



# САМЫЯ НЕБЯСПЕЧНЫЯ ТРЫ СЕКУНДЫ

Няпісанья законы ваджэння, якія дапамогуць выратаваць жыццё

Перад вамі некалькі мадэляў паводзін кіроўцаў, пра якія наўрад ці расказаць тэарэтыкі ПДР і інструктары па ваджэнні. Ведаючы іх, любому аўтаўладальніку будзе прасцей выжыць на дарогах вялікага горада, ды і пры яздзе па трасе яны не будуць лішнімі. Сусветны бестселер Тома Вандэрбильта «Трафік», які даследуе псіхалогію і парадоксы паводзін за рулём, стаў даступны і рускамоўнай аўдыторыі. Журналісты партала maximonline.ru выбралі з кнігі самае цікавае і прапанавалі ўвазе аўтааматараў. Чытаем, вывучаем, запамінаем, выкарыстоўваем.



## Дарожнае шаленства

Колькі разоў вы лавілі сябе на тым, што праклінаеце ідыёта, які небяспечна падражае вас на дарозе, прычым хочацца гучна выказаць гэты яму проста ў твар. Гэта абсалютна нармальна. Тое, што з вамі адбываецца, Джэк Кац, сацыёлаг з Каліфарнійскага ўніверсітэта ў Лос-Анджэлесе, аўтар кнігі «Як праяўляюцца эмоцыі», называе «дарожным шаленствам», ці «асіметрыяй дарожных зносін». Гэта асноўная прычына нашай агрэсіі на дарозе.

Справа ў тым, што мы ўвесь час узаемадзеінічаем у патоку машын — прарываемся наперад ці саступаем дарогу, і наша свядомасць успрымае гэта як удзел у чарадзе розных канфліктаў. Аднак мы амаль пазбаўленыя магчымасці хоць нейкай камунікацыі, што для чалавека з'яўляецца адным з асноўных камфортных спосабаў вырашэння спрэчкі. Акрамя таго, у патоку аўтамабіляў мы пастаянна знаходзімся тварам да задняй, так бы мовіць, часткі патэнцыйнага крыўдзіцеля, што культуралагічна ўспрымаецца як сітуацыя падпадкавання.

У выніку ў нас узнікае фрустрацыя, якая павядае ўзровень нашай агрэсіі. Даследаванне паказала, што пры наяўнасці пасажыра, здольнага выслухаць нашы гнеўныя тырады, «дарожнае шаленства» і ўзровень агрэсіўнасці ваджэння скарачаліся амаль у два разы! Менавіта таму мае сэнс выказаць усё, што ў цябе назбіралася, няхай нават уяўнаму суразмоўніку.

## Правіла трох секундаў

Прыгадайце, якога колеру была ваша першая машына? Калі і што вы апошні раз елі ў аўтамабілі? А цяпер прааналізуйце, што вы зрабілі, калі працывалі гэтыя пытанні. Хутчэй за ўсё, адвядлі вочы ўбок ці паглядзелі на столь.

Навукоўцы лічаць, што рух вачэй спрыяе рабоце памяці. А цяпер уявіце сабе, што вам нехта патэлефанававу падчас кіравання аўтамабілем. У той момант, калі вам задалі нейкае пытанне, якое патрабуе нешта ўспомніць, вы непазбежна адводзіце вочы ад дарогі. Дык вось, устанавіўшы камеры назірання ў аўтамабілях, даследчыкі з Політэхнічнага інстытута транспарту ў Вірджыніі і Нацыянальнага ўпраўлення па бяспецы дарожнага руху ў Вашынгтоне высветлілі, што вінаватыя ў 80 % аварыяў і 65 % аварыйных сітуацыяў не глядзелі на дарогу на працягу ўсяго толькі трох секундаў да моманту здарэння. Гэтага аказалася дастаткова.

Зрэшты, адмовіўшыся ад тэлефонных размоў за рулём, можна палепшыць сітуацыю, але не кардынальна. Першае месца сярод фактараў, якія адцягваюць увагу, займае зусім не тэлефон, а пошук якіх-небудзь прадметаў (цыгарэт, цукерак, акулараў, таго ж тэлефона). Гэтым сярэднестатыстычны кіроўца займаецца 11 разоў у гадзіну. На другім месцы размяшчаюцца дзэці, перадаваць якім ваду, прысмакі, сурвэткі, прыходзіцца ў сярэднім па восем разоў за гадзіну. Сціплае трэцяе мес-

ца — сем разоў у гадзіну — займае наладжванне аўдыясістэмы.

