

Женщины водят автомобиль лучше, безопаснее и спокойнее, чем мужчины, и реже попадают в аварии — таковы данные последних исследований ученых. Однако в самых быстрых гонках мира — "Формуле-1" — действующих пилотов женского пола нет уже четверть века, а тех, что были, можно пересчитать по пальцам одной руки.

Представительниц прекрасной половины человечества редко отыщешь среди дальнобойщиков, таксистов и других профессиональных водителей. Так у кого все-таки лучше получается управлять машиной: у М или у Ж? Попробуем разобраться.

Специалисты британской страховой компании Admiral выяснили, что мужчины за год в среднем проезжают примерно на тысячу километров больше, чем женщины. Кроме того, представители сильного пола гораздо чаще оказываются за рулем в условиях непогоды, в пробках и других рискованных ситуациях. Зато женщины чаще ездят с детьми, что делает их поездки безопасней. Страховщики Туманного Альбиона даже выделили идеального водителя слабого пола: женщина в возрасте от 46 до 50 лет, с ребенком, на автомобиле Honda с автоматической трансмиссией. Но это там, у них, а как обстоят дела у нас?

Опрос российских автодилеров показал, что половина женщин — покупателей нового автомобиля обязательно интересуются безопасностью. Среди мужчин этот показатель составляет лишь 40%. С другой стороны, согласно данным компании "АльфаСтрахование" за 2015-2016 годы, женщины-водители попадают в дорожно-транспортные происшествия на 28% чаще, чем мужчины. Однако эти аварии в основном небольшие, тогда как мужчины склонны попадать в большее количество ДТП с тяжелыми последствиями.

"Управление автомобилем — это набор действий, который основан на двух группах навыков: действия с органами управления и оценка и снижение дорожных рисков, — рассказывает Александр Каминский, руководитель Академии водительского мастерства Kaminsky Driving Academy. — Действия с органами управления по своей сути является так называемой крупной моторикой, которая лучше развита у мужчин. Сюда же можно добавить большую скорость реакции и движений. В то же время женщины в целом имеют преимущество в развитии мелкой моторики, к которой относятся, например, вязание, шитье, действия инструментами под микроскопом и тому подобное. Другими словами, мужчинам проще работать педалями, рулем и рычагом коробки передач четко и уверенно, что видно не только по действиям водителя, но и по характеру движения автомобиля".

Благодаря сведениям, полученным с телеметрических устройств автомобилей, выясняется, что основная причина многочисленных ДТП среди водителей слабого пола — несоблюдение правил перестроения и маневрирования, у водителей-мужчин — нарушение скоростного режима, сообщают аналитики "АльфаСтрахования".

"Женщины более тревожны, неуверены в себе, поэтому они не рискуют и не соревнуются на дороге, — считает Елена Боронина, руководитель психологического департамента ООО "Международный психологический центр". Они долго не могут успокоиться, если их кто-то обидел. Но это не агрессия и желание поквитаться с обидчиком, как у мужчин, а именно эмоциональность, которая тоже может мешать вождению".

Компания Ford Sollers проанализировала статистические данные ГИБДД и выяснила,

что женщины со стажем вождения до двух лет реже становятся виновницами ДТП, чем мужчины с аналогичным опытом. В прошлом году из 12 тысяч ДТП с участием молодых водителей в 72% случаев были виноваты мужчины и лишь в 26% — женщины (в двух оставшихся процентах случаев пол водителя не был указан).

"Где меньше риска, там более безопасно, — продолжает Александр Каминский. — Но, с точки зрения среднестатистического мужчины, такая осторожность женщин выглядит как неуверенность и нерешительность, что и укрепляет сложившееся мнение".

Однако не все аналитики уверены в уравновешенном характере женщин. Так, в ходе опроса, проведенного