

Учим ПДД

Безопасность детей – задача родителей

В Магнитогорске стартовала профилактическая акция «Внимание – дети!»



© Андрей Серебряков

По итогам семи месяцев 2020 года на территории Челябинской области зарегистрировано 245 дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

В результате аварий девять детей погибли, 275 получили травмы. Причём в 66 происшествиях несовершеннолетние пострадали по собственной неосторожности. Что касается Магнитогорска, в течение этого года уже произошло 22 аварии с участием детей, 25 юных участников дорожного движения в результате получили телесные повреждения. Среди пострадавших – 12 пешеходов, 9 пассажиров и 4 велосипедиста. Четверо детей пострадали по собственной неосторожности, причинами этих ДТП стали переход проезжей части на запрещающий сигнал светофора, переход проезжей части в неустановленном для перехода месте, нарушения правил дорожного движения при управлении велосипедом.

– В целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий, защиты жизни и здоровья детей от угрозы ДТП в период с 17 августа по 13 сентября на территории Челябинской области проводится профилактическая акция «Внимание – дети!», – сообщили в отделе пропаганды безопасности дорожного движения городской Госавтоинспекции. – В течение месяца сотрудниками ГИБДД и управления образования администрации города будет проведен комплекс мероприятий, направленный на недопущение дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

Специалисты ведомства напомнили родителям: в преддверии нового учебного года взрослые озабочены покупками школьной формы и канцелярских принадлежностей. Но зачастую забывают, пожалуй, о самом важном – безопасности школьника. При этом совсем неважно, в какой класс пойдёт ребёнок.

– Уважаемые папы и мамы, дедушки и бабушки, уделите время и особое внимание для беседы с ребёнком о правилах поведения на улице, – напомнили сотрудники

ГИБДД. – Повторите самые простые правила о том, что переходить дорогу можно только по пешеходным переходам, на участках дорог, где движение регулируется светофорами. При этом важно помнить о переходе через дорогу только на «правильный» зелёный свет. Если ребёнок будет вынужден самостоятельно добираться до школы и обратно, вместе с ним необходимо разработать маршрут, по которому он станет ежедневно ходить на учёбу с детальным описанием особенностей каждого перехода через дорогу и мест, требующих повышенного внимания. Этот маршрут не обязательно должен быть самым коротким или быстрым, но обязательно – самым безопасным. Шаг за шагом проследуйте по маршруту, объясняя сыну или дочери сложность пути, обратите внимание ребёнка на знаки дорожного движения и сигналы светофора. Если школа далеко от дома и ребёнку придётся пользоваться общественным транспортом, объясните, как вести себя при посадке, как перейти проезжую часть, выйдя из него. Если часть пути пролегает по дворам и между домами, и в этом случае не расслабляйтесь. Напомните, что во дворах также небезопасно. Из-за припаркованной машины может выехать и набирать скорость другой автомобиль. Если проходите мимо многоэтажных домов старой застройки, машина может появиться внезапно из въездной арки.

Чтобы отпустить ребёнка одного, важно убедиться в том, что он действительно выполняет и соблюдает правила дорожного движения, понаблюдать за его поведением

Когда переходите дорогу вместе, нужно быть уверенным в организованности и дисциплинированности

ности ребёнка. Ещё один очень важный момент: выбирая маршрут следования из дома к месту назначения, обязательно обговаривайте направления, по которым идти нельзя ни в коем случае. Подробно разберите их, и даже если опаздываете, а «опасный» путь короче, не нарушайте принятого решения. Помните: как только запрет нарушит взрослый, ребёнок сделает то же самое. На дороге, проезжей части или обочине всегда важно помнить: родитель – это пример для подражания, от родителей зависит безопасность ребёнка. Подчёркивайте свои движения: поворот головы для осмотра дороги, остановку для пропуска машины. Если ребёнок заметил это, значит, он обучается на примере взрослого.

Также в Госавтоинспекции напомнили: важно позаботиться о приобретении для юных пешеходов одежды и аксессуаров со световозвращающими элементами – этот способ пассивной защиты поможет сохранить их жизнь и здоровье. Кроме того, безопасность детей важно соблюдать при поездке в автомобиле. В соответствии с пунктом 22.9 правил дорожного движения Российской Федерации перевозка детей в возрасте младше семи лет в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребёнка. Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет включительно в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля должна также осуществляться с использованием детских удерживающих систем, соответствующих весу и росту юного пассажира, или с использованием ремней безопасности. На переднем сиденье легкового автомобиля дети могут находиться только при условии использования детских удерживающих устройств.



