

ISSN 0321—4249

За рулем



Ежемесячный
журнал для автомобилистов

7

Июль 1994



За рулем

Журнал
для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
Издательство "За рулем"

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора

В. Аркуша

М. Тилевич

Обозреватель

Л. Шугуров

Главный художник

К. Нехотин

Техника

С. Дорофеев

М. Теплов

Безопасность

Ф. Илюхин, зав. отделом

Н. Шербатов

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

В. Субботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сапожников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воеводов, художник

В. Клязев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Паалов

ТИРАЖ 500 000 экз.

Подписано к печати 10.06.94 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 8,5
Отпечатано в Финляндии
Алтрафикс АО/Тепринт

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45.
Свердловск пер., 10.
Телефоны: 207-23-82, 207-19-42,
208-44-38 (отдел рекламы)
Телефакс 207-16-30

Материалы, опубликованные в журнале, собственность
Издательства "За рулем". Их перепечатка или использо-
вание в других изданиях только с разрешения Издательства
"За рулем".

За сведения в "Рекламе" редакция ответственности
не несет.

По вопросам распространения "За рулем"
обращаться по телефонам: (095) 207-23-82, 207-19-42

ПРОВЕРЕННОЕ СРЕДСТВО

Наверняка многие из наших читателей уже держали в руках первые российские Правила дорожного движения, которые с 1 июля сего года вступили, как принято говорить, в законную силу. Появление такого документа — всегда событие и для тех, кто уже много лет колесит по улицам и дорогам, и для тех, кто только собирается сесть за руль. Отрадно, что на этот раз оно никого не застало врасплох — во многих газетах загодя опубликовали текст Правил. Кроме того, их выпустили большим тиражом (первым это сделало издательство "За рулем") — было время почитать, изучить.

Не станем сейчас касаться качества нового "закона дорог". И не потому, что на его критику, как было в недалеком прошлом, властями наложено "табу". Просто делать это преждевременно: только время и практика вынесут свой вердикт новому документу.

Сейчас хочу обратить внимание на другое: Правила дорожного движения, как бы совершенны они не были, сами по себе не в состоянии улучшить трагическую ситуацию (если оценивать ее числом погибших и раненых) на наших дорогах. Это может произойти только тогда, когда Правила будут сознательно выполнять водители. Такое, поверьте, не розовые мечты — вполне достижимая реальность, о чем свидетельствует мировой опыт. В самом деле, люди, сидящие сегодня за рулем автомобилей, очень разные. Но подавляющее большинство их стремится к спокойствию и порядку на дорогах, хочет быть уверенным в том, что, уехав из дому, вернется цел и невредим. Угроза исходит от сравнительно небольшой категории водителей, которые считают себя свободными от всех обязательств. Это они садятся за руль без "прав", несутся не разбирая дороги — по встречной полосе, по тротуару, а при встрече с инспектором ГАИ сразу выкладывают веский аргумент — толстую пачку денег или же просто угрожают. О каких Правилах, о каком порядке на дорогах говорить с ними? И удивляться не приходится, ведь такие "наездники" во многом воспитаны нынешней ситуацией в стране — неуважением к законам, слабостью власти.

Так что же, нет способов заставить водителей (даже самых отпетых нарушителей) выполнять требования Правил? Ясно, что призывами типа "Соблюдайте Правила дорожного движения!" проблему не решить. Но есть средство, которое опробовано во многих странах мира и дает хорошие результаты. Речь идет о неотвратимости наказания за нарушение ПДД. Сюду, где этот принцип работает, водитель прекрасно знает, что малейшая недисциплинированность на дороге будет оплачена из его кошелька, а за серьезную могут и вовсе лишить "прав". Представьте, это очень помогает сдерживаться от нарушений. А результат — меньше аварий, меньше жертв, движение упорядочено. Словом, то, о чем мы все страстно мечтаем.

Однако здесь нужна серьезная оговорка: средство это спасительно только тогда, когда водитель понимает, что наказание действительно справедливо и что



исходит оно от человека, к которому можешь и не питать симпатии, но, по крайней мере, не подвергаешь сомнению его честность, порядочность, квалификацию. Здесь одна из главных проблем. О каком уважении к сотрудникам ГАИ вести речь, если об их тяге к обогащению за счет водителей складывают легенды. Кому из нас не приходилось наблюдать, как блюститель порядка, не обращая внимания на непристегнутых ремнями водителей "запорожцев", "москвичей", "жигулей", коршуном кидается в бурлящий автомобильный поток, чтобы зафиксировать такое прегрешение у водителя "Мерседеса" или "бэзвущечки". Будьте уверены — владельцу шикарного авто не избежать материально урона. И не важно в данном случае, по карману ему это или нет — важен принцип. Это, так сказать, одна сторона. Но есть и другая.

