

12+

Василий Гафнер

ПЕШЕХОДОЛОГИЯ

Василий Гафнер

**Пешеходология. 7 шагов
к безопасности на дороге**

«Издательские решения»

Гафнер В.

Пешеходология. 7 шагов к безопасности на дороге / В. Гафнер — «Издательские решения»,

С детства мы знаем правила перехода дороги. Пешеходный стаж каждого почти равен его возрасту. Мы верим, что «зебра» защищает. Но это лишь рисунок на асфальте. Ежегодно на дорогах страны происходит более 30 000 ДТП с пешеходами. Каждый десятый погибает. ПДД — далеко не всё, что нужно знать пешеходу. «Пешеходология» — первая книга, которая системно исследует поведение пешехода: 10 когнитивных багов, 7 компетенций и 7 антидотов. Сделайте каждый выход на улицу осознанным шагом к безопасности.

© Гафнер В.

© Издательские решения

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	6
ЭКСПРЕСС-СТАРТ: 7 АНТИДОТОВ ЗА 5 МИНУТ	11
ЧАСТЬ 1. ДИАГНОСТИКА	13
Глава 1. Юридический минимум: что говорит закон и чего он не говорит	13
1.1. Кто такой пешеход по закону	13
1.2. Где пешеход должен идти	13
1.3. Как пешеход должен переходить дорогу	14
1.4. Пункт 4.5: юридический фундамент осознанности	14
1.5. Что пешеходу запрещено	15
1.6. Видимость в темноте: рекомендация или обязанность	15
1.7. Ответственность пешехода: штрафы и последствия	16
1.8. Чего ПДД не говорят	16
Глава 2. Почему мы рискуем: психология «шустрого»	18
2.1. Эффект Даннинга — Крюгера: почему незнание порождает уверенность	18
2.2. Пирамида Хайнриха: почему «успешный» риск — это не победа	19
2.3. Статистический портрет «шустрого»	19
2.4. 20-секундный лимит фрустрации: почему мы срываемся	20
2.5. Цифровой кокон: как гаджеты делают нас слепыми	21
2.6. Тест «Индекс Шустрости»: ваша стартовая точка	22
Глава 3. 10 когнитивных багов, которые взламывают ваш мозг на дороге	25
Баг №1. Эффект Даннинга — Крюгера	25
Баг №2. Иллюзия контроля	26
Баг №3. Ошибка индуцированной безопасности	26
Баг №4. Ошибка выжившего	27
Баг №5. Эффект знакомства	27
Баг №6. Социальное доказательство	27
Баг №7. Когнитивный туннель	28
Баг №8. Слепота к линейной скорости	28
Баг №9. Диффузия ответственности	29
Баг №10. Предвзятость подтверждения	29
ЧАСТЬ 2. 7 КОМПЕТЕНЦИЙ ОСОЗНАННОГО ПЕШЕХОДА	33
Глава 4. Компетенция 1. Искусство быть видимым	33
4.1. Почему вы невидимы: физика света и восприятия	33
4.2. Световозвращатели: как они работают и почему это в 7 раз безопаснее	34
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Пешеходология 7 шагов к безопасности на дороге

Василий Гафнер

© Василий Гафнер, 2026

ISBN 978-5-0070-9574-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



ВВЕДЕНИЕ

60 секунд из жизни «невидимки»

7:55 утра. Станция метро «Проспект Космонавтов».

Максим вышел из подземки вместе с потоком пассажиров. В левой руке — смартфон: он просматривает утренние уведомления. В ушах — белые наушники с энергичной музыкой. Пальцы быстро набирают сообщение: «Опаздываю на 5 мин, встреча у кабинета». Отправил. Поднял голову.

Слуховая и зрительная зоны мозга заняты обработкой контента с экрана. Гул моторов, сигналы, шаги отфильтровываются как фоновый шум. Поле периферийного зрения сужено до рамки экрана.

Перед ним — широкая улица. До офиса — восемь минут быстрым шагом. Светофор на противоположной стороне уже мигает зелёным. «Успею», — мелькает мысль. Максим не останавливается у края тротуара, не поворачивает головы. Не сбавляя шага, сходит с бордюра и направляется по диагонали, срезая угол.

Его мозг, совершавший этот манёвр тысячу раз, выдаёт прогноз: «Путь свободен». Сканирования обстановки нет. Есть доверие привычному шаблону.

Середина проезжей части. Справа, в пятидесяти метрах, набирает скорость серебристый внедорожник. Водитель только что отъехал от светофора и смотрит в навигатор. Максим не видит его — он смотрит на мигающий зелёный огонёк вдалеке. Ускоряется. Переходит на бег.

Наш мозг эволюционно плохо оценивает скорость объектов, движущихся прямо на наблюдателя. «Далеко», — решает Максим. Но машина на скорости 60 км/ч преодолевает эти пятьдесят метров за три секунды.

Резкий гудок. Максим вздрагивает, краем глаза замечает стремительно приближающийся силуэт. Инстинктивно делает не шаг вперёд, а прыжок назад. Внедорожник проносится в сантиметрах, шины визжат. Поток воздуха бьёт по ногам. Сердце колотится.

Он переводит дух на островке безопасности. Рука дрожит. «Идиот!» — шипит он вслед удаляющимся фарам. И, взглянув на часы, снова переходит на бег, чтобы успеть на свой мигающий зелёный впереди.

Максим избежал травмы. Но не благодаря навыку или расчёту. Благодаря случайности.

Он совершил цепочку ошибок, которая каждый день приводит тысячи людей в травматологические отделения. Он не нарушитель. Он — обычный человек, который доверился автопилоту. И сам того не осознавая, выбрал кратчайший маршрут в статус «потенциальной жертвы».

К концу этой книги Максим станет другим человеком. Он не просто перестанет спешить — он научится замечать то, что раньше оставалось невидимым. Мы встретим его на страницах — и проследим, как «шустрый» шаг за шагом становится «осознанным».

Но сначала — о том, почему эта трансформация необходима.

Парадокс безопасности: почему правила — не панацея

История Максима — не сценарий фильма. Это типичное утро миллионов пешеходов. Мы живём в эпоху умных городов: камеры, датчики, разметка, знаки. Правила дорожного движения отточены десятилетиями. Но цифры не врут.

По данным официального обзора «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2025 году» (ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2026), в 2025 году в России:

- произошло 32 111 ДТП с наездами на пешеходов;
- погибли 3 122 человека;
- получили ранения 30 125 человек.

Если сложить число погибших пешеходов за пять лет, получится население небольшого районного центра. Целый город. Не от войны, не от эпидемии — от коллективной привычки считать, что с нами всё в порядке, пока мы «просто переходим улицу».

И вот главная цифра этой книги. В 61,2% случаев гибели пешеходов установлена их собственная вина. Коэффициент тяжести последствий при вине пешехода составляет 18,3 — почти каждый пятый пострадавший погибает. При вине водителя этот показатель — 6,8. Разница — в 2,7 раза.

Иными словами: если пешеход виноват в ДТП, его шансы погибнуть почти вдвое выше, чем если бы его сбили по вине водителя. Причина проста: когда человек нарушает правила — выбегает из-за препятствия, переходит в неположенном месте, — водитель не успевает среагировать. Удар происходит на полной скорости.

Парадокс в том, что больше правил не означает меньше жертв. Знание ПДД необходимо, но недостаточно. Это как знать все правила игры в шахматы, но не уметь предвидеть ход противника на два шага вперёд. На улице главная опасность — не злой водитель, а сочетание физических законов, психологических особенностей и условий среды.

Главный тезис этой книги: **знание и выполнение только ПДД даёт лишь малую долю реальной защиты от несчастных случаев на дороге.**

Это не призыв отказаться от правил.

Это призыв понять: правила ≠ безопасность. Безопасность начинается там, где заканчиваются правила. Там, где включается осознанность.

Три архетипа: ваша текущая позиция

Поведение пешехода на улице укладывается в одну из трёх стратегий. В разных ситуациях и состояниях человек переключается между ними. Утром, выпавшись, он ближе к одному архетипу. Вечером, уставший и спешащий, — к другому.

«Шустрый»

Максим из нашей истории. Активный горожанин 25—45 лет. Ценит своё время превыше всего. Уверен в своей реакции и удачливости. Девиз: «Я успею!»

Ключевая иллюзия — контроль над ситуацией. Уверенность, что правота («я на зебре») или ловкость («я быстрый») обеспечат безопасность. Мозг вытесняет статистику, заменяя её личным опытом: «Со мной сто раз ничего не случилось».

Вектор: каждый успешный риск укрепляет опасную привычку. Пирамида Хайнриха растёт. Вершина приближается.

«Потенциальная жертва»

Это не оскорбление. Это статистическое лицо. Им может быть кто угодно: ребёнок с неразвитым боковым зрением, подросток в наушниках, пожилой человек с замедленной реакцией, уставшая мама с коляской.

Суть архетипа — не в глупости и не в беспечности. Это человек в обстоятельствах, где его естественные способности — восприятие, оценка скорости, время реакции — не дотягивают до требований среды. Он не знает своих реальных ограничений. У него нет навыка предвидеть скрытую опасность. По данным исследований, почти две трети пострадавших детей попадают под машину именно по этой причине.

«Потенциальная жертва» — не приговор. Это закономерный вектор, который можно изменить. Для этого и написана эта книга.

«Осознанный»

Это не святой и не параноик. Это стратег. Девиз: «Я управляю рисками».

Ключевой принцип — проактивность. «Осознанный» не ждёт, пока опасность станет явной. Он предвидит и нейтрализует её заранее. Его безопасность строится не на вере в пра-

вила, а на понимании физики, психологии и устройства улиц. Его инструменты — алгоритмы, а не инстинкты. Осознанность, а не автопилот.

Цель этой книги — не уничтожить «шустрого» в вас. А поставить под контроль его импульсы. Расширить зону «осознанного». Сократить время, которое вы проводите в статусе «потенциальной жертвы».

