

АВТОБУС С ДВОЙНЫМ ДНОМ

по данным международных экспертов, автобус является самым безопасным видом общественного транспорта. Однако в России наиболее страшные аварии происходят именно с участием пассажирских автобусов. Виной тому устаревший транспортный парк и низкая квалификация водителей.

АЛЕКСЕЙ САМОЙЛОВ, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ЖУРНАЛА «КОМТРАНС»

САМЫЙ БЕЗОПАСНЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА

По данным Немецкой ассоциации автопроизводителей, на сегодня автобус является самым массовым и безопасным средством перевозки пассажиров. Например, в Германии доля автобусных перевозок составляет 46,1% (метро — 35%). Доля ДТП с его участием в общем числе составляет 1,2% (легковые автомобили — 55,0%). Новым шагом в развитии этого вида транспорта является внедрение высокоскоростных автобусных линий. По выполняемым объемам перевозок они превосходят трамваи, могут конкурировать с пригородными железнодорожными перевозками и метро, однако имеют самые низкие затраты на километр маршрута при строительстве, а точнее, переоборудовании для их движения трасс.

Для нас, учитывая регулярность и тяжесть аварий с участием автобусов, наибольший интерес представляет даже короткий анализ систем пассивной и активной безопасности современного автобуса. Пассивная безопасность, которую обеспечивают элементы конструкции кузова, призвана минимизировать последствия ДТП как для водителя и пассажиров, так и для иных участников движения. Прежде всего речь идет о каркасе кузова, который благодаря специальным силовым элементам не допускает значительной деформации даже при опрокидывании. Кроме того, это исполнение салона с использованием травмобезопасных конструктивных элементов и материалов. В последние годы междугородные и туристические автобусы стали оснащаться системами фронтальной противоподкатной защиты (Front Collision Guard). Например, при лобовом столкновении за счет деформации силового каркаса она гасит энергию удара и способна даже сместить на несколько сантиметров сиденья водителя и гида внутрь салона, что позволяет снизить травматизм.

Наибольший интерес представляют системы активной безопасности. Они призваны предотвратить ДТП. В некоторых критических ситуациях такие системы способны вмешаться в действия водителя и взять исполнение некоторых маневров на себя. Несколько примеров. Лайнеры Mercedes-Benz и Setra оснащаются системой адаптивного круиз-контроля (ACC). Она может автоматически поддерживать не только скорость, но и дистанцию в потоке. И хотя цифры задает водитель, установить небезопасные для данной скорости (меньше остановочного пути) невозможно. ACC с недавних пор объединяется с ABA (Active Brake Assist) — активным ассистентом торможения. При сокращении дистанции до идущего впереди транспортного средства и промедлении водителем с принятием решения ABA берет управление на себя и, используя все доступные агрегаты — ретардер, моторный тормоз, рабочие тормозные механизмы, снижает скорость до полной остановки.

Volvo разработала систему, способную оценивать состояние водителя во время рейса. Как только система замечает, что он начал чаще пользоваться рулем, чтобы удерживать машину в полосе, изменился характер нажатия на педали и еще ряд мелочей, характеризующих усталость, на центральном дисплее щитка приборов появляется надпись «Не пора ли остановиться?». Если водитель не реагирует, а отклонения от обычной манеры езды увели-

АВТОБУСЫ MERCEDES-BENZ И SETRA ОСНАЩАЮТСЯ СИСТЕМОЙ АДАПТИВНОГО КРУИЗ-КОНТРОЛЯ (ACC). ОНА МОЖЕТ АВТОМАТИЧЕСКИ ПОДДЕРЖИВАТЬ НЕ ТОЛЬКО СКОРОСТЬ, НО И ДИСТАНЦИЮ В ПОТОКЕ

чиваются, раздается неотключаемый звуковой сигнал, требующий немедленной остановки. Далее, как только автобус остановится, двигатель выключается и его запуск на несколько часов блокируется — поспать придется.

На безопасность автобусных перевозок может положительно повлиять и система поддержки водителя, разработанная компанией Scania. Она оценивает несколько параметров движения, дает рекомендации и даже выставляет баллы. Практически это недремлющий инструктор на борту, обеспечивающий высокий профессионализм водителя.

Кроме того, иностранные автопроизводители снабжают свои автобусы системами стабилизации (предотвращения заноса), уменьшения крена кузова на повороте, ограничения скорости на затяжном спуске, контроля пересечения дорожной разметки, светотехники с функцией подсветки обочин и рядом других.