Асобна адзначым, што спроба павялічыць дыстанцыю паміж вашым аўта і аўтамабілем, які едзе наперадзе, каб затым са спакойнай душой заняцца даставаннем цыгарэт з-пад дзівяці пад музыку любімай станцыі, асуджаная на првал. Па статыстыцы, большасць аварыяў адбываецца якраз з тымі, хто гэта рабіў.

## Кантакт вачыма

Амерыканскія даследчыкі заўважылі, што той кіроўца, які па сваёй ініцыятыве сустрэўся вачыма з шафёрам сустрэчнага аўтамабіля на скрыжаванні, будзе прапушчаны больш чым у 2/3 выпадкаў. У той жа час, калі хтосьці не хоча нікога прапусьціць, ён будзе пазбягаць любых поглядаў і наўмысна адводзіць вочы.

Верагодна, кантакт вачыма пераносіць узаемаадносінны ў транспартным патоку ў вобласць сацыяльнага ўзаемадзеяння, у якой адкрытая дэманстрацыя сваіх намераў і просьба аб дапамозе выклікае магутны пазыў адгукнуцца. Дапамога асобам свайго віду закладзена ў нас у падкорцы.

Аднак проста аўтамабіль наш мозг не асацыюе з асобай нашага віду. Шматлікія даследаванні паказалі, што кіроўцы схільныя ўспрымаць машыны ў патоку хутчэй як робатаў, чым як «аватары» іншых кіроўцаў. Рэакцыя нашага мозга на чужы твар, асабліва калі мы сустракаемся вачыма, надзвычай актыўная, энцэфалаграма мозга паказвае актыўнае ўзбуджэнне.

Сацыяльныя кантакты былі і застаюцца асноўным спосабам выжывання і самым галоўным навикам для чалавека разумнага. Калі кіроўца бачыць пешахода на скрыжаванні ці твар матацыкліста ў люстэрку задняга віду, у яго мозгу ўзбуджаюцца шматлікія зоны, адказныя за сацыяльнае ўзаемадзеянне і ўспаміны. А калі мы бачым проста сустрэчны аўтамабіль, такога не адбываецца. Менавіта таму спроба ўсталяваць кантакт вачыма паміж кіроўцамі падчас руху выклікае ў нас дзіўны дыскамфорт.

## Адноснасць хуткасці

Вы, вядома, заўважалі, што калі доўга ехаць па хуткаснай трасе, а потым патрапіць на гарадскую дарогу, здаецца, што ўсе вакол рухаюцца нейка непрыстойна марудна. Згодна са статыстыкай, сярэднястатыстычны кіроўца, які перамяшчаўся хоць бы паўгадзіны з хуткасцю 110 км/г, заязджаючы на гарадскія вуліцы, едзе ў сярэднім на 24 км/г хутчэй за патак.

Гэтаму ёсць навуковае тлумачэнне: наша ўспрымманне хуткасці як бы замыльваецца, патрабуецца нейкі час, каб перастройвацца. Прычым гэта працуе як у бок павелічэння, так і ў бок змяншэння: заехаўшы на шашу, мы таксама не адразу ўліваемся ў патак і нейкі час можам ехаць значна больш павольна, чым гэта камфортна іншым кіроўцам, выклікаючы ў іх «дарожнае шаленства». Прычым як у выпадку «занадта хутка», так і ў выпадку «занадта павольна» мы змяшчам сябе ў зону павышанай

аварыйнасці — па статыстыцы, ДТЗ здараюцца якраз з тымі, хто едзе вышэй або ніжэй хуткасці па току.

Ёсць і іншыя фактары, якія ўплываюць на наша ўспрыманне хуткасці. Існуе такое паняцце, як «паралакс руху»: калі блізка да абочыны размяшчаюцца невялікія прадметы, напрыклад дрэвы або слупы, якія як бы мільгаюць у нас перад вачыма, нам здаецца, што мы рухаемся хутчэй. Шаша, якая ідзе па бязмежных палях і раўнінах, наадварот, выклікае адчуванне запаволення. Таксама адчуванне хуткасці залежыць ад вашай вышыні над дарогай. У спартыўнай машыне нам будзе здавацца, што мы едзем хутчэй, чым на самай справе. У высокім джыпе падсвядома захочацца дадаць газу.