Обещание книги: новая операционная система

Эта книга не про правила дорожного движения. Она про операционную систему для вашей жизни в городе.

Представьте, что ваш мозг работает на устаревшей версии программного обеспечения. Старая модель поведения «шустрого» не справляется с критическими ситуациями, не замечает скрытых угроз и строится на иллюзиях. Мы займёмся перенастройкой.

Часть 1 («Диагностика») — разбор старой системы. Механизмы ваших ошибок, «код» городских ловушек, статистика без прикрас (все ключевые цифры собраны в Приложении 3).

Часть 2 («7 компетенций») — установка новой, защищённой системы «осознанного». Готовые алгоритмы-антидоты, тренировка внимания, упражнения для отработки навыков.

Часть 3 («Особые случаи») — применение системы там, где ставки выше: дети, подростки, первая помощь при ДТП, психологическая реабилитация.

Это путь от реактивного мышления («отпрыгнуть от машины») к проактивному («не оказаться перед ней»). От надежды на случай — к продуманным действиям. От роли пассивного участника — к управлению собственной безопасностью.

Семь компетенций, которые вы освоите:

- Искусство быть видимым — как гарантировать, что водитель вас заметит.
 - Чтение дороги как текста — как предвидеть опасность за несколько секунд.
 - Взаимодействие с водителем — как вести диалог без слов.
 - Навигация в сложных условиях — как выбирать безопасные маршруты.
 - Критическое мышление и оценка рисков — как принимать решения в неопределённых ситуациях.
 - Управление безопасным периметром — как оставаться в безопасности даже на тротуаре.
 - Управление состоянием — как не поддаваться спешке, панике и стадному инстинкту.
- Каждая компетенция — отдельная глава с теорией, алгоритмами и практическими упражнениями.

Как читать и использовать эту книгу

Книга устроена как навигатор. Вы можете пройти весь путь от начала до конца или выбрать быстрый маршрут.

Путь «Исследователя» (полная трансформация) — если вы хотите не просто получить советы, а понять систему, изменить мышление и отношение к улице. Последовательность: Часть 1 → Часть 2 → Часть 3.

Путь «Практика» (экспресс-выживание) — если нужны готовые решения «здесь и сейчас». Начните с раздела «Экспресс-старт: 7 антидотов за 5 минут» сразу после Введения. Он даст ключевые инструменты. Затем переходите к нужным главам, решая конкретные задачи. Глубинное понимание придёт позже, когда вы вернётесь к началу.

В книге вы найдёте семь антидотов — коротких поведенческих правил, каждое из которых привязано к конкретной компетенции. Антидоты не имеют порядковых номеров. У каждого — своё имя. Полные тексты с обоснованием, алгоритмами и чек-листами даны в соответствующих главах Части 2. Здесь, во Введении, — только их суть, чтобы вы сразу могли начать применять их на улице.

Каждая практическая глава построена по единой схеме: теория → алгоритм → упражнение → чек-лист. Только так — не читая, а делая — вы создадите новые привычки.

И главное правило пользования этой книгой: не торопитесь. Каждая минута, вложенная в эти страницы, — вклад в вашу жизнь, здоровье и спокойствие.

Экспресс-тест: определите вашу стартовую точку

Прежде чем двигаться дальше, ответьте на пять вопросов. Это не экзамен. Это моментальный снимок вашей текущей модели поведения.

В каждом вопросе выберите один вариант — тот, который ближе всего к вашему обычному поведению.

1. Светофор. Вы подходите к регулируемому переходу. Загорается мигающий зелёный. Ваше типичное действие?

- А) Ускоряюсь и перебегаю.
- Б) Останавливаюсь и жду следующего зелёного.
- В) Быстро начинаю и заканчиваю переход.

2. «Зебра». Вы подходите к нерегулируемому пешеходному переходу. Машина в ближайшем ряду остановилась, чтобы вас пропустить. Ваши действия?

- А) Киваю и сразу начинаю переходить.
- Б) Останавливаюсь у края, смотрю, остановились ли машины в других рядах, устанавливаю зрительный контакт с водителями и только тогда иду.
- В) Жду, пока остановятся все полосы, но могу начать переход, не встречаясь глазами с водителями.

3. Телефон. Как часто вы идёте по тротуару или переходите дорогу, глядя в телефон или слушая наушники?

- А) Довольно часто. Это помогает скоротать путь.
- Б) Практически никогда при переходе проезжей части. На тротуаре — иногда.
- В) Стараюсь не делать этого, но иногда отвлекаюсь на важный звонок или сообщение.

4. Остановка. Вам нужно перейти дорогу, выйдя из автобуса. Ваш алгоритм?

- А) Еще в школе учили — обхожу автобус спереди (трамвай — сзади), чтобы быстрее.
- Б) Жду, пока автобус уедет, и перехожу с полной остановкой и осмотром.
- В) Смотрю из-за автобуса и перебегаю, если, кажется, машин нет.

5. Провота. Вас чуть не сбили на пешеходном переходе, где вы были правы. Ваша первая мысль?

- А) «Водитель — идиот и хам! Я же был прав!»
- Б) «Я что-то сделал не так? Не убедился в остановке? Не установил контакт?»
- В) «Повезло, что пронесло. Надо быть внимательнее, даже когда прав».

Ключ к интерпретации

Если преобладают ответы «А» — в вас силён «шустрый». Вы полагаетесь на скорость, удачу и свою правоту. Эта книга покажет уязвимости этой стратегии.

Если преобладают ответы «Б» — у вас уже есть здоровая база «осознанного». Книга поможет систематизировать знания и вывести навыки на уровень автоматизма.

Если смесь «А», «В» и иногда «Б» — вы в зоне «потенциальной жертвы». Ваше поведение ситуативно и зависит от настроения, спешки, усталости. Книга даст чёткие, простые алгоритмы, которые заменят неопределённость.

Где бы вы ни оказались по результатам этого теста — вы в нужном месте. Вы уже сделали первый шаг: осознали, что есть над чем работать.

Это был сокращённый вариант. В Главе 2 вас ждёт полный тест «Индекс Шустрости» из 15 вопросов, который даст точную числовую координату — ваш балл от 15 до 75. Экспресс-тест — это моментальный снимок. Полный тест — развёрнутая диагностика.

Теперь переверните страницу. Мы начинаем диагностику мира «шустрых». Вы узнаете о себе и своих привычках то, что раньше, возможно, не замечали. А Максим — наш герой из утренней истории — будет рядом на каждом шагу этого пути.

ЭКСПРЕСС-СТАРТ: 7 АНТИДОТОВ ЗА 5 МИНУТ

Максим мог бы избежать своей цепочки ошибок, если бы знал то, что вы прочитаете ниже. Семь антидотов — это семь коротких поведенческих правил, каждое из которых закрывает одну из типичных «брешей» в безопасности пешехода. Они не заменяют книгу. Они дают вам **рабочий минимум прямо сейчас**, до того как вы углубитесь в теорию, алгоритмы и упражнения.

Подробное объяснение каждого антидота, статистическое обоснование, пошаговые алгоритмы и практические задания вы найдёте в соответствующих главах Части 2. Здесь — только суть.

Как пользоваться этим разделом

- **Прочитайте все семь карточек.** Это займёт три-четыре минуты.
- **Выберите одну** — ту, которую вы нарушаете чаще всего. Ту, которая «про вас».
- **Начните применять её сегодня** — в первый же выход из дома.
- **Через неделю добавьте вторую.** И так — пока все семь не станут привычкой.

Карточки можно сфотографировать на телефон или переписать в блокнот. Носите их с собой, пока они не запомнятся.

Антидот	Суть в одну строку	Мантра	Глава
«Светлячок»	В темноте без СВЭ вас не увидят. Два браслета — минимум.	«СВЭ — ремень безопасности пешехода. Без него я — невидимка.»	Глава 4
«Стоп-обзор»	Не вижу дорогу — дорога не видит меня. Сначала отойди, потом иди.	«Автобус — не укрытие, а стена. За ней может быть машина.»	Глава 5
«Контакт»	Нет зрительного контакта с водителем — нет перехода.	«Нет контакта — нет перехода. Я не доверяю краске на асфальте.»	Глава 6
«Трасса»	За городом каждый второй наезд — смертельный. Только полная пустота.	«Здесь каждый второй наезд — смертельный. Я — сверхвнимательный наблюдатель.»	Глава 7
«Без спешки»	Опоздание не стоит жизни. 30 секунд или 30 лет?	«Что важнее: 30 секунд или 30 лет?»	Глава 10
«Автопилот off»	У остановки автопилот выключен. Автобус уехал — только тогда переход.	«Автобус уехал — только тогда начинаю переход.»	Глава 10
«Буфер»	Минимум метр до края. В гололёд — два. Всегда знать, куда отступить.	«Метр — моя страховка. Я не стою у края.»	Глава 9

Как запомнить все семь

Простая мнемоника: **«ВИДНО — БЕЗОПАСНО»**. Семь букв — семь антидотов.

Буква	Антидот	Ключевая фраза
В	«Светлячок»	Видимость в темноте
И	«Стоп-обзор»	Из-за угла не шагаю
Д	«Контакт»	Доверяю глазам, а не «зебре»
Н	«Трасса»	На трассе — особый режим
О	«Без спешки»	Опоздание — не смертельно
Б	«Автопилот off»	Бдительность у автобуса
С	«Буфер»	Свободное пространство вокруг

Ваш первый шаг прямо сейчас

Выберите один антидот — тот, который кажется самым важным или самым сложным для выполнения. Напишите его на стикере. Приклейте на зеркало в прихожей.

Завтра, выходя из дома, прочитайте его вслух.

Послезавтра добавьте второй.

Через неделю вы будете применять все семь — не задумываясь.

Это и есть начало трансформации. Той самой, которую Максим пока не совершил. У вас есть шанс, которого не было у него: вы читаете эту книгу.

