Воюет наша Госавтоинспекция, главным образом, не с хамами и хулиганами за рулем — это слишком сложно, а с вполне обычными водителями, которые нечаянно или вынужденно оступились. В потоке, непосредственно со злостными нарушителями они работать не умеют, да и не хотят. В этом многократно приходилось убеждаться.



Недавно в московской прессе прошла информация о том, как пьяный подокон, угнав автобус, полтора часа кружил по вечерней Москве, давая людей и круша автомобили, оказавшиеся на его пути. Преступник этот, безусловно, вызывает гнев, и суд, будем надеяться, воздаст ему полной мерой за содеянное. Ведь этот жуткий случай — ярчайшее проявление беспомощности нашей милиции, и в первую очередь Госавтоинспекции. Они позволили убийце полтора часа колесить по столице, прежде чем его наконец остановили. В кабине оказался в дым пьяный юнец. И вот такого «рецидивиста» не могли обезвредить долгие 90 минут, которые для нескольких человек стали последними в их жизни.

И это не случайно, так как условия и принципы работы нашей ГАИ, о чем говорилось выше, порочны и не дают повода рассчитывать на иной подход. Во всем цивилизованном мире дорожная полиция контролирует движение на машинах и мотоциклах, находясь непосредственно в потоке. Она так оснащена технически, профессионально и юридически, что может «достать» и эффективно обезвредить любого нарушителя, который мешает движению. В то же время чрезвычайно высока ответственность полицейского перед обществом и каждым конкретным гражданином. Наши инспекторы ГАИ в подавляющем большинстве случаев отсиживаются на стационарных постах или в стволь же «стационарных» автомобилях, которые маскируются где-нибудь на обочине. И выявляют, выявляют, вымещая неудовлетворенность от ощущения собственной беспомощности на добропорядочных водителях.

Инспектор ГАИ был уже не очень молодой, крупный, широколицый. Форменная ушанка с трудом размещалась на его большой голове, и, когда он двигался, казалось чудом, что она не падала. Удобно устроен на заметно выдававшемся животе, который вовсе не скрывала шинель, свою служебную планшечку, он аккуратно укладывал в нее только что составленный протокол и не спеша назидательно выговаривал водителю:

— Нарушил — плати! А что за скорость пятьдесят рублей, так это не я придумал, указ такой, можешь ознакомиться. Заплатишь в сберкассу, привезешь квитанцию, получишь «права». И ты зря, зря волком смотришь. Понимать должен — мы ж для вас, водителей, стараемся. Не будь нас — перебили бы, как мухи. А вот я тебя наказал, поостерег, глядишь и поживешь еще, покатаешься на своем «Запорожце». Потому получается: друг я тебе, товарищ...

Водитель, тоже уже совсем не юный, в затертой куртке, с непокрытой головой, раскрасневшийся после нервной и долгой воспитательной беседы на ноябрьском ветру, угрюмо вынул наставник в милицеской форме. Он уже утратил надежду на благополучный исход разговора, случившегося по пустяковому в общем-то поводу, и ждал только, когда инспектор его отпустит. Получив документы, он направился к своей машине и, проходя мимо меня, — я ожидал свой очереди на «разбор», — негромко, но вполне внятно произнес:

— Один «друг» — тридцатник, другой «друг» — полтинник, а я работай на вас. Хороший же ты мне, инспектор, заклый друг.

Дальше на «разбор» была моя очередь. А за мной уже ждал следующий...

В. ПАНЫРСКИЙ