А яшчэ пры ўспрыманні хуткасці мае значэнне памер. Падчас эксперымента людзей прасілі ацаніць хуткасць сфер, якія перамяшчаліся па экране. Вялікія рухаліся значна хутчэй за маленькія, аднак іх хуткасць паддоследныя вызначалі як аднолькавую. Толькі калі вялікія сферы абганялі маленькія ў два разы, у кантрольнай групы паўсталі сумневы. Такім чынам, калі вы бачыце, як па «сустрэчцы» на гарызонце набліжаецца нешта вялікае і марудлівае, магчыма, варта пачакаць з абгонам.

Нарэшце, на хуткасць уплывае кантрастнасць аб'екта. Чым выразней мы бачым прадмет, тым хутчэй ён рухаецца ў нашым успрыманні. Менавіта гэтая ілюзія з'яўляецца адной з прычын павышэння колькасці аварыяў падчас туману і снегападу.

## Парадокс святлафора

Калі вам трэба трапіць за горад, выбірайце трасы са святлафорамі, а не прамыя вуліцы, па якіх спачатку ляціш з ветрыкам, каб потым уперціся ў «бутэлучнае рыльца» на выезде.

Хітрыя праекціроўшчыкі з Транспартнага ўпраўлення Вашынгтона паставілі эксперымент, які дапаможа вам змірыцца з чаканнем перад святлафорамі на трасах. Яны ўзялі лейку і кілаграм рысу. Спачатку праекціроўшчыкі проста засыпалі ў лейку ўсю крупу адразу і палічылі, што на яе высыпанне пайшло 40 секундаў. Затым рыс сталі сыпаць тонкім струменьчыкам, роўным памеру адтуліны. І высветлілася, што гэты працэс заняў усяго 27 секундаў! Няцяжка здагадацца, што лейка служыла мадэллю «бутэлучнага рыльца» на трасе. Калі да месца звужэння пад'язджае адразу шмат машын, яны пачынаюць актыўна ўзаемадзеінічаць паміж сабой, спрабаваць прабіцца наперад. І на такое ўзаемадзеянне сыходзіць значна больш часу нават у рысу, у якога ў прынцыпе адсутнічаюць амбіцыі. У выніку святлафоры «размазваюць» патак аўтамабіляў па трасе, скарачаюць колькасць прэтэндэнтаў на «бутэлучнае рыльца», а значыць, не толькі паскараюць агульны патак, але і перанакіроўваюць народны гнеў з суседа па дарозе на абстрактныя дарожныя службы.

## Небяспечная ананімнасць

Самыя небяспечныя ўдзельнікі руху — людзі на затаніраваных «безаблічных» аўтамабілях, а самыя мірныя — кіроўцы кабрылетаў. У псіхалагаў Філіпа Зімбарда і Стэнлі Мілгрэма ёсць на гэты конт асобная тэорыя. «Уся справа ў ана-

німнасці», — тлумачаць навукоўцы. Людзі, якія ўпэўненыя, што іх твары ніхто не ўбачыць і імёны не даведаецца, схільныя паводзіць сябе больш агрэсіўна.

## Кругагляд стажу

Даследчыкі высветлілі, што вопытны кіроўца адрозніваецца ад неспрактываванага па тым, куды ён глядзіць падчас кіравання. Навукоўцы паказвалі людзям відэазапіс аварыйных сітуацыяў, зняты камерай, замацаванай на лабавым шкле. Тыя, чый стаж кіравання перавышаў пяць гадоў, запамнілі амаль у два разы больш падрабязнасцяў.

Уся справа ў тым, што пачаткоўцы амаль увесь час глядзяць проста перад сабой, на палосы разметкі і на абочыны. Яны баяцца з'ехаць са сваёй паласы або ўрэзацца ў аўтамабіль, які едзе наперадзе. Дасведчаныя кіроўцы едуць у патоку інстынктыўна, пры гэтым яны ўвесь час глядзяць удалечыню, на суседнюю паласу і ў люстэрка задняга віду (часам нават не ўсведамляючы гэта, бакавым зрокам), скануючы дарожную сітуацыю ў цэлым.