Остальная часть книги объяснит, **почему** каждый антидот работает, **как** применять его в сложных ситуациях и **как** превратить его в автоматическую привычку. Но вы уже можете начать спасать свою жизнь — прямо сейчас.

А теперь переверните страницу. Мы начинаем диагностику: разберёмся, как ваш мозг обманывает вас на дороге и почему одних правил недостаточно.

ЧАСТЬ 1. ДИАГНОСТИКА

Глава 1. Юридический минимум: что говорит закон и чего он не говорит

Вы узнаете:

- Кто такой пешеход по ПДД.
- Где и как вы обязаны переходить дорогу — и когда должны уступать.
- Какую ответственность вы несёте как пешеход.
- Почему пункт 4.5 ПДД — юридическая основа всей этой книги.
- Чего ПДД не говорят и почему это важнее самих правил.

Ключевая мысль главы

Знание ПДД необходимо, но недостаточно. Оно даёт вам юридическое право — но не физическую безопасность. Ваша защита — не в статьях закона, а в вашей осознанности.

Максим не нарушал правила. Он переходил по «зебре». Он имел право. И всё же оказался в сантиметрах от смерти. Почему? Потому что право — это не то же самое, что защита. Право — это строчка в законе. Защита — это то, что происходит между вашей головой и асфальтом в момент, когда Закон не способен остановить полторы тонны металла на скорости 60 км/ч.

Прежде чем говорить о психологии, физике и тактике, нужно прояснить одну вещь: что именно говорит закон и — что не менее важно — чего он не говорит. Потому что многие живут в иллюзии: «Я знаю ПДД, я прав, значит, я защищён». Это опасное заблуждение. Правила — карта местности. Но карта не защищает от камнепада, не предупреждает о болоте и не останавливает машину.

1.1. Кто такой пешеход по закону

Согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, **пешеход** — это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу.

К пешеходам приравниваются:

- лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя;
- лица, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл;
- лица, ведущие средство индивидуальной мобильности (СИМ);
- лица, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

Здесь кроется важный нюанс, о котором многие не задумываются. Если вы **ведёте** самокат или велосипед рядом с собой — вы пешеход. Если вы **едете** на нём — вы уже не пешеход, а водитель со всеми вытекающими обязанностями и ответственностью. Сели на самокат — и юридический статус изменился. Сбили на самокате — отвечаете не как пешеход, а как водитель транспортного средства.

1.2. Где пешеход должен идти

Закон устанавливает чёткую иерархию:

— **Тротуары, пешеходные дорожки, велопешеходные дорожки** — приоритетное место для пешехода.

— **При их отсутствии** — обочины.

— **При отсутствии тротуаров и обочин** — по краю проезжей части.

И здесь закон содержит правило, которое спасает жизни:

Вне населённых пунктов пешеходы обязаны идти **навстречу** движению транспортных средств. Это не рекомендация. Это обязанность. Логика проста: когда вы идёте навстречу потоку, вы видите приближающиеся машины. Вы можете оценить их скорость, заметить опасность, среагировать. Если вы идёте по ходу движения, машины подходят со спины. Вы не видите их до последнего момента.

Исключение: лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, а также ведущие мотоцикл, мопед, велосипед или СИМ, следуют **по ходу** движения транспортных средств.

1.3. Как пешеход должен переходить дорогу

Переход проезжей части — самый опасный манёвр пешехода. Закон регулирует его жёстко.

Основное правило: пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, включая подземные и надземные.

При отсутствии перехода — на перекрёстках по линии тротуаров или обочин.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрёстка — разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений, там, где дорога хорошо просматривается в обе стороны.

И вот что важно понимать: при переходе вне пешеходного перехода **пешеход не имеет преимущества**. Он обязан уступить дорогу приближающимся транспортным средствам. Право перейти дорогу — не то же самое, что право заставить машины остановиться. Вне «зебры» и перекрёстка вы — гость на чужой территории, и закон это прямо фиксирует.

На регулируемых переходах — руководствуйтесь сигналами пешеходного или транспортного светофора.

На нерегулируемых переходах — водитель обязан уступить дорогу пешеходам, уже находящимся на проезжей части. Но это не снимает с пешехода обязанности убедиться в безопасности. Об этом — в следующем разделе.

Диагональный переход разрешён только при наличии специальной разметки.

Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Если вы не успели закончить переход, остановитесь на островке безопасности или на линии, разделяющей потоки противоположных направлений.

1.4. Пункт 4.5: юридический фундамент осознанности

Здесь мы подходим к самому важному — и самому недооцениваемому пункту ПДД.

Пункт 4.5 Правил дорожного движения гласит: **перед выходом на проезжую часть пешеход обязан убедиться в безопасности**.

Это означает, что даже на «зебре», даже на зелёный сигнал светофора пешеход **обязан**:

— оценить расстояние до приближающихся транспортных средств;

— оценить их скорость;

— убедиться, что переход будет безопасен.

Этот пункт — юридическое основание всей философии осознанного пешехода. Он говорит: ваша безопасность — не в правилах, а в вашей личной оценке ситуации. Закон не освобождает вас от ответственности. Он требует, чтобы вы **сами** убедились в безопасности, прежде чем ступить на дорогу.

Что это значит на практике?

Вы не можете просто «довериться» зелёному свету. Вы обязаны посмотреть, остановились ли машины.

Вы не можете просто «довериться» «зебре». Вы обязаны убедиться, что водитель вас видит и намерен остановиться.

Вы не можете переходить, полагаясь на то, что «водитель обязан пропустить». Закон говорит: вы обязаны убедиться, что он это делает.

Это превращает пешехода из пассивного «пользователя правил» в активного «оценщика ситуации». И это — ключевое различие между «шустрым» и «осознанным». Максим был «шустрым»: он шёл на мигающий зелёный, не проверяя обстановку. Если бы он действовал как «осознанный», он бы остановился. Оценил. Убедился. И внедорожник проехал бы мимо, не оставив следов паники.

1.5. Что пешеходу запрещено

Закон устанавливает прямые запреты:

— Выходить на проезжую часть из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

— Задерживаться или останавливаться на проезжей части, если это не связано с обеспечением безопасности движения.

— Пересекать проезжую часть вне пешеходного перехода при наличии разделительной полосы или ограждений.

— Создавать помехи для движения транспортных средств.

— Ожидать маршрутное транспортное средство на проезжей части — только на специально оборудованной площадке или на тротуаре.

Отдельно стоит отметить: остановка и стоянка транспортных средств запрещена на пешеходных переходах и ближе 5 метров перед ними (пункт 12.4 ПДД). Это важно знать не для того, чтобы штрафовать водителей, а для того, чтобы понимать: припаркованная у перехода машина создаёт для вас «слепую зону». Водитель из соседнего ряда может вас не видеть. Об этом подробно — в Главе 5.

1.6. Видимость в темноте: рекомендация или обязанность

Вопрос световозвращающих элементов (СВЭ) — один из важнейших для пешехода. Закон различает две ситуации.

В населённых пунктах: пешеходам **рекомендуется** иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями.

Вне населённых пунктов: пешеходы **обязаны** иметь при себе предметы со световозвращающими элементами.

Штраф за отсутствие СВЭ вне населённого пункта в темное время суток или в условиях недостаточной видимости — 500 рублей (статья 12.29 КоАП РФ).

Но главное — не штраф. Статистика за 2025 год фиксирует: на неосвещённой дороге световозвращатели снижают тяжесть последствий в 7,3 раза. Подробный разбор эффективности СВЭ и принципы их размещения мы проведём в Главе 4. Здесь достаточно зафиксировать: в городе СВЭ — ваша добрая воля и ваша страховка. За городом — ваша обязанность. В обоих случаях — ваш шанс быть увиденным.

1.7. Ответственность пешехода: штрафы и последствия

Многие пешеходы считают, что они «ни за что не отвечают». Это заблуждение. Ответственность пешехода реальна и может быть серьёзной.

Административная ответственность:

— Статья 12.29 КоАП РФ: нарушение ПДД пешеходом — предупреждение или штраф 500 рублей.

— Статья 12.30 КоАП РФ: то же нарушение, повлёкшее создание помех в движении транспортных средств, — штраф 1 000 рублей.

— Статья 12.30 КоАП РФ: то же нарушение, повлёкшее причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, — штраф от 1 000 до 1 500 рублей.

Гражданская ответственность:

Согласно статье 1079 ГК РФ, владелец источника повышенной опасности (автомобиля) несёт ответственность за вред, причинённый этим источником. Однако это не означает, что пешеход всегда освобождается от ответственности.

Если в ДТП есть вина пешехода — например, он внезапно выбежал на дорогу, и водитель, уходя от столкновения, врезался в столб или другое авто, — пешеход может быть привлечён к возмещению ущерба. Суммы исчисляются миллионами рублей: ремонт автомобиля, лечение пострадавших, моральный ущерб.

Уголовная ответственность:

Согласно статье 268 УК РФ, нарушение пешеходом правил безопасности движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, наказывается ограничением свободы на срок до трёх лет, принудительными работами на срок до двух лет или арестом на срок до четырёх месяцев. Если то же деяние повлекло смерть человека — наказание может достигать 7 лет лишения свободы.

Ответственность родителей:

Если нарушение ПДД совершил несовершеннолетний в возрасте до 16 лет, административную ответственность несут родители или законные представители. Кроме того, за неисполнение обязанностей по воспитанию (статья 5.35 КоАП РФ) родители могут быть привлечены к отдельной ответственности.

Главный вывод этого раздела: ваша «правота» в суде не защитит ваше тело. И не защитит ваш кошелёк. Если вы нарушили правила и стали причиной ДТП, вы можете потерять не только здоровье, но и свободу, и деньги.

1.8. Чего ПДД не говорят

Мы разобрали, что говорит закон. Теперь посмотрим на то, чего он не говорит.

