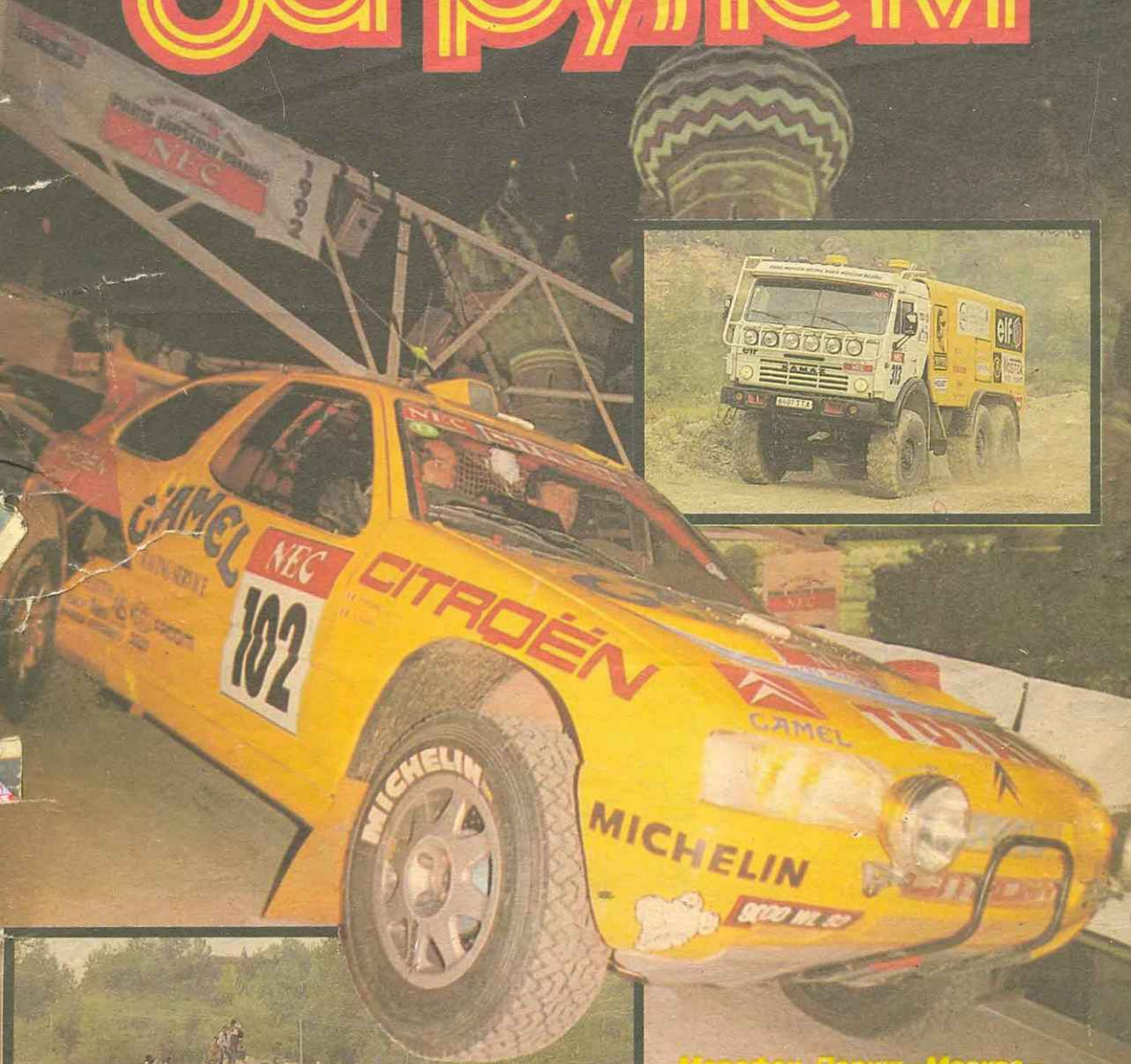


За рулем



*Марафон Париж—Москва—
Пехин — и все-таки он
состоялся! О героях рейда
вы прочтете в первом
номере будущего года.*

**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

12

Декабрь 1992

СОДЕРЖАНИЕ

Дороги там и здесь 2

АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО

Выбираться надо самим... — 6

ВАЗ-2108:

Воспоминания о будущем — 8

ПРОКОЛ

Такой ремень не поможет... 10

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА — 11, 41

КОЛЕСО 12

ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

"Мерседес-Бенц" с дизелями 14

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Противоугонная маркировка 16