## Парадокс звычкі

Ведаеце, дзе, паводле статыстыкі страхавых кампаній, з кіроўцамі адбываецца больш за ўсё аварыяў? За пяць хвілін язды ад дома. Калі вы жывяце ў горадзе, то ў вашым ўласным двары. Звычка даводзіць выезд з дому да аўтаматызму. Наш мозг такі, што пры любой магчымасці сэканоміць рэсурсы, ён гэтак робіць. І вось вы ўжо амаль не глядзіце па баках, не ацэньваеце траекторыю, едзеце «на аўтапілоце». Вядома, калі пры гэтым на дарогу з заўсёды пустыннага завулка раптам вылятае машына, вы проста не паспяваеце на яе адраагаваць. Тое ж самае характэрна ў цэлым для знаёмых маршрутаў: мы мала глядзім па баках, часам нават узнікае адчуванне, што мы наогул не памятаем, як апынуліся ў пункце прызначэння. Менавіта таму мае сэнс часам змяніць дарогу. Гэта не толькі павышае бяспеку, але і стымулюе мазгавую дзейнасць, паляпшае памяць.

## Нацыянальная манера язды

Некаторыя асаблівасці кіравання ў розных гарадах свету, з пункту гледжання вучоных, сапраўды залежаць ад менталітэту. Так, напрыклад, дыстанцыя, якая ў паўднёвых перанаселеных краінах лічыцца абсалютна нармальнай для раз'езду двух аўтамабіляў, кідае паўночнікаў у ступар.

Гэта звязана з тэорыяй асабістай прасторы. На поўдні яна наогул меншая. Пры размове ці ў чарзе людзі могуць падыець адно аднаго амаль ушчыльную, у той час як на поўначы разыдуцца не менш як на метр. Тое ж самае адбываецца на дарозе: у «гарачай» Італіі «кантактная» паркоўка на вуліцах Рыма нікога не здзіўляе. У Індыі пераход цераз дарогу і язда па сустрэчнай паласе (нават на трасе з раздзяляльным абдойнікам!) — факт дарожнага руху, які абсалютна не падпарадкоўваецца правіламі і можа адбыцца ў любым месцы і ў любы момант. У Скандынавіі людзі будуць стаяць ноччу каля святлафора на зусім пустой маленькай вулачцы і паслухмяна чакаць, калі загарыцца зялёнае. Мы ўсе розныя, гэта дзівосна і выдатна, аднак трэба не забываць улічваць гэта, калі выяжджаеш на незнаёмую дарогу.

## Новыя дарожныя знакі з'яўляцца ў Беларусі

Змены ў дзяржаўным стандарце ўступілі ў сілу з 1 студзеня. Адна з самых прыкметных — шылдчакка, якая пазначае станцыю для зарадкі электрамабіляў.



Аўтазаправачная станцыя, сумешчаная са станцыяй для зарадкі



Станцыя для зарадкі

Таксама з'явіцца знак з сілуэтам жанчыны з дзіцею на руках і надпісам «Служыце прыкладам свайму дзіцяці!» Гэтыя знакі ўжо з'явіліся каля некаторых пешаходных пераходаў.

Адбыліся змены ў рэгуляванні руху па тратуары веласіпедыстаў і пешаходаў. Новыя знакі дапамогуць вызначыць, дзе пачынаецца веласіпедная або пешаходная дарожка і хто пры гэтым карыстаецца перавагай.

Змены датычацца ўказання на дарогі са штучнымі няроўнасцямі: на ўчастках з хуткасцю не большай за 20 км/г можна не ўсталёўваць адпаведны знак і не наносіць разметку. Новыя знакі будуць прымяняцца для абазначэння сельскіх населеных пунктаў (акрамя гарадкоў).

Рэгламентавана выкарыстанне інфармацыйных шчытоў «Кантроль рэжыму руху» з надпісам «Radar Фота Кантроль». Новы стандарт дапускае ўстаноўку такіх знакаў у месцах размяшчэння камер фота- і відэафіксацыі, якія працуюць у аўтаматычным рэжыме, на адлегласці 50—100 м ад камеры ў населеных пунктах і на адлегласці 150—300 м ад камеры па-за населенымі пунктамі. Пры гэтым знак дублюецца на дарогах з раздзяляльнай паласой.

Новаўвядзеннем стануць і знакі, якія паведамляюць кіроўцам аб наяўнасці пунктаў абслугоўвання сістэмы электроннага збору платы за праезд, а таксама схемы праезду да гэтых аб'ектаў.

Сяргей КУЛАКОЎ.