ПДД не объясняют, почему ваш мозг обманывает вас на дороге. Они не рассказывают о когнитивных искажениях, о туннельном зрении, об иллюзии контроля, о том, как спешка отключает рациональное мышление. А без этого знания вы будете совершать одни и те же ошибки снова и снова. Этому посвящены Главы 2 и 3.

ПДД не учат предвидеть скрытые угрозы. Они говорят: «Убедись в безопасности». Но не объясняют, **как** это делать. Как сканировать дорогу? Как оценивать скорость? Как замечать «слепые зоны»? Как предугадывать поведение водителя? Этому не учат в автошколах. И тем более не учат пешеходов. Этому посвящена Глава 5.

ПДД не дают алгоритмов действий в конкретных ситуациях. Что делать, если вы вышли из автобуса и вам нужно перейти дорогу? Что делать, если машина в первом ряду оста-

новились, а во втором — нет? Что делать, если вы стали свидетелем ДТП? ПДД молчат. Ответы — в Главах 6, 7 и 13.

ПДД не учитывают физику. Они не объясняют, что такое тормозной путь, как работает кинетическая энергия, почему удар на скорости 50 км/ч сопоставим с падением с высоты четвёртого этажа.

ПДД не защищают вас от автомобиля. Это делает только ваша осознанность. Только ваше понимание того, как работает мир за пределами правил.

«Правота ≠ безопасность»

Правота — юридическая категория. Безопасность — физическая. Между ними пропасть шириной в тормозной путь. Когда вы стоите на «зебре» и вам горит зелёный, закон на вашей стороне. Но закон не имеет массы, скорости и кинетической энергии. Их имеет автомобиль. И если водитель вас не видит — ваша правота не остановит ни одну деталь его машины. Осознанный пешеход знает: правота — это аргумент для суда. Безопасность — это аргумент для улицы. На улице побеждает не тот, кто прав. Побеждает тот, кого заметили.

Выводы главы

— Пешеход — это не только тот, кто идёт пешком. К пешеходам приравниваются люди, ведущие велосипед, самокат, инвалидную коляску. Сели на СИМ — стали водителем.

— Даже на «зебре» пешеход обязан убедиться в безопасности (пункт 4.5 ПДД). Это юридическая основа философии «ответственность вместо правоты».

— Вне пешеходного перехода пешеход не имеет преимущества и обязан уступать дорогу транспорту.

— Ответственность пешехода реальна: штрафы, возмещение ущерба до миллионов рублей, уголовная ответственность до 7 лет лишения свободы.

— ПДД дают лишь малую долю реальной защиты. Остальное — осознанность, понимание физики и психологии, умение предвидеть опасность. Этому посвящена вся книга.

В следующей главе мы разберёмся, почему мы, зная правила, всё равно их нарушаем. Почему умные, образованные люди регулярно перебегают дорогу на красный свет, выходят из-за автобуса, не глядя, и утыкаются в телефон на переходе. Ответ лежит не в области незнания. Он лежит в области психологии.

Вопросы для самопроверки

— Ведёте ли вы самокат рядом с собой или едете на нём? Понимаете ли, как при этом меняется ваш юридический статус?

— Когда вы в последний раз переходили дорогу вне пешеходного перехода, уступили ли вы дорогу транспорту?

— Останавливаетесь ли вы перед переходом, чтобы убедиться в безопасности, даже если горит зелёный? Опишите, что именно вы делаете в этот момент.

— Носите ли вы СВЭ в тёмное время суток? Если нет — что мешает начать?

— Представьте ситуацию: вы переходите дорогу на зелёный, но видите, что машина не снижает скорость. Каковы ваши действия согласно пункту 4.5 ПДД? Что вы сделаете на практике?

Глава 2. Почему мы рискуем: психология «шустрого»

Вы узнаете:

- Почему уверенность в своей безопасности часто означает незнание реальных рисков.
- Как сотни «успешных» нарушений ведут к одной трагедии.
- Почему после 20 секунд ожидания мозг толкает нас на рискованный шаг.
- Как гаджеты отключают системы выживания.
- Где ваша «стартовая точка» на пути к осознанности.

Ключевая мысль главы

Мы рискуем не потому, что глупы. Мы запрограммированы на риск эволюцией, воспитанием и работой мозга. Но эту программу можно переписать — если понять, как она работает.

В предыдущей главе мы разобрали юридический минимум: что говорит закон и чего он не говорит. Мы выяснили, что знание ПДД — лишь малая часть реальной безопасности. Но почему мы, зная правила, всё равно их нарушаем? Почему умные, образованные люди регулярно перебегают дорогу на красный свет, выходят из-за автобуса не глядя и утыкаются в телефон на переходе?

Максим знает правила. Он не считает себя нарушителем. И всё же он вышел на проезжую часть, не остановившись, не осмотревшись, не сняв наушников. Не потому, что не знал. А потому, что его мозг принял решение за него — быстро, автоматически, без участия сознания.

Ответ лежит не в области незнания. Он лежит в области психологии. Наш мозг — удивительный механизм, но он полон системных ошибок, которые заставляют нас переоценивать свои возможности и недооценивать опасности. В этой главе мы разберём главные из них.

2.1. Эффект Даннинга — Крюгера: почему незнание порождает уверенность

В 1999 году психологи Дэвид Даннинг и Джастин Крюгер опубликовали исследование, которое перевернуло представление о человеческой самооценке. Они обнаружили закономерность, получившую название **эффект Даннинга — Крюгера**.

Суть эффекта проста и одновременно тревожна: чем меньше человек знает и понимает в какой-либо сложной области, тем более он уверен в своих познаниях и способностях в ней. И наоборот: эксперты, видя всю сложность системы, склонны недооценивать свой уровень компетенции.

Невежество не ощущается как пустота. Оно заполняется иллюзией компетентности.

Как это работает на дороге? Классическая фраза «шустрого» — «Я же всю жизнь так хожу!» — это буквально гимн эффекту Даннинга — Крюгера. Человек не знает:

- как работает его периферийное зрение (а оно на 20—25% уже, чем у взрослого, и особенно узко у детей);
- по каким алгоритмам мозг оценивает скорость (а он систематически ошибается, особенно когда объект движется прямо на наблюдателя);
- что такое тормозной путь на мокром асфальте (а он в 1,5—2 раза длиннее, чем на сухом);
- как устроена пирамида травматизма (а она объясняет, почему сотни «успешных» нарушений не доказывают безопасность).

Но он абсолютно, непоколебимо уверен, что его личного субъективного опыта вполне достаточно для безопасного поведения в сложнейшей динамической системе «городской тра-

фик». Он не знает, насколько она сложна и опасна, поэтому в его модели она — проста. Его уверенность — не результат мастерства, а прямое следствие невежества.

Как разрушить эту иллюзию? Только одним способом: знанием. Столкновением с фактами, цифрами, физическими законами, которые показывают масштаб заблуждения. Именно эту функцию выполняет вся первая часть книги. А в следующей главе мы дадим этому искажению имя — «Гимн Шустрого» — и покажем, как его нейтрализовать.

2.2. Пирамида Хайнриха: почему «успешный» риск — это не победа

В 1931 году американский инженер Герберт Уильям Хайнрих предложил модель, которая до сих пор остаётся одной из самых важных в теории безопасности. Он изучал несчастные случаи на производстве и обнаружил устойчивое соотношение между разными типами инцидентов. Эта модель получила название **пирамида Хайнриха**.

Представьте пирамиду. Её вершина — одно смертельное или калечащее происшествие. Под ним — 29 происшествий с лёгкими травмами. Ещё ниже — 300 происшествий без травм. И, наконец, огромное основание пирамиды: тысячи небезопасных действий.

Адаптируя модель Хайнриха к дорожной статистике, можно выявить следующее соотношение: в среднем из 400 ошибок одна ведёт к гибели или серьёзной травме. Совершаемые ошибки часто повторяются потому, что лишь одна из 200 ошибок «наказывается» испугом. Остальные 199 невольно закрепляются в сознании как допустимые или даже правильные действия.

Вот где кроется главная ловушка для «шустрого». Он совершает сотни небезопасных действий. И — ничего. Пирамида стоит. Его личный опыт кричит: «Смотри! Я был прав! Это безопасно!» Но он не видит, что с каждым новым действием он сам становится всё ближе к вершине пирамиды. Он не понимает: отсутствие последствий не отменяет риск. Оно лишь усыпляет бдительность.

Что это значит для вас? Каждый раз, когда вы думаете «авось пронесёт» и проносит, вы не доказываете свою безопасность. Вы закрепляете в мозгу опасную привычку. Вы тренируете нейронные пути, которые в следующий раз приведут к тому же рискованному решению — но уже в других условиях: будет темнее, машина будет ехать быстрее, под ногами окажется лёд.

Методология «осознанного» построена на радикальном перевороте: не ждать, пока жизнь проверит ваш «лотерейный билет». Не ждать, пока вы достроите свою личную пирамиду до трагической вершины. Вытаскивать кирпичи из основания. Учиться не на своих травмах, а на своих небезопасных действиях.

2.3. Статистический портрет «шустрого»

Во Введении мы познакомились с тремя архетипами пешехода: «Шустрый», «Потенциальная жертва» и «Осознанный». Здесь мы не будем повторять их портреты. Вместо этого — сосредоточимся на том, что отличает «шустрого» от других на уровне мышления, и подкрепим это статистикой.

Психологический портрет «шустрого»:

Активный горожанин 25—45 лет. Ценит своё время превыше всего. Уверен в своей реакции и удачливости. Чаще — мужчина. По данным за 2025 год, 75,1% погибших пешеходов — мужчины. Типичный погибший пешеход — мужчина трудоспособного возраста в тёмное время суток. Это портрет «шустрого», полагающегося на скорость и удачу.

Мотивация: «Я успею!», «Со мной ничего не случится», «Я же всю жизнь так хожу».