Инструкция поневоле 17

При развороте убедись 18

Штрафы перерасчитываются 19

СЛОВО—АДВОКАТУ 20

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 21, 44

ТЕСТ

Расход зависит от условий 22

ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ 23

Электроника приказывает 24

Нос к носу с "Лансером" 26

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Уральские инициативы 28

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

"76-й" против "93-го" 30

Заставьте бензонасос работать 31

ЛуАЗом доволен 32

Бесконтактную вместо классической 33

Еще был случай... 34

"Антигидрат-Авто" 35

Автосторож по имени "Аргус" 35

Ищем неисправность 36

Советы бывалых 39

Своими силами 39

Указатель материалов за 1992 год 42

СПОРТ

"Солдаты удачи" раллийного фронта 44

Из коллекции "За рулем" 46

Первые километры по дорогам Германии, кроме всего прочего, запомнились тем, что меня очень нервировали огромные транспаранты — указатели направления движения. За многие годы, проведенные за рулем, я был приучен к тому, что эти дорожные знаки, как, впрочем, и все другие на наших улицах и дорогах, располагаются как и где придется. Обычно на том столбе, который оказался в районе перекрестка. Он может быть перед или за поворотом и на разном от него расстоянии. Это уж как случится. Поэтому, увидев нужный знак на германских дорогах, я по нашей, российской привычке резко сбрасывал скорость и лихорадочно искал глазами перекресток или полосу для съезда. Не обнаружив ни того, ни другого, начинал оглядываться назад, предполагая, что уже проскочил искомое место. Не однажды попав таким образом в просак, я наконец понял, что здесь указатели направлений, как и положено, всегда на одном и том же месте — за 300, 200 и 100 метров до поворота или полосы съезда. Впрочем, мне вспомнилось, что и наш отечественный ГОСТ предписывает именно такую же организацию движения на дорогах. Просто у нас на эти «мелочи» традиционно не обращают внимания.

Вот об этом — о «мелочах» в организации дорожного движения на автомобильных дорогах «там» и «здесь» сегодня и хочется сказать несколько слов.

Прекрасные автомобильные дороги — один из ярких элементов того образа Западного мира, который сформировался у советского обывателя еще во времена бытия за «железным занавесом». Прошло уже несколько лет с того момента, когда в этом огражденном сооружении тоталитарного режима появились трещины, в которые потоком устремились сотни тысяч россиян и жителей нынешнего «ближнего зарубежья». В том числе и на автомобилях.

Не стоило бы в который раз раздражать вас рассказами о том, как «у них» хорошо, только ради того, чтобы поделиться впечатлениями. На страницах «За рулем» много было подробных зарисовок с дорог почти всех стран Европы, да и других континентов. Однако от сравнений «у них» и «у нас» нам и сегодня не уйти, но только лишь с той целью, чтобы еще раз попытаться разобраться, где «зарыта собака» их успеха и в чем причина бесконечной череды провалов всех наших программ по наведению порядка на дорогах. В том, что социальная катастрофа на автомобильных дорогах бывшего СССР и нынешней России — реальность нашей жизни, читателя «За рулем» убеждать не надо. Напомню лишь о нашем неоспоримом лидерстве по самым мрачным показателям дорожной статистики: аварийности, тяжести последствий и смертности в результате ДТП.

Кажется, Уинстон Черчилль заметил: «В России нет дорог, а есть направления». Так вот, мне представляется, что наш соотечественник, вырвавшийся с этих «направлений» на дороги цивилизованного мира, испытывает шок, в первую очередь не от качества дорог, а от обилия информации, которая на него обрушивается. При этом он быстро осознает, что если скудную дорожную информацию российских дорог вполне можно, а иногда и просто лучше не замечать, то, не научившись читать дорожные знаки европейских магистралей, передвигаться по ним практически оказывается невозможно.

Дороги развитых стран — это особый



мир со своими точными и жесткими законами, пренебрегать которыми общество не может, а нормальный гражданин просто не рискует. А чтобы законы — в нашем случае Правила дорожного движения — можно было соблюдать, как минимум надо знать, что от тебя в той или иной ситуации требуется. Вот почему улицы и магистраль «там» так ярко и, может показаться, навязчиво расцвечены дорожными знаками, разметкой и указателями. Это вовсе не жажда продемонстрировать самим себе собственное богатство. «Тот мир» подчеркнuto рационален и за редким исключением не позволяет себе пустых излишеств. Однако не позволяет он себе и пренебрегать «мелочами» во всем, что касается безопасности людей.

