

безопасные дороги

➔ 13



Не пей—залечат
За повторную пьянку отправят на принудительное лечение

С ТАКИМ предложением выступил заместитель министра МВД Виктор Кирьянов в штаб-квартире ООН. По его словам, предупредительных мер мало. Лишение прав не оказывает должного действия. Некоторые садятся в пьяном виде за руль и без прав. И попадают по пять-шесть раз за год за вождение в нетрезвом виде. Необходимо либо конфисковывать у таких нарушителей транспорт, либо отправлять их на принудительное лечение.



«Скорая» не только должна пребывать к пострадавшему в течение «золотого часа». За это время необходимо принять все экстренные меры, чтобы человек выжил.

ПРОБЛЕМА

Кому лечить детей

Сергей Суворов

Старший научный сотрудник
НИИ хирургии детского возраста РНИМУ
им. Н.И. Пирогова Минздрава России

—По статистике, наибольшее количество детей погибает на дорогах летом. И вполне объяснимо: летние лагеря, дачи... Но это и время, когда уходят в отпуск, в том числе и медики. Основная масса пострадавших поступает в клиники во второй половине дня, после обеда, когда остаются дежурные бригады, а возможности и диагностические, и лечебные у медицинских организаций ограничены.

Несоответствие режима работы медицинских организаций и потока пострадав-

ших приводит к ухудшению качества медицинской помощи и ее результатам.

Есть и еще одна проблема, связанная с финансированием по законченному случаю. Возникает по сути этический конфликт: если они переводят больного и больной выживает, то они не получают денег, а если больной у них лечится и умирает, то им эта работа оплачивается. Такой порядок необходимо пересмотреть.

Много вопросов возникает по поводу большого расхождения данных о числе пострадавших между разными ведомствами внутри одного и того же региона. В этой связи учетно-отчетные формы необходимо улучшать, навести здесь ясную картину, с тем чтобы понимать, как объективно выглядит картина, и на основе аналитических данных влиять на ситуацию, а не ве-

сти вслепую борьбу с детским травматизмом.

Наши первоочередные задачи—это создание Федерального регистра детей, пострадавших в ДТП. Затем—внедрение в субъектах тех моделей оказания медицинской помощи, которые показали свою эффективность. А вообще необходимо организовать научно-практический центр по проблемам детского дорожно-транспортного травматизма, который и клиническую, и организационную, и научно-методическую, и научную работу будет проводить в масштабах всей страны.

Еще одна болезненная тема—это перевозка детей. Необходимо создать четкую систему работы школьных автобусов—как одного из важных инструментов предотвращения детской смертности на дорогах.

Например, в Стамбуле на 2 миллиона уча-

щихся приходится 30 тысяч автобусов, которые каждый делают два рейса утром, два рейса вечером.

Еще один момент—дети-пассажиры. Вся страна видела по телевизору трагедию в Пятигорске: там четверо погибших, четверых тяжелых детей были пристегнуты, в другом—двадцать раненых.

Второй автобус—примерно такое же происшествие в Амурской области, но практически не было пострадавших. Почему? В одном автобусе дети были пристегнуты, в другом—нет. Вот и вся разница. И мы сейчас вместе с некоммерческой организацией «Без ДТП» проводим работу по оценке эффективности детских удерживающих устройств в автомобилях. Надеюсь, результаты будут использованы с большой практической пользой.

СОВЕТЫ

Что летом хорошо, зимой — смертельно

Рекомендации по зимнему вождению читателям «РГ» дает руководитель Академии водительского мастерства, Александр Каминский.

Причиной, скажем, заноса является допущенная водителем ошибка в вождении и совсем не скользкая дорога, как многие думают. Да, на скользкой дороге занос возникнет чаще, но лишь потому, что «скользящий» занос требует к себе меньшей скорости. А не потому, что на асфальте он невозможен. На асфальте при тех же ошибках водителя он тоже произойдет, просто для этого надо чуть быстрее ехать. Итого: все зимние неприятности, с которыми сталкивается водитель—занос, снос, развернуло, не хватило места для остановки и им подобные, — происходят по причине ошибок водителя.

День жестянщика каждый год возникает потому, что водители разделяют вождение на летнее и зимнее. Зимой водят аккуратно, осторожно, а летом—расслабленно и агрессивно. При этом они забывают старую русскую поговорку

«привычка — вторая натура» и о том, что с выпадением первого снега они не смогут быстро перестроиться на зимний стиль езды. И в этом — главная опасность зимней езды.

Запомните: для грамотного водителя не существует никакой «зимней» или «летней» манеры езды. Правильная и безопасная езда только одна—«зимняя». И зимой, и летом. Машину не только на снегу или льду, но и на асфальте нужно водить аккуратно, ответственно, плавно. Если вы научитесь летом ездить по-зимнему, то никакой снег или лед вам уже не будет страшен.

Если перейти к конкретике, то основная проблема на скользкой дороге—нехватка тормозного пути автомобиля, то есть места для остановки. Но ведь эта проблема находится в голове водителя, ведь именно он принимает решение и выбирает место для начала торможения. Как всегда, все гениальное—просто: если не хватило двух метров, чтобы не въехать в багажник машины спереди, что же мешало начать торможение двумя

метрами раньше? Более того, а что мешало начать тормозить двадцатью метрами раньше?

Один из главных секретов безопасного вождения—в перестроении манеры езды так, чтобы как можно реже приходилось пользоваться педалью тормоза. И ключ к этому—раннее торможение.

Конечно, невозможно просто взять и отказать от нажатия на педаль тормоза. Нужно сначала изменить манеру вождения: увеличить дистанцию, не превышать скорость потока, смотреть дальше вперед и анализировать изменение дорожной обстановки на несколько шагов вперед. И как только у вас возникнет первое подозрение, что пошло что-то не так и вскоре придется тормозить—тут же отпускайте педаль газа. В результате ваша машина замедлится плавно и своевременно, а значит—безопасно. Если вы все сделали правильно, педаль тормоза и не понадобится. Такая манера торможения настолько плавна, что отлично работает даже на скользкой зимней дороге. К ней сложно привык-

нуть и приучить себя, но оно того стоит!

Типичные ошибки водителя

И наконец, перечислим конкретные действия водителя, которые могут привести к скольжению шин автомобиля по дороге. Напомним, они могут привести к скольжению на любой дороге—и на снегу, и на асфальте, поэтому воздержание от этих действий актуально в любое время года. Скольжение передних шин принято называть сносом, а задних—заносом.

Снос может возникнуть по следующим причинам:

- ➔ превышение скорости входа в поворот
- ➔ избыточный поворот руля в повороте
- ➔ торможение в повороте
- ➔ передозировка «газа» (передний и полный приводы)

Причин для заноса несколько больше:

- ➔ превышение скорости входа в поворот

- ➔ сброс «газа» или торможение в повороте

- ➔ резкая смена направления поворота
- ➔ торможение «юзом» (на автомобилях без АБС)
- ➔ передозировка газа (задний и полный приводы)

Как видно, причины сноса и заноса во многом схожи, и одно и то же действие в зависимости от обстоятельств может привести либо к тому, либо к другому.



Материал подготовлен Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России и «РГ» в рамках совместного проекта по реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».