Ключевые иллюзии:

- контроль над ситуацией (вера в то, что ловкость и правота обеспечат безопасность);
- неуязвимость (личный опыт «успешных» нарушений создаёт ложное чувство защищённости);
- правота (убеждённость, что «я на зебре» — это щит).

Типичные сценарии поведения: переход на мигающий зелёный или даже на красный; выход на дорогу без остановки и осмотра; использование наушников и телефона у проезжей части; обход автобуса спереди; переход в неположенном месте по диагонали; следование за толпой без собственной оценки обстановки.

Вектор поведения: каждый успешный риск укрепляет опасную привычку. Пирамида Хайнриха растёт. Вершина приближается.

Психологический портрет «осознанного» (для сравнения):

Человек-стратег. Может быть любого возраста и пола. Ценит свою жизнь выше сиюминутной выгоды. Понимает свои ограничения и ограничения среды.

Мотивация: «Я управляю рисками», «Моя безопасность — в моих руках», «Лучше опоздать на 5 минут, чем навсегда».

Ключевые принципы:

- проактивность (предвидение и предотвращение, а не реакция на уже возникшую угрозу);
- ответственность (не «кто виноват?», а «что я могу сделать, чтобы остаться целым?»);
- физически подтверждённая безопасность (не правота, а убеждённость в том, что водитель видит и останавливается).

Типичные сценарии поведения: остановка перед переходом, панорамное сканирование; установление зрительного контакта с водителями; снятие наушников и убиение телефона у дороги; обход автобуса только сзади, после его отъезда; переход только по переходу, строго под прямым углом; самостоятельная оценка обстановки, игнорирование стадного инстинкта.

Вы не привязаны к одному архетипу навечно. В разных ситуациях и состояниях вы можете переключаться. Утром, выспавшись, вы ближе к «осознанному». Вечером, уставший и спешащий — к «шустрому». Цель — не уничтожить «шустрого» в себе, а поставить под контроль его импульсы и расширить зону «осознанного».

2.4. 20-секундный лимит фрустрации: почему мы срываемся

Это знакомое каждому чувство. Вы подходите к нерегулируемому переходу. Машины проезжают одна за другой, не снижая скорости. Первые 5—10 секунд вы стоите спокойно. Проходит 15 секунд. Внутри начинает назревать раздражение: «Ну, когда же?» На 20-й секунде раздражение кристаллизуется. На 25—30-й — превращается в решимость: «Всё, хватит! Я сейчас пойду!» И вы делаете рискованный шаг на дорогу.

Вы не одиноки в этом импульсе. Это универсальная человеческая реакция.

Совместные исследования специалистов по безопасности дорожного движения с психологами, чётко фиксируют этот феномен: если пешеходы хотят перейти улицу и ждут у перехода 15—20 секунд, то потом, если их не пропускают, они начинают перебегать дорогу перед близко идущим транспортом.

Почему так происходит? Это фрустрация — психологическое состояние, возникающее при блокировке целенаправленного поведения. Наш мозг ожидает быстрой обратной связи: «я подошёл к переходу → машины должны остановиться». Когда этого не происходит, возникает стресс и ощущение потери контроля. Ждать дальше становится не просто скучно — становится неприятно. И мозг выбирает самый быстрый путь устранить дискомфорт — начать движение, даже если это опасно.

Что происходит в мозге? В состоянии спешки и фрустрации надпочечники выбрасывают кортизол и адреналин. Учащается пульс, мышцы напрягаются. Мозг переключается с режима сложного аналитического мышления на примитивные, быстрые реакции — «бей, беги или замри». Способность к оценке рисков снижается катастрофически.

Практический вывод: осознание существования этого лимита — уже половина победы над ним. Если вы знаете, что через 15—20 секунд ожидания ваш мозг начнёт толкать вас на рискованные поступки, вы можете заблаговременно перехватить управление.

Сформулируйте новое правило: «Я не жду возможности перейти „сейчас и сразу“. Я планирую безопасный переход в течение следующих 30—40 секунд». Эта переформулировка снижает тиранию момента. Вы перестаёте быть пассивным просителем у дороги и становитесь активным наблюдателем и тактиком.

2.5. Цифровой кокон: как гаджеты делают нас слепыми

Мы живём в эпоху тотальной цифровизации. Смартфон стал продолжением руки, наушники — вторыми ушами. Мы привыкли заполнять каждую свободную секунду контентом и делаем это даже тогда, когда идём по городу — в самой опасной среде.

Проблема: использование гаджетов на ходу в городской среде — это добровольное отключение собственных систем выживания. Причем самых главных, когда речь идет об участниках дорожного движения.

Как это работает?

Во-первых, когнитивная перегрузка и «туннельное внимание». Чтение сообщения, просмотр сторис — каждая задача требует расшифровки символов, обработки смысла, эмоционального отклика. На это уходит львиная доля ресурсов рабочей памяти. Мозг жертвует обработкой «фоновых» данных о дорожной обстановке в пользу потребления контента. В результате ваше зрительное внимание сужается до размеров экрана. Вы буквально не видите того, что происходит по бокам.

Во-вторых, аудиальная блокада. Наушники блокируют один из древнейших каналов восприятия угрозы — слух. Наша слуховая система работает как панорамный датчик на 360 градусов. Шум мотора, скрип тормозов, сигнал, крик — всё это информация, которая может запустить инстинктивную реакцию избегания ещё до того, как вы осознаете опасность. Надевая наушники, вы глушите свою внутреннюю сигнализацию.

В-третьих, психологическое погружение. Погружаясь в переписку или аудиокнигу, вы мысленно перемещаетесь в другое пространство. Ваше тело продолжает двигаться по тротуару, но ваш разум — в другом месте. Вы перестаёте думать о дороге как о приоритетной задаче.

Как использовать гаджеты безопасно?

Полный отказ от телефона и наушников у дороги — идеал. Но требовать его всегда — значит создать невыполнимый стандарт. Вместо этого используйте режимную модель.

Режим «Стерильность» (абсолютный запрет). Обязателен в ситуациях максимального риска: пересечение проезжей части, выход из-за помехи обзора, гололёд, дождь, туман, ночь.

Действие: телефон в карман, оба наушника сняты. Никаких исключений.

Режим «Прозрачность» (компромисс). Допустим в ситуациях с контролируемым риском: движение по тротуару вдали от проезжей части, ожидание на остановке.

Действие: наушники можно оставить, но только в режиме прозрачности или с использованием костной проводимости — вы слышите улицу. Телефон — на уровне глаз, не внизу.

Когда вы смотрите вниз — вы слепы. Запретите не телефон, а позу «вопросительного знака» — наклонённую голову, которая отключает периферийное зрение.

Правило, которое должно стать жёстким: **«Красная зона» — это 10 метров до любого пересечения с проезжей частью и всё время перехода.** В «красной зоне» телефон убран, наушники вынуты. Подробное описание техник управления состоянием, включая работу с «красной зоной», вы найдёте в Главе 10.

2.6. Тест «Индекс Шустрости»: ваша стартовая точка

Во Введении вы прошли экспресс-тест из пяти вопросов — моментальный снимок вашей текущей модели поведения. Теперь — полная версия. Этот тест призван не осудить, а обнаружить следы архетипа «шустрого», чтобы вы знали, с чем вам предстоит работать.

Инструкция. Оцените каждое утверждение по шкале от 1 до 5:

- 1 — это вообще не про меня
- 2 — скорее не про меня
- 3 — иногда
- 4 — скорее про меня
- 5 — это абсолютно про меня

Блок А. Отношение ко времени и сигналам

- Если я вижу мигающий зелёный, я ускоряюсь, чтобы успеть перейти.
- Ждать полный цикл светофора — нерационально, можно перейти быстрее.
- Если я очень спешу, могу перейти дорогу в неположенном месте.
- Мысль «Я успею!» часто возникает у меня при переходе дороги.

Блок Б. Взаимодействие с другими участниками

- Если водитель не пропускает меня на переходе, я раздражаюсь на него.
- Я часто перехожу дорогу, следуя за толпой, не оценивая обстановку.
- Если машина остановилась, я начинаю переход, не проверяя другие полосы.
- Я уверен, что на «зебре» водители обязаны меня пропускать.

Блок В. Внимание и восприятие

- Я могу идти и смотреть в телефон даже у дороги.
- Я слушаю музыку в наушниках, даже переходя улицу.
- Я не всегда делаю паузу перед переходом — часто оцениваю «на ходу».
- Я могу переходить дорогу, погружённый в свои мысли, и не замечать изменений обстановки.

Блок Г. Оценка рисков

- Мой личный опыт («со мной много раз проносило») — хорошее основание для оценки безопасности.
- Моей реакции и ловкости достаточно, чтобы увернуться от машины.
- Я почти никогда не думаю о том, какие травмы могу получить при ДТП.

Обработка результатов

Сложите все баллы. Максимально возможный результат — 75 баллов.

От 15 до 35 баллов: зона «осознанного». В вашем поведении преобладает осторожность. «Шустрый» в вас либо тихий, либо вы уже проделали большую работу. Ваша задача — систематизировать интуитивно правильные действия, превратить их в алгоритмы.

С чего начать: Перечитайте Кодекс осознанного пешехода (Приложение 2). Обратите внимание на Главу 5 («Чтение дороги как текста») — скорее всего, вы уже делаете многое интуитивно, теперь вы сможете делать это осознанно.

От 36 до 55 баллов: зона «потенциальной жертвы». Самый распространённый и коварный диапазон. Вы не безрассудный нарушитель, но ваше поведение ситуативно. В спокойном состоянии вы осторожны, но стоит появиться спешке — и «шустрый» берёт верх. Вы живёте в режиме «автопилота с редкими ручными переключениями». Именно вам эта книга нужна больше всего.