Поздней осенью прошлого года, оказавшись под Гамбургом, мы остановились в небольшом городке или даже, скорее,

М И ЗДЕСЬ

поселке Букстехуде-Нойкlostер. Машину парковали уже ночью на стоянке во дворе маленькой гостиницы под названием «Зеебург». Утром, покидая гостиничную стоянку, невозможно было не обратить внимания на то, как организован выезд из этого самого обычного «поселкового двора».

Углы двух зданий, между которыми лежал наш путь, были отмечены яркой вертикальной разметкой, а знак 1.31.1 указывал направление объезда препятствия. Знак 3.24 («Ограничение максимальной скорости») напоминал, что двигаться здесь можно со скоростью не более 10 км/ч, а знак 2.4 («Уступите дорогу») с табличкой 7.1.1 предупреждал, что через 15 метров предстоит выехать на улицу, где надо будет пропустить транспорт. И все это обилие информации на расстоянии каких-нибудь 30 метров «дворового проезда».

Запад не миновала проблема резкого роста аварийности, травматизма и смертей в результате автомобильных аварий. В середине шестидесятых годов эта беда стала предметом озабоченности как широких общественных движений многих стран Западной Европы, США и Японии, так и правительств этих государств. Дискуссии о путях преодоления «дорожного кризиса» были очень бурными. Их результатом стали объемные национальные программы, включающие в себя все направления общественной жизни, которые так или иначе пересекаются с проблемой безопасности дорожного движения. Нет возможности здесь подробно останавливаться на всех вопросах, которые пришлось решать цивилизованному миру, чтобы остановить нарастающий вал смертей под колесами автомобилей. Об этом еще будет речь на страницах нашего журнала в будущем. Вернемся к «мелочам».

Улицы. «В населенных пунктах: два ряда домов и пространство между ними для прохода и проезда, а также само это пространство» (Словарь русского языка С. И. Ожегова).

Так вот, в цивилизованных странах

это «пространство для прохода и проезда» настолько точно и хорошо организовано, что у человека, как пешего, так и за рулем, практически не остается каких-либо проблем, которые надо решать самому. От него требуется четко выполнять то, что подсказывают дорожные знаки и разметка. Немало поездив и побродив по улицам больших и малых германских городов, не помню случая, когда какая-либо дорожная ситуация вызвала у меня сомнение. Всегда информация не только достаточная, но, по нашим представлениям, даже избыточная.

Например, пешеходный светофор. Мало того, что расположен он всегда точно там, где его ждешь: у края дорожной разметки, обозначающей переход, и обязательно на одной высоте, позволяющей легко держать его в поле зрения. Так в нем еще устроены два запрещающих «красных» сигнала. «Зеленый» — один, а «красных» — два. Как видим, даже очень законопослушных немецких граждан местные организаторы движения не считают зорким настолько, чтобы предупреждать об опасности. Им не кажется это излишним.

Западный мир со свойственным ему рационализмом быстро понял, что изменить человека, пытаясь сделать его совершенно безопасным за рулем, занятие хотя и достойное, но чрезвычайно сложное и протяженное во времени, так как требует эволюционного развития. К тому же специалистам было уже тогда ясно, что и возможности человека, как оператора сложной системы, а именно такой была признана система «человек — автомобиль — дорога», вполне конечны и ограничены. Поэтому они пошли другим путем: стали активно совершенствовать «среду обитания» человека за рулем. Была поставлена и довольно быстро решена задача создать такие надежные и удобные в управлении автомобили, так обустроить улицы и дороги, чтобы возможность ошибиться у водителя была сведена к минимуму.

Именно в этом коренное отличие в подходе к проблеме дорог и безопасности движения у них и у нас. Мы долгие десятилетия тешили себя иллюзиями, что человека можно переделать не эволюционно, а революционно. В этом нам виделось отличие человека при социализме от человека капиталистического общества. Наш человек обязан был осознать, что от него требуется, и поступать соответственно. Когда у него это не получалось, его карали. В этом — в тотальной системе наказаний, в штрафах, в пресловутых «талонах предупреждений» к водительскому удостоверению — мы всегда видели, да и сейчас видим, панацею от всех наших дорожных бед. Однако миллионы оштрафованных и сотни тысяч осужденных еще





в годы зстоя водителю не избавили сак от печального лидерства в мировой статистике по дорожно-транспортным происшествиям.