НЕТ ПРОРОКА Закономерный вопрос: а что в России? А в России более 400 тыс. автобусов имеют возраст более десяти лет и не удовлетворяют современным требованиям безопасности, а о комфорте пассажиров и экологических стандартах и говорить не приходится. Разумеется, можно просто запретить их эксплуатацию (что всерьез предлагает ряд чиновников), но не обрушит ли это массовые автобусные перевозки? На обновление парка требуется как минимум 2,5 трлн рублей и многие годы, учитывая, что в 2009 году в РФ было произведено 15,5 тыс. автобусов (не считая особо малых и вахтовых) и 282 новых было импортировано.

Скорее в данной ситуации требуется государственное регулирование и специальный закон, касающийся организации массовых пассажирских перевозок автобусами, а также определяющий технические требования к ним. Сейчас у нас

имеются некоторые требования по соответствию подвижного состава экологическим классам (касается производителей) и «Регламент о безопасности колесных транспортных средств». В последнем документе из вышеперечисленных систем упомянуты ремни безопасности, тахографы и антиблокировочная система. К сожалению, этого катастрофически мало — как если бы от современного компьютера потребовали только возможности составлять текстовые документы и играть в пасьянс.

Без сомнения, стоит проанализировать европейский опыт, расставить приоритеты и составить четкий график внедрения систем, обеспечивающих соответствие подвижного состава современным стандартам безопасности и комфорта, на основании которого владельцы транспортных средств будут пользоваться государственной поддержкой, не будут ею пользоваться или не будут допущены к массовым перевозкам. Основным инструментом должна стать именно вдумчивая поддержка эксплуатационника, позволяющая ему диктовать свои условия и ставить задачи перед производителем техники — и только это будет рычагом его поддержки и обеспечения мирового уровня продукции национального автопрома. Европейский опыт показывает, что и страхование может быть инструментом, стимулирующим совершенствование подвижного состава. Припоминается история про компанию Wabco еще на заре внедрения ABS (антиблокировочной системы) — тогда эта система, заимствован-

ная из палубной авиации, относилась к разряду экзотики. Компанией собрана статистика ДТП и выплат по ним ведущими страховыми компаниями для автомобилей с ABS и без нее. И на круглом столе была предъявлена представителям страховщиков, после чего вопрос «будете ли вы давать скидки владельцам техники с новой системой активной безопасности» вызвал единодушный и однозначный ответ...

Но сегодня, в отсутствие законодательных требований, многочисленные системы безопасности относятся к списку опций и заказываются специально и за отдельную плату. А это ведет к «необоснованному» удорожанию техники в рамках реализации тендеров по обеспечению муниципальных и региональных перевозок. Непростая ситуация и с междугородными перевозками. В отсутствие четких требований и долгосрочных контрактов частные перевозчики вынуждены конкурировать между собой, и здесь единственный козырь — минимальный тариф. Разумеется, обеспечить его проще, поставив на линию подержанный 20-летний автобус, давно «забывший» о нормальном техобслуживании, с гастарбайтером за рулем, работающим сутками. Есть и иные примеры, когда современные европейские машины с соответствующим уровнем комфорта и безопасности обеспечивают массовые пассажирские перевозки. Один из них — ГУП МО «Мострансавто» (ведущий пассажирский перевозчик Московской области). Но это отдельная тема и скорее исключение из правил... ■



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВСКИЙ

СИСТЕМЫ АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИЗВАНЫ ПРЕДОТВРАТИТЬ ДТП. ИХ СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ С УВЕРЕННОСТЬЮ ПОЗВОЛЯЕТ ГОВОРИТЬ, ЧТО В НЕКОТОРЫХ КРИТИЧЕСКИХ СИТУАЦИЯХ ОНИ МОГУТ ВМЕШАТЬСЯ В ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ И ВЗЯТЬ ИСПОЛНЕНИЕ НЕКОТОРЫХ МАНЕВРОВ НА СЕБЯ



КОНКУРЕНТЫ

**ПОДНИМЕМ
ВАШ
БИЗНЕС**

**РЕСО
ЛИЗИНГ**

ООО «РЕСО-Лизинг» на правах рекламы

**ЛИЗИНГ
АВТОТРАНСПОРТА,
СПЕЦТЕХНИКИ,
ОБОРУДОВАНИЯ**

Москва
Волгоград
Иркутск
Краснодар
Красноярск
Липецк
Набережные Челны
Нижний Новгород
Новороссийск
Новосибирск
Пермь
Ростов-на-Дону
Санкт-Петербург
Ставрополь
Тюмень
Чебоксары

Центральный офис в Москве
+7 (495) 956-39-14
Филиал в Санкт-Петербурге
+7 (812) 740-62-00
www.resoleasing.com