С чего начать: Сосредоточьтесь на антидотах «Без спешки» и «Автопилот off» (Глава 10). Они помогут контролировать импульсы в моменты, когда вы наиболее уязвимы. Начните с «Временного буфера» — выходите из дома на 10—15 минут раньше.

От 56 до 75 баллов: зона «шустрого». Архетип «шустрого» — доминирующий. Вы полагаетесь на скорость, удачу и недооцениваете системные риски. Приготовьтесь к тому, что многие главы первой части будут как зеркало, в котором вы увидите себя без прикрас. Ваша главная задача сейчас — не отрицать, а принять эту диагностику как отправную точку для изменений.

С чего начать: Начните с самого простого, но самого действенного — антидота «Стоп-обзор» (Глава 5). Это базовый ритуал, который ломает автопилот. Остановка перед переходом — ваш первый шаг к осознанности. Применяйте его каждый раз, в любой точке пересечения с дорогой, даже во дворе.

Ваш балл — это не приговор, а координата. Точка «А» на карте вашего пути от бессознательного риска к осознанной безопасности. Сохраните его. В конце книги вы сможете вернуться к этому тесту и увидеть, как изменилась ваша модель поведения.

Выводы главы

— **Эффект Даннинга — Крюгера** объясняет, почему «шустрый» так уверен в своей безопасности: он не знает о своих ограничениях. Его уверенность — не навык, а невежество.

— **Пирамида Хайнриха** показывает: отсутствие последствий не отменяет риска. Каждое «успешное» нарушение — кирпичик в основании пирамиды, ведущей к трагедии.

— **Статистический портрет «шустрого»** — мужчина 25—45 лет, 75,1% погибших пешеходов — мужчины, типичный возраст гибели — 30—54 года. Это не «плохой человек», это человек с неисправным автопилотом.

— **20-секундный лимит фрустрации** — научно подтверждённый феномен. Осознание его существования позволяет взять паузу ожидания под контроль.

— **Цифровой кокон** — добровольная сенсорная депривация. Правило «красной зоны»: за 10 метров до дороги гаджеты убраны, наушники сняты.

— **Тест «Индекс Шустрости»** даёт вам стартовую координату. Ваш балл — точка отсчёта на пути к осознанности. В зависимости от результата, у вас есть чёткие первые шаги.

В следующей главе мы соберём все эти механизмы в единый каталог — «10 когнитивных багов, которые взламывают ваш мозг на дороге». Вы узнаете, как называются ваши ошибки, как они работают и — главное — как их нейтрализовать.

Вопросы для самопроверки

— Вспомните ситуацию, когда вы были уверены в своей безопасности на дороге, но потом поняли, что ошиблись. Какой фактор вас обманул — скорость, расстояние, невнимательность?

— Сколько раз за последнюю неделю вы делали что-то из списка «типичных сценариев поведения шустрого»? Назовите конкретные ситуации.

— Можете ли вы вспомнить момент, когда вас «подтолкнуло» перебежать дорогу после долгого ожидания? Сколько секунд вы ждали?

— Как часто вы идёте по улице с телефоном в руке и/или в наушниках? Применяете ли вы правило «красной зоны»?

— Какой балл вы получили по тесту «Индекс Шустрости»? Совпадает ли он с результатом экспресс-теста из Введения? С какой рекомендации вы начнёте работу?

Глава 3. 10 когнитивных багов, которые взламывают ваш мозг на дороге

Вы узнаете:

- Почему ваш мозг систематически ошибается на дороге.
- Как называются ваши автоматические ошибки и как их распознать.
- Какой баг самый опасный и почему.
- Где искать «патч» для каждого бага.

Ключевая мысль главы

Ваш мозг — не враг. Он работает по старым инструкциям, которые не соответствуют условиям современного города. Осознав свои баги, вы сможете их нейтрализовать.

В предыдущей главе мы разобрали несколько психологических механизмов, которые заставляют нас рисковать: эффект Даннинга — Крюгера, пирамиду Хайнриха, 20-секундный лимит фрустрации и цифровой кокон. Но это только вершина айсберга.

Наш мозг — сложная операционная система, в которой «заводские настройки» не соответствуют условиям современного города. Эволюция готовила нас к среде, где максимальная скорость объекта не превышала скорости бегущего хищника, а дорога представляла собой тропу шириной в два метра. Шестиполосные магистрали, электромобили, курьеры на самокатах, мигающие светофоры — всё это появилось за последние сто лет. Мозг не успел перестроиться. И в этом несовпадении — корень большинства наших ошибок.

Вспомните Максима. Он не был глупым. Он просто доверился своему мозгу — тому самому мозгу, который работал по инструкциям, написанным для совсем другого мира. Его мозг сказал: «Успею». Его мозг сказал: «Далеко». Его мозг сказал: «Я тысячу раз так делал». И каждый раз мозг ошибался.

В этой главе мы соберём все основные когнитивные искажения в единый каталог. Каждый баг получит своё имя, описание и, главное, патч — ссылку на конкретный инструмент из второй части книги, который поможет его нейтрализовать.

Как читать эту главу

Каждый баг описан по единой структуре:

- **Научное название** — что говорит наука.
- **Уличное имя** — как это называется в жизни.
- **Суть** — что происходит в мозге.
- **Как проявляется на дороге** — конкретный сценарий.
- **Момент узнавания** — фраза или ощущение, по которому вы поймёте, что баг активировался.
- **Патч** — где в книге искать инструмент для нейтрализации.

Читайте не спеша. Примеряйте каждый баг на себя. Если вы узнаете себя в трёх и более — это не повод для тревоги. Это повод для работы. Именно для этого написана вся вторая часть книги.

Баг №1. Эффект Даннинга — Крюгера

Уличное имя: «Гимн Шустрого»

Суть: Люди с низким уровнем компетенции в какой-либо области не способны осознать свою некомпетентность. Невежество маскируется под уверенность. Чем меньше человек знает,

тем он увереннее. И наоборот: эксперты, видя всю сложность системы, склонны недооценивать свой уровень.

Как проявляется на дороге: Пешеход не знает физики тормозного пути, физиологии ночного зрения, статистики ДТП и собственных когнитивных ограничений. Но вместо неуверенности он испытывает непоколебимую веру в свой опыт: «Я всю жизнь так хожу, и ничего!» Чем меньше вы знаете о реальной опасности улицы, тем смелее на неё ступаете.

Момент узнавания: Вы переходите дорогу в неположенном месте, и в голове звучит: «Ну я же вижу, что машин нет! Что тут сложного?»

Патч: Столкновение с фактами. Прочитайте Главу 2 и осознайте концепцию пирамиды Хайнриха. Признайте, что вы не эксперт в физике и психологии дороги — и это нормально. Знание, которое вы получите из этой книги, станет первым шагом к реальной компетенции.

Баг №2. Иллюзия контроля

Уличное имя: «Синдром бога на тротуаре»

Суть: Склонность переоценивать свою способность влиять на случайные события. Мы верим, что держим ситуацию под контролем, хотя на самом деле она управляется внешними факторами: скоростью машины, вниманием водителя, состоянием покрытия, погодой.

Как проявляется на дороге: Вы верите, что ваша ловкость, реакция и «чуйка» позволят вам увернуться от автомобиля. Вы путаете намерение перейти дорогу с физической возможностью это сделать. Вы думаете: «Я успею!», «Я быстрый!» — и выходите на дорогу, полагаясь на иллюзию, а не на реальность.

Момент узнавания: Вы начинаете переход на мигающий зелёный, и в голове звучит: «Я же вижу, что успею!»

Патч: Принятие физики. Вы не управляете машиной. Вы управляете только своим решением. Примите как аксиому: вы не быстрее инерции. Используйте технику «Временной буфер» из Главы 10 — выходите с запасом времени, чтобы не было соблазна рисковать.

Баг №3. Ошибка индуцированной безопасности

Уличное имя: «Магия зебры»

Суть: Вера в то, что формальные правила, знаки и разметка создают физический барьер, защищающий от опасности. Мозг подменяет юридическое право физической безопасностью. Белые полосы на асфальте воспринимаются как щит.

Как проявляется на дороге: Мозг видит знак пешеходного перехода и белую разметку, ставит галочку «Безопасно» и отключает системы сканирования. Вы выходите на дорогу, не глядя, потому что подсознательно верите: раз здесь разрешено, значит здесь невозможно быть сбитым. «Я на „зебре“ — значит, безопасно» — эта мысль отключает ваше внимание в самый опасный момент.

Статистика 2025 года подтверждает: 43,5% наездов на пешеходов на переходах происходят из-за нарушения водителями правил проезда. «Зебра» не останавливает металл.

Момент узнавания: Вы ступаете на «зебру», даже не посмотрев по сторонам, потому что «водители обязаны пропускать».

Патч: Новая установка: «Зебра — не щит, а место для переговоров». Примите антидот «Контакт» из Главы 6: «Я перехожу дорогу, а не доверяю „зебре“». Убеждайтесь в остановке машин своими глазами.

Баг №4. Ошибка выжившего

Уличное имя: «Лотерея, в которую вы всегда выигрываете»

Суть: Оценка вероятности события на основе личного успешного опыта при игнорировании скрытых неудач и статистики. Мозг делает вывод: «Если раньше проносило, значит и дальше пронесёт». При этом мозг не видит тех, кому не повезло, — они не могут рассказать свою историю.

Как проявляется на дороге: Вы 199 раз перебежали на мигающий зелёный, и ничего не случилось. Мозг делает вывод: «Это безопасно». Он не видит 200-й раз, который уже «заряжен в патронник», потому что статистика накапливается невидимо. Вы не замечаете, что с каждым успешным нарушением закладываете кирпичик в основание пирамиды, которая ведёт к вершине — вашей травме или гибели.

Момент узнавания: Вы перебегаете дорогу и думаете: «Ну я же сто раз так делал, и всё было нормально».

