

БЕЗОПАСНОСТЬ | Жизнь и здоровье ребенка зависят не только от мастерства водителя

Уникальное исследование по детскому дорожно-транспортному травматизму идёт в России. Подобных исследований не проводили нигде в мире, пишет «Российская газета».

Даже по первым промежуточным его результатам можно судить о том, какой аварийной стала у нас перевозка детей. Большинство аварий (76 процентов), в которых пострадали дети, – это столкновение машин. В 95 процентах случаев аварии происходили на асфальтированных дорогах. 79 процентов происходило в сухую погоду. 82 процента в светлое время суток. 77 процентов этих аварий произошло в ясную погоду. Средняя скорость при аварии составила 51 км/ч. То есть абсолютное большинство аварий с детьми произошло при идеальных для дорожного движения условиях.

Для общей картины: средний возраст водителя в таких авариях – 32 года. В семи процентах случаев водитель ранее привлекался к ответственности, предусматривающей лишение прав или арест. В четырёх процентах аварий водитель находился в нетрезвом состоянии. Уже можно выделить особую группу риска. Чаще всего в авариях страдают дети в возрасте от четырёх до восьми лет. Как правило, в 46 процентах случаев они получают травмы головы.

Цель исследования – установить все обстоятельства, которые стали причиной получе-

Автокресло – не панацея

ния травм ребёнка-пассажира. Многие родители не понимают, что жизнь и здоровье их чада зависят не только от мастерства водителя, но и от различных устройств, позволяющих эту жизнь защитить. Некоторые до сих пор перевозят младенцев на руках, мол, материнские руки от всего защитят. Однако при столкновении на скорости 60 км/ч вес ребёнка увеличивается многократно, потому что равен массе, помноженной на ускорение. Таким образом шестикилограммовый младенец превращается в снаряд весом более 100 кг. Какие руки его удержат?

Довольно часто родители, чтобы избежать лишних трат на детские кресла, приобретают накладки на ремни, чтоб эти ремни не проходили по шее ребёнка. Но при их использовании нижний ремень оказывается выше пояса. В результате дети получают тяжёлые травмы живота. А есть еще дешёвые кресла. В большинстве случаев это про-

сто пластмассовая штамповка, которая не даёт никаких гарантий своему пассажиру.

Чтобы разобраться со всем этим, главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, подмосковное ГИБДД, Министерство здравоохранения и экспертный центр «Движение без опасности» и решили провести такое исследование. Причём все данные для него поступают напрямую с мест аварий и из больниц, в которые попадают пострадавшие дети. Почти в 54 процентах аварий дети находились в удерживающих устройствах. В 40 процентах случаев это были детские кресла, в 4,5 процента бустеры, в трёх процентах – люльки. В 37 процентах аварий дети были без удерживающих устройств. Правда, в 24 процентах они были пристёгнуты ремнём безопасности. В 4,5 процента использовали накладки на ремни. И лишь в 13 процентах дети вообще не были пристёгнуты. Пока только

Чаще всего в авариях страдают дети от четырёх до восьми лет

пять детских удерживающих устройств попали в категорию неликвидных. Они сами были сломаны. Что косвенно говорит об их невысоком качестве. Однако целостность крепления кресел не была зафиксирована ни разу. Впрочем, многие из кресел фиксируются непосредственно ремнями безопасности автомобиля. Поэтому тут тоже пока рано делать какие-либо выводы.

– Детская пассивная безопасность – это особенная тема, – говорит президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре. – Перед тем как принимать какие-то решения, необходимо иметь чёткую картину происшествий, их последствий и причин. И именно для этого в России проводится такое уникальное исследование, по результатам которого можно будет дать рекомендации о том, как стоит поправить законодательство. Эти рекомендации, которые мы сможем дать через девять месяцев, возможно, будут абсолютно новым взглядом на международную пассивную безопасность, базирующуюся на российском опыте.



РЕШЕНИЕ

В утиль по госпрограмме

Программа утилизации и trade-in будет продлена на следующий год. На неё будет выделено десять млрд. рублей, которых хватит примерно на 170 тысяч машин.

Кроме того, на 2,9 млрд. рублей расширена госпрограмма на текущий год. Соответствующие решения на совещании по вопросам поддержки автомобильного рынка страны принял премьер-министр Дмитрий Медведев.

Отметим, что действующая программа, рассчитанная на 170 тысяч машин, стартовала в начале сентября текущего года и продлится до 31 декабря. По ней за сдачу старого легкового автомобиля старше шести лет в утиль предоставляется скидка 50 тысяч рублей на покупку нового, грузовиков и автобусов – до 350 тысяч рублей. По trade-in – 40 тысяч и 300 тысяч соответственно.

Деньги на новый этап программы утилизации будут взяты из антикризисного фонда, соответствующие поправки уже внесены правительством на рассмотрение Госдумы. При этом глава Минпромторга Денис Мантуров считает это выгодным вложением денег: только за счёт НДС и акциза каждый потраченный государством рубль приносит в бюджет 25 копеек.