О каком профессионализме можно говорить, если среди работников Госавтоинспекции многие не знают Правил дорожного движения. Доходит до смешного: остановил меня инспектор за то, что проехал на желтый сигнал светофора, установленного на выезде с перекрестка, и с "Правилами" в руках начинает доказывать, что желтый сигнал — запрещающий, а я — злостный нарушитель. И невдомек ему, что в данной ситуации действует совсем другой пункт, который, напротив, обязывает водителя проехать такое пересечение, если перед последним светофором нет стоп-линии. Минут двадцать пытался я убедить инспектора, что он не прав, но безуспешно.

Словом, как ни крути, а чтобы наказание стало неотвратимо, нужны решительные перемены в подготовке кадров и стиле работы нашей Госавтоинспекции. Проверенное средство подействует только тогда, когда стражи дорожного порядка будут честны и принципиальны и, конечно, станут настоящими профессионалами своего дела.

И еще тогда, когда руководство МВД и ГАИ России, наконец, осознает, что на все это нельзя далее взирать сквозь пальцы.

А пока суд да дело нам, водителям, надо помнить, что новые ПДД уже действуют. Давайте откроем их и внимательно изучим.

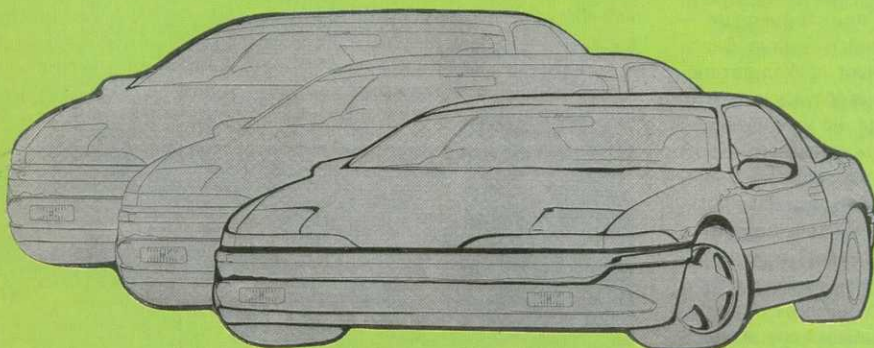
МНЕНИЕ

Ф. ИЛЮХИН

**3-й
МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВТОСАЛОН**

**MOTOR
SHOW 94**

Приходите познакомиться с последними моделями автомобилей,
технологиями и аксессуарами ведущих фирм мира



24-28 АВГУСТА 1994

Всероссийский выставочный центр (бывш. ВДНХ).

МИМС'94

Организаторы:

АО "Автосельхозмаш-холдинг",

103895, Москва, Кузнецкий мост, 21/5, офис 683

Тел./факс (095) 925-11-64, 928-94-64. Тел. 921-00-45. Телекс: 111805 НИВА.

International Trade and Exhibitions j/v Ltd.

Byron House 112A Shirland Road London W9 2EQ, U.K.

Tel. 071-286 9720 Fax 071-286 0177. Тел./факс в Москве (095) 299-25-41.

Тел. (095) 299-34-66.

Талон на бесплатный каталог МИМС-94 на стр. 66



Крупнейшие международные выставки по-своему напоминают автомобильному миру о смене времен года: Турин — наступают лето, Париж или Франкфурт — осень, Токио и Лондон — зима. Салон в Женеве знаменует приход автомобильной весны. Еще обсуждаются итоги минувшего года, но уже известны первые результаты нынешнего — значит, есть повод для сравнений, оценок, прогнозов. Есть возможность, изучая экспонаты выставки, судить о тенденциях и направлениях, о потенциале конкурентов — да мало ли о чем еще! Только занимаются этим профессионалы разных специальностей. А как воспринимают приход весны обыватели? Наверное, женевский салон подобен для них шумному и многолюдному фестивалю моды: что будут носить нынче, чьи фасоны покруче, а чьи — попрacticalней? Не жалея ног, люди часами бродят в огромном Дворце выставок "Пальэкспо" (внешне напоминающем цех или склад), хлопая дверцами машин и подгоняя сиденья, расспрашивая стендистов, щелкая языками (и затворами камер-"мыльниц"), жужжа видеокameraми и обмениваясь впечатлениями. Расскажем и мы о том, что увидели.

В традициях женевского салона — удивить, озадачить посетителя, выкатив перед ним десяток-другой образцов настолько замысловатых по форме и начинке, что думаешь: едва ли

они хоть когда-нибудь коснутся "грешного" асфальта. Впрочем, некоторые из них выпускают — мелкими сериями или даже штучно. В расчете на такого же "штучного" покупателя: он не бродит в толпе любопытных, подкрепившись пятифранковой сосиской... Нет — стенды "Феррари", "Астон Мартина" или "Бугатти" отгорожены от "бескорыстного" интереса незримой стеной престижности и дороговизны.

Но "Женева-94" удивила не только

супер-карами: рядом с ними в экспозиционных залах давали гала-представление сверхкомпактных, особо экономичных прототипов. Кургузые, непропорциональные, вычурные, словно в начале века ("Крайслер-Экспрессо"), или подчеркнуто огрубленные ("Рено-Арго") — возможно, их не приняли бы всерьез, не будь они созданы самими известными и крупными фирмами.

Гибридный (обычно — электрический и дизельный) привод, минимум