Технологии

Живым не доехать?

Американский фонд безопасности дорожного движения, который занимается вопросами безопасности дорожного движения с 1947 года, протестировал систему автоматизированного вождения, доступные на современных автомобилях.

По сообщению портала Avtovesti, выводы оказались неутешительными. По мнению американских учёных, проблемы, которые могут привести к серьёзной аварии, возникают в среднем каждые 13 километров.

Исследованиям подверглись автомобили различных ценовых категорий: BMW X7, Ford Edge, Cadillac CT6, Subaru Outback и Kie Telluride. Все они были оснащены системами автономного вождения второго уровня, такими как активные круиз-контроль с функциями автоматического удержания полосы движения и торможения перед препятствием.

Испытания проводились как на дорогах общего пользования, так и на

закрытых объектах, где можно было моделировать конкретные дорожные ситуации. В общей сложности автомобили, оснащённые различными «полуавтономными» системами помощи водителю, преодолели более 6,4 тысячи километров. Эксперты фонда безопасности признали: электроника в большинстве случаев работает «хорошо», но неправильные интерпретации, которые могут привести к серьёзным авариям, возникали в среднем каждые 12,8 километра. То есть на каждые 100 километров приходилось около восьми ситуаций, которые могли привести к серьёзной аварии.

Исследования показали, что больше всего проблем с электроникой вызывает поддержание автомобиля в оси полосы движения. В 76 процентах зафиксированных ошибок речь шла именно о плохом положении транспортного средства на дороге. А ведь результатом может стать выезд с трассы или лобовое столкновение. Большие проблемы могут возникнуть и в ситуациях, когда система обнаруживает, к примеру, стоящие на полосе авто.

Эксперты отмечают, что проблемой становится само обнаружение препятствия, точнее, реакция на него автоматической системы. Дело в том, что в ситуациях, когда требуется вмешательство водителя, электроника слишком рано принимает решение о передаче руля и деактивирует автономные системы, например, прерывая процедуру экстренного торможения. В теории такое решение кажется правильным – в ключевых с точки зрения безопасности ситуациях у водителя больше времени на решение.

На практике для водителя это может стать сюрпризом, а в то время, когда он правильно оценивает ситуацию, после подачи предупреждений системы поддержки уже не работают. В итоге за время испытаний на закрытых трассах до 66 процентов случаев, связанных с приближением на скорости движения к стоящим препятствиям, заканчивались столкновением. Небольшое утешение может заключаться в том, что средняя скорость при столкновении составляла около 40 километров в час, что близко к оптимальной скорости для систем пассивной безопасности. Однако удар по стоящему препятствию даже на такой скорости, как правило, заканчивается серьёзными повреждениями несущей конструкции транспортного средства.

Законодательство

Изменил – согласуй!

В номере «Магнитогорского металла» за 11 августа 2020 года уже поднимался вопрос о внесении незаконных изменений в конструкцию автомобиля.

В статье «Без посадки авто нет» речь шла о заниженном клиренсе машины. Однако вступление в силу нового технического регламента Таможенного союза коснулось не только любителей занижать подвеску. Так, портал Autonews сообщает: ГИБДД начала штрафовать водителей за багажники на крыше автомобиля, установленные в соответствии с действующими нормами. Согласно новому требованию, любые конструктивные изменения должны пройти сертификацию в специальных лабораториях и быть согласованы с Госавтоинспекцией.

Если не пройти процедуру регистрации изменений, то в соответствии с перечнем неисправностей, изложенным в правилах дорожного движения, автомобиль будет считаться непригодным к эксплуатации. Нарушителям грозит штраф в размере 500 рублей. Кроме того, инспектор ГИБДД не только выпишет штраф, но и попросит демонтировать багажник. Это же касается, например, нештатных фаркопов, дополнительных фар и другого оборудования.

Водителей машин, на которых установлен штатный багажник, наказывать не могут. Автовладельцу в этом случае остаётся лишь следить за количеством перевозимого на крыше груза: чаще всего грузоподъёмность багажника составляет около 100 килограммов.