БЕНЗИН | Плюсы и минусы нового «Евро-4»

Не в коня корм

Уже 30 декабря должен быть прекращён выпуск бензина стандарта «Евро-3». И все бензоколонки будут наливать только более экологически чистое топливо «Евро-4». Опасно ли оно для «пожилых» автомобилей и не приведёт ли это к росту цен?

Разница между сортами бензина заключается в содержании серы. В менее экологически чистом бензине ее в два раза больше, чем в «Евро-4». А чем ниже уровень серы, тем выше смазывающие характеристики бензина.

Так как топливо «Евро-4» чище, то, следовательно, и система подачи

топлива, так же как и двигатель, будут чище, что благоприятно скажется на их работе. Кроме этого с новым топливом улучшается его горение, снижаются шум и вибрация двигателя, а в целом увеличивается срок эксплуатации двигателя.

Топливо может вырасти в цене, если новым бензином не удастся полностью заместить выпадающие объёмы выпуска третьего класса, предполагает исполнительный директор Российского топливного союза Григорий Сергиенко. «Минэнерго утверждает, что все будет в порядке. Но определённые опасения есть, и будут недопоставки четвертого класса, так как ряд заводов ещё заканчивает реконструкцию. В то же время

насколько будет подорожание из-за этого, сказать сложно», – поделился он, напомнив, что если вспомнить переход на бензин стандарта «Евро-3» с 2011 года, то тогда были негативные явления, связанные с объёмами выпуска.

По мнению эксперта, автомобили, которые ранее работали на бензине «Евро-3», на «Евро-4» работать, конечно, будут. «Но у нас в стране половина машин – «Евро-2» и ниже. Для них переход на четвертый класс ничего не значит», – уверен Сергиенко.

Более того, считает эксперт, оптимальный эффект от применения более высокого экологического класса топлива достигается тогда, когда и двигатель соответствует топливу, и топливо – двигателю. «Улучшение качества бензина не должно быть быстрее эволюции транспорта. В идеале было бы лучше подождать, пока старые машины сами отживут свой век», – резюмирует он.

ИНИЦИАТИВА

Пьянству – бой!

Ингушские власти решили с помощью общественного порицания бороться с виновниками аварий, чьё пагубное пристрастие привело к смерти людей. Их будут показывать на местных телеканалах.

«Про всех, кто попался в нетрезвом виде за рулём, нужно рассказывать по ТВ и показывать их портрет. Пусть все жители республики знают, кто и как себя ведёт в этой жизни», – заявил глава Ингушетии Юнус-Бек Евкуров.

Нечто подобное уже делают в Ханты-Мансийске. Только там фотографии водителей, задержанных в нетрезвом виде, размещают в местных газетах и на сайте городской администрации.

Недавно депутат Олег Нилов выступил с предложением навсегда лишать прав водителей, которые, находясь в нетрезвом состоянии, насмерть сбили пешеходов или по чьей вине погибли люди в других автомобилях. Однако не у всех депутатов эта идея нашла поддержку.

«По сути, лишение пожизненного права управления транспортным средством может выглядеть несправедливо, и вряд ли с этим согласится Верховный суд, – считает первый зампред комитета Госдумы по конституционному законодательству и госстроительству Вячеслав Лысаков. – Конфискацию автомобиля, по действующему российскому законодательству, ввести сложно. А если машина принадлежит не этому водителю или принадлежит ему на правах долевой собственности – здесь будет правовая коллизия».

По его словам, в настоящее время в России актуальна не жесткость наказания, а его неотвратимость.

«У нас есть люди, которые продолжают ездить без прав и при том, что лишены их на 100 лет вперёд. В этом сейчас проблема. В этом нужно предпринимать шаги. А еще вдогонку что-то предлагать, думаю, абсолютно несвоевременно», – полагает Вячеслав Лысаков.

ПОРУЧЕНИЕ

Особые требования

Научно-исследовательский автомобильный институт по заданию Минпромторга разрабатывает особые требования к системам безопасности автомобилей – таких как ABS, ESP, система слежения за разметкой, адаптивный круиз-контроль и других, которые должны учитывать особенности эксплуатации автомобилей в России.

Эти требования станут техническим обоснованием для внесения соответствующих изменений в законодательство. До этого пока не додумалось ни одно государство в мире, однако у России уже есть свой опыт по внедрению оригинальных новшеств, например, с навязанной автопроизводителям системой ЭРА-ГЛОНАСС, которой должны оснащать все автомобили с 2015 года.

В Минпромторге считают, что, кроме низких температур, работу высокотехнологичного зарубежного оборудования в России ухудшают плохие и протяжённые дороги, гололёд, заснеженность, плохая разметка и проблемы с дорожным покрытием.

Кроме разработки особых требований к иностранной технике, учёным дано поручение изучить возможность создания российских вариантов систем помощи водителю.