Улицы больших и малых городов Германии буквально расцвечены дорожными знаками и разметкой будто рождественская елка игрушками. Нам, привыкшим к подчеркнутому аскетизму подобных «украшений» на наших «направлениях», поначалу подобный разгул дорожной информации представляется излишним. Ну к чему, например, после информационного знака «Жилая зона» устанавливать еще и предупреждающий 1.21 («Дети») — смотрите фото. Но это делается. В самой жилой зоне будет еще много информационных и предупреждающих знаков в сочетании с яркой, выразительной разметкой. Но и такое настоятельное обращение к разуму и воле водителя организаторам движения зачастую представляется недостаточным. В «жилых зонах» небольших городков и поселков, в местах массового скопления людей и особенно детей они устраивают еще и вполне материальные искусственные преграды перед возможной бедой. На проезжей части сооружаются, например, большие цветочницы, маневрируя между которыми водители, естественно, ведут машину максимально осторожно и, конечно, снижают скорость до минимума.

Вообще, чем больше познаешь цивилизованный «автомобильный мир», тем больше проникаешься убеждением, что секрет успеха большинства западных стран чрезвычайно «прост»: они не признают мелочей во всем, что касается обеспечения безопасности движения.

Возможно, на фоне наших нынешних грандиозных проблем все, о чем здесь говорится, может показаться не заслуживающим внимания. Кто-то вполне справедливо может заметить, что безопасность дорог большинства автомобильных стран Западного мира основана на их общественном богатстве, индустриальной мощи, технологических достижениях, на эффективности государственного аппарата,

обеспечивающего в том числе и карательные функции. Это действительно так. Однако я сознательно вел речь сегодня именно о «мелочах», которыми не позволяют себе пренебрегать даже самые богатые страны. Мы же, действительно, не имея возможности быстро решить большие задачи, заодно и не даем себе труда озаботиться «мелочами», хотя это нам зачастую вполне по силам.

Дороги уровня германских, французских или бельгийских мы в России, хочется верить, иметь будем. Однако не завтра и не через один год. Дело это непростое и трудоемкое. Поэтому самое вре-



мя сегодня обратить пристальное внимание именно на организацию дорожного движения, на все те «мелочи», о которых здесь говорилось. В России к ним традиционно относились наплевательски, о чем свидетельствуют и публикации в нашем журнале за последние десятилетия. Наши организаторы дорожного движения никогда не вдохновляла забота о таких «мелочах», как дорожные знаки, разметка, организация стоянок, транспортных потоков... Возможно и по той причине, что при

дурных знаках прекрасно служилось, да и служится, мздоимцам в милицейской форме... Но это уже тема другого разговора. Российские улицы и дороги всегда отличались удручающей безнадзорностью и неухоженностью. Сегодня страна переживает трудные времена, что полной мерой отразилось и на ее «направлениях». Дороги наши сейчас не только разрушены во многих местах, но на них почти полностью отсутствует какая-либо информация — разметка, знаки, в том числе и предупреждающие об опасности. Они стали, как говорят водители, слепыми, что особенно опасно темными осенними и зимними ночами.

Даже в Москве, которая долгое время была «витриной социалистического мира», практически отсутствует сегодня дорожная разметка, не работают десятки светофоров, сорваны, покорежены или неправильно установлены десятки дорожных знаков. И ничего этого, похоже, не беспокоит. Оно и понятно: что по «мелочам» шум поднимать. Вот разбогатеем, заживем, тогда и знаки повесим, и дороги раскрасим. А пока пусть человек за рулем сам разбирается со своими «мелочами» — кто поосторожнее, тот и доживет до лучших времен.

А пока в самом центре столицы России — на пересечении Большой Полянки

и проспекта Димитрова год за годом повторяется дорожная разметка, в полном смысле слова опасная для жизни. Движение на этом перекрестке организовано так, что потоки с двух противоположных направлений должны сходить точно «лоб в лоб». Если, конечно, следовать разметке. Тысячи людей проезжают по этому месту ежедневно. Они избегают беды только благодаря собственной осмотрительности и тому, что во главе потоков обычно оказываются старожилы, которые знают, как здесь надо ехать. Они и ведут за собой остальных.

На этом «номенклатурном» перекрестке всегда дежурит инспектор ГАИ. Нет сомнения, что сотни раз за минувшие годы здесь проехало его начальство. В том числе и самое высокое. И никто до сих пор не обратил внимания на такую «мелочь», которая вполне доступна пониманию на уровне бытового водительского сознания. Правда, сознания обязательно заинтересованного. Безразличному сознанию, даже профессиональному, как показывает практика, эти «тонкости» недоступны.

Вот такие получаются «мелочи» на дорогах «там» и на дорогах «здесь».

В. ПАНЯРСКИЙ
Фото автора