Патч: Осознайте концепцию пирамиды Хайнриха из Главы 2. Успешное нарушение — это не победа, а отложенный штраф. Чем больше таких нарушений, тем ближе вы к вершине пирамиды. Ведите мысленный учёт своих рисков. Каждый раз, когда «пронесло», говорите себе: «Это не доказательство безопасности. Это один кирпичик».

Баг №5. Эффект знакомства

Уличное имя: «Проклятие родного двора»

Суть: Мозг перестаёт анализировать среду, которая повторяется изо дня в день, чтобы сэкономить энергию. Он помечает знакомый маршрут как «безопасный» и отключает сканирование. Знакомое кажется безопасным. Но знакомое — не значит безопасное.

Как проявляется на дороге: Самая опасная дорога в вашей жизни — та, по которой вы ходите 10 лет. Автопилот помечает маршрут как «зелёную зону» и отключает внимание к аркам, выездам, припаркованным машинам. Вы перестаёте поворачивать голову на выездах из двора, потому что «здесь за десять лет ни разу никого не было». И именно сегодня из этой арки впервые выедет машина.

Момент узнавания: Вы переходите дорогу в родном дворе, не глядя по сторонам, потому что «здесь всегда пусто».

Патч: Ритуал «Стоп-сигнал» — принудительное переключение внимания у знакомых мест. Каждый раз, когда вы подходите к краю проезжей части, даже в родном дворе, делайте микропаузу и произносите: «Стоп. Осмотр». Не доверяйте привычке — доверяйте своим глазам. Подробное описание ритуала — в Главе 5.

Баг №6. Социальное доказательство

Уличное имя: «Лемминги»

Суть: В условиях неопределённости мозг использует поведение других как быстрый ярлык для принятия решения. Если большинство делает что-то, значит, это безопасно — так рассуждает древняя часть нашего мозга. Этот механизм спасал наших предков в саванне: если все побежали, значит, там хищник. Но на дороге этот механизм убивает.

Как проявляется на дороге: Один «шустрый» срывается на красный свет. Ваш древний мозг решает: «Раз стая побежала, значит, она знает что-то, чего не знаю я. Опасности нет». Вы делегируете оценку рисков чужому, безответственному затылку и идёте следом, не глядя по сторонам. Вы перестаёте быть собой — вы становитесь частью стада. Но у автомобиля нет

стадного инстинкта. Ему всё равно, сколько вас — один или десять. Его масса, скорость и законы инерции не отменяются голосованием.

Момент узнавания: Вы переходите дорогу на красный свет, потому что «все побежали, и я побежал».

Патч: Правило: «Толпа не знает физики. Я отвечаю только за свою голову». Если вы стоите на красный, а толпа начинает перебегать — отойдите на шаг назад, чтобы вас случайно не толкнули под колёса. Не смотрите на бегущих — зеркальные нейроны могут заставить вас дёрнуться вслед за ними. Подробная техника — в Главе 10.

Баг №7. Когнитивный туннель

Уличное имя: «Охота на автобус»

Суть: При стрессе, высокой мотивации или сильной фокусировке на одной цели (спешка, страх опоздания) периферийное зрение и слух отключаются. Мозг видит только цель и путь к ней, всё остальное становится фоном. Поле зрения сужается до размеров замочной скважины.

Как проявляется на дороге: Вы видите закрывающиеся двери автобуса на другой стороне улицы. Всё остальное — машины, гололёд, красный свет — выпадает из реальности. Вы бежите и не замечаете машину, которая едет на поворот. Вы не слышите сигнала. Вы не видите второй ряд машин. В вашем мире есть только цель — и вы бежите к ней через дорогу.

Максим попал именно в этот туннель. Его целью был мигающий зелёный светофор. Всё остальное — внедорожник справа, поток машин, отсутствие сканирования — просто не существовало для его мозга в те три секунды.

Момент узнавания: Вы бежите за уходящим автобусом через дорогу и только оказавшись на тротуаре, понимаете, что чуть не попали под машину.

Патч: Техника «Временной буфер» из Главы 10 — выходите из дома на 10—15 минут раньше, чтобы у вас был запас времени. Это снимает тиранию спешки. Мантра: «Что важнее — эти 30 секунд или 30 лет жизни?» Ни один автобус не стоит вашей жизни.

Баг №8. Слепота к линейной скорости

Уличное имя: «Хищник в лоб»

Суть: Мозг лучше приспособлен оценивать скорость объектов, движущихся перпендикулярно линии зрения (слева направо), чем объектов, приближающихся прямо на наблюдателя. Для древней системы восприятия объект, движущийся прямо, означал либо неопасный удаляющийся объект, либо прямую угрозу, оценка которой сводилась к бинарному выбору «беги/замри». Тонкой градации «едет 50 или 70 км/ч» в этой системе нет.

Как проявляется на дороге: Машина в 50 метрах кажется вам «маленькой и далёкой». Мозг кричит: «Успею!» Но на скорости 60 км/ч эти 50 метров исчезают за 3 секунды. Вы ступаете на дорогу, полагаясь на биологический глазомер, который врёт вам в самой смертельной ситуации. Вы не видите, что машина приближается не «медленно», а со скоростью 17 метров в секунду.

Именно этот баг сыграл с Максимом злую шутку. Внедорожник в пятидесяти метрах казался ему «далёким». Мозг оценил его как «ещё есть время». Но три секунды — это не время. Это приговор.

Момент узнавания: Вы начинаете переход, думая «машина ещё далеко», и внезапно понимаете, что она уже рядом.

Патч: Правило «Трёх секунд» из Главы 5: если машина на расстоянии, которое вы можете преодолеть за 3—4 секунды быстрого шага, — она уже слишком близко. Для безопас-

ного перехода нужен запас минимум 6—8 секунд. Научитесь читать кинематический контакт: смотрите не на размер машины, а на её колёса (поворачиваются?) и стоп-сигналы (горят?). Подробное описание — в Главах 5 и 6.

Баг №9. Диффузия ответственности

Уличное имя: «Кто-то другой посмотрит»

Суть: В присутствии других людей личная ответственность размывается. Мы считаем, что кто-то другой уже сделал то, что нужно, и нам не обязательно действовать. Это один из самых сильных социальных эффектов, описанных в психологии.

Как проявляется на дороге: Это работает в обе стороны. На широком переходе вы идёте в группе и думаете: «Водитель точно увидит толпу и затормозит». Вы не проверяете сами, потому что рассчитываете на «коллективную заметность». А если вы стали свидетелем ДТП, вы думаете: «Вокруг много людей, кто-то уже вызвал скорую». В итоге не делает ни тот, ни другой.

Момент узнавания: Вы стоите в толпе у перехода, видите, как кто-то перебегает на красный, и думаете: «Ну, другие же пошли, значит, безопасно».

Патч: Императив первой секунды: «Я — главный на эти 10 секунд». Увидели аварию? Мысленно назначьте себя ответственным на 10 секунд. За это время вы успеете вызвать скорую. На переходе — не полагайтесь на толпу. Вы отвечаете только за свою голову и свои глаза. Проверяйте сами. Подробный алгоритм действий свидетеля ДТП — в Главе 13.

Баг №10. Предвзятость подтверждения

Уличное имя: «Фильтр удачи»

Суть: Мозг запоминает только те факты, которые подтверждают его текущую картину мира, и игнорирует или стирает противоречащие. Мы видим то, что хотим видеть, и не замечаем того, что рушит наши убеждения. Это защитный механизм психики: признать собственную уязвимость — значит испытать тревогу. Мозг предпочитает не признавать.

Как проявляется на дороге: Когда вы перебежали и успели — мозг записывает: «Я крутой, я быстрый, я правильно оценил ситуацию». Когда водитель экстренно ударил по тормозам, обдав вас запахом палёной резины, мозг быстро стирает этот страх, заменяя его мыслью: «Фу, идиот какой-то, чуть не сбил». Вы не учитесь на своих ошибках, потому что психика защищает ваше эго от признания собственной уязвимости.

Момент узнавания: После того как вас чуть не сбили, вы думаете не «я ошибся, я был прав, я соблюдаю ПДД», а «водитель — идиот».

Патч: «Ментальный реплей» — 3 секунды мысленного разбора сразу после опасной ситуации. В момент, когда сердце ещё колотится, не дайте мозгу стереть этот опыт. Прокрутите ситуацию обратно: «Что я сделал не так? Что я должен был сделать?» Эта короткая мысленная репетиция закрепляется в памяти сильнее, чем любая запись, потому что подкреплена эмоциональным шоком. В следующий раз, когда рука потянется к телефону на переходе, эта эмоциональная память сработает быстрее любого блокнота. Подробнее — в Главе 14.

Итог: как пользоваться этим каталогом

У вас в руках — диагностическая карта вашего мозга. Каждый раз, когда вы замечаете за собой одну из этих мыслей, вы можете найти её в этом списке и понять: это не «характер», не «глупость» и не «везучесть». Это заводская прошивка, которую можно переписать.

№	Баг	Уличное имя	Патч
1	Даннинг—Крюгер	«Гимн Шустрого»	Столкновение с фактами (Глава 2)
2	Иллюзия контроля	«Синдром бога на тротуаре»	Принятие физики + «Временной буфер» (Глава 10)
3	Индукцированная безопасность	«Магия зебры»	Антидот «Контакт» (Глава 6)
4	Ошибка выжившего	«Лотерея»	Осознание пирамиды Хайнриха (Глава 2)
5	Эффект знакомства	«Проклятие родного двора»	Ритуал «Стоп-сигнал» (Глава 5)
6	Социальное доказательство	«Лемминги»	Правило «Толпа не знает физики» (Глава 10)
7	Когнитивный туннель	«Охота на автобус»	Техника «Временной буфер» (Глава 10)
8	Слепота к линейной скорости	«Хищник в лоб»	Правило «Трёх секунд» + кинематический контакт (Главы 5, 6)
9	Диффузия ответственности	«Кто-то другой посмотрит»	Императив первой секунды (Глава 13)
10	Предвзятость подтверждения	«Фильтр удачи»	«Ментальный реплей» (Глава 14)

ТОП-3 самых смертельных бага

Из десяти описанных багов три — самые опасные, потому что они работают в связке и усиливают друг друга. Если вы узнали себя в любом из них — начните работу с нейтрализации именно этих трёх.

№4. Ошибка выжившего («Лотерея») — самый коварный баг. Именно он заставляет нас повторять рискованные действия снова и снова, потому что каждый «успешный» раз укрепляет ложное чувство безопасности. Вы не видите тех, кому не повезло, — они не могут рассказать свою историю.

№7. Когнитивный туннель («Охота на автобус») — самый быстрый убийца. В состоянии спешки или сильной фокусировки ваш мир сужается до размеров замочной скважины. Вы физически не замечаете машину, которая летит на вас сбоку. Именно этот баг превращает обычного человека в «невидимку» на дороге.

№8. Слепота к линейной скорости («Хищник в лоб») — самый обманчивый баг. Ваш мозг врёт вам, когда машина движется прямо на вас. Она кажется «ещё далёкой», даже

когда находится в зоне поражения. Это эволюционный просчёт, который убивает тысячи людей каждый год.

Как применять эти знания

Первое. Узнавайте баги в реальном времени. Когда вы стоите у перехода и чувствуете, что вас «подталкивает» бежать, спросите себя: «Какой баг сейчас включился?» Назовите его по имени. Это уже возвращает контроль. Сам акт называния переключает мозг с автоматического режима на осознанный.

Второе. Используйте патчи. Каждый баг имеет ссылку на конкретный инструмент из книги. Не останавливайтесь на диагнозе — переходите к лечению. Если вы узнали в себе «Магию зебры» — переходите к Главе 6 и отработайте зрительный контакт. Если узнали «Охоту на автобус» — переходите к Главе 10 и создавайте временной буфер.

Третье. Тренируйте осознанность. Чем чаще вы будете «ловить» эти баги, тем быстрее они перестанут управлять вами. Ваша цель — сделать осознанность новой привычкой. Первые две недели будет трудно. На третьей неделе станет легче. Через месяц вы не сможете перейти дорогу без сканирования — просто потому, что мозг уже не позволит.

Выводы главы

— **Каталог из 10 когнитивных багов** — это системное описание ошибок мышления, которые делают пешехода уязвимым. Каждый баг имеет научное название, личное имя, описание механизма и патч. Это не приговор, а диагностика.

— **Самый опасный баг — №4, «Лотерея»** (ошибка выжившего). Именно он заставляет нас повторять рискованные действия снова и снова, потому что каждый «успешный» раз укрепляет ложное чувство безопасности. Пирамида Хайнриха растёт незаметно.

— **Баги работают в связках.** «Гимн Шустрого» порождает «Синдром бога на тротуаре», который подпитывается «Лотереей», а «Магия зебры» отключает сканирование. Один баг тянет за собой другой. Поэтому нейтрализовывать их нужно системно — всеми семью компетенциями Части 2.

— **Название бага — уже половина патча.** Когда вы можете назвать свою ошибку по имени, вы перестаёте быть её заложником. Мозг переключается с автоматического режима на осознанный. Это подтверждённый нейронаукой факт: вербализация эмоции снижает её интенсивность.

— **Главный вывод:** ваш мозг — не враг, но его заводские настройки не соответствуют условиям современного города. Осознав свои баги и научившись их нейтрализовать, вы перестаёте быть «потенциальной жертвой» и становитесь осознанным пешеходом. Именно этим мы займёмся во второй части книги.

В следующей главе мы начнём осваивать практические компетенции. Первая из них — «Искусство быть видимым». Вы узнаете, почему водители вас не видят и как это исправить раз и навсегда. Максим был невидимкой в тёмной одежде. Вы научитесь становиться светлячком.

Вопросы для самопроверки

— Какой из 10 багов вы узнали в себе прямо сейчас? Назовите его номер и личное имя. Вспомните конкретную ситуацию за последнюю неделю, когда он сработал.

— Когда в последний раз вы ловили себя на мысли «Я успею!»? Какой баг за ней стоял — №2 (иллюзия контроля) или №8 (слепота к скорости)?

— Случалось ли вам переходить дорогу за толпой, не оценивая обстановку самостоятельно? Какой это баг — №6 или №9?

— Вспомните ситуацию, когда вас чуть не сбили. Что вы подумали в первую секунду: «Я ошибся» или «Водитель — идиот»? Если второе — это баг №10. Сделайте «ментальный реплей» прямо сейчас.

— Какой баг вы считаете самым опасным для себя? Какой патч из таблицы вы начнёте применять первым?

ЧАСТЬ 2. 7 КОМПЕТЕНЦИЙ ОСОЗНАННОГО ПЕШЕХОДА

Глава 4. Компетенция 1. Искусство быть видимым

Вы узнаете:

- Почему водители вас не видят даже на расстоянии нескольких метров.
- Как работают световозвращатели и почему они снижают риск гибели в 7 раз.
- Где и как размещать СВЭ, чтобы вас заметили со всех сторон.
- Как одеваться в разные сезоны, чтобы оставаться видимым.

Ключевая мысль главы

В тёмное время суток вы невидимы для водителя. Это не метафора — это физика. Световозвращающий элемент — не аксессуар, а ремень безопасности пешехода. Ваша заметность — ваша ответственность.

Максим вышел из метро в тёмной куртке, с тёмным рюкзаком, в тёмных ботинках. Был ноябрь, сумерки наступили в половине пятого. Если бы в тот вечер ему пришлось идти вдоль неосвещённой дороги, водитель увидел бы его за 20—30 метров. На скорости 60 км/ч это менее двух секунд. Две секунды — это не время для реакции. Это время для приговора.

Вы перевернули страницу философии. Приняли решение. Теперь вы не пассивный наблюдатель, а стратег, проектирующий собственную безопасность. А стратегия начинается с фундаментального вопроса: вас видят?

Если предыдущие главы были про то, как вы видите мир, эта глава — про то, как мир видит вас. Вернее, почему он вас не видит. И как превратить эту невидимость из смертельного приговора в управляемый параметр.

Видимость — это не вежливость. Это базовая физика выживания. Ваше тело в городском или загородном пространстве — это объект, который должен быть обнаружен, опознан и учтён в расчётах другого человека, управляющего средством повышенной опасности. Если этого не происходит, все ваши последующие навыки — чтение дороги, взаимодействие, навигация — просто не успевают запуститься. Столкновение происходит в слепой зоне восприятия, там, где вас «нет».

Осознанный пешеход подходит к вопросу видимости не как к формальности, а как к инженерной задаче. Задаче с известными законами, чёткими параметрами и набором технологических решений.

4.1. Почему вы невидимы: физика света и восприятия

Вспомните детскую игру в прятки. Вы замираете в тени, стараетесь не дышать, сливаетесь с фоном. Для пешехода в тёмное время суток или в плохую погоду городская среда превращается в игру в прятки, где вы — прячущийся, а водитель — водящий. Но в отличие от игры, здесь нельзя крикнуть «Я здесь!», когда тебя уже нашли.

Сценарий провала: почему фары вас «проглатывают»

Представьте: ночь, загородная трасса. Пешеход в тёмной одежде идёт по краю асфальта. Водитель едет со скоростью 90 км/ч. Его фары выхватывают из тьмы конус света. Кажется, что в этом конусе всё видно. Но это иллюзия.

Свет фар рассеивается в атмосфере, особенно в дождь или туман. Тёмная одежда отражает менее 10% света. Этого недостаточно, чтобы создать на сетчатке водителя чёткий сигнал. Вы — не объект, а шум. Вы сливаетесь с тёмным фоном — асфальтом, столбами, обочиной.

Ночное зрение водителя: аппаратные ограничения

Глаз человека в темноте переходит в режим работы палочек — они чувствительны к свету, но почти не различают цвет и детали. Чтобы заметить объект в темноте, он должен либо светиться, либо ярко контрастировать с фоном. Тёмный пешеход на тёмном фоне не даёт контраста. Он исчезает.

Ключевая цифра: 150 метров

150 метров — это минимальное расстояние, на котором водитель должен увидеть пешехода, чтобы успеть среагировать.

Расчёт:

- 90 км/ч = 25 метров в секунду.
- Время реакции водителя — 1 секунда (25 метров).
- Тормозной путь на сухом асфальте — около 60 метров.
- Итого: около 85 метров.

Но это в идеальных условиях. В реальности время реакции увеличивается из-за усталости, покрытие может быть мокрым (тормозной путь вырастает в 2—3 раза), водитель может быть ослеплён встречными фарами. Поэтому 150 метров — критический порог.

Сравнение дистанций видимости:

Одежда пешехода	Дистанция видимости	Время на реакцию у водителя
Чёрная одежда	20–30 метров	Менее 1,5 секунд (недостаточно)
Серая одежда	40–60 метров	2–3 секунды (едва достаточно)
Со световозвращателем	150–400 метров	6–16 секунд (достаточно)

Разница между 1,5 секундами и 15 секундами — это пропасть между жизнью и смертью

4.2. Световозвращатели: как они работают и почему это в 7 раз безопаснее

«Фликер» — это детское слово для технологии, которая спасает жизни. Правильное название — световозвращающий элемент (СВЭ). И его магия не в «свечении», а в возвращении света.

Физика световозвращения

Обычная светлая одежда отражает свет по принципу рассеянного отражения. Лучи падают на ткань и разлетаются во все стороны. Лишь небольшая часть света возвращается к источнику (фарам).

СВЭ работает по принципу ретрорефлексии. Его поверхность покрыта микропризмами или микроскопическими стеклянными шариками, которые работают как крошечные ката-

фоты. Они возвращают световой луч точно в направлении источника — прямиком в фары автомобиля. Эффективность такого отражения в десятки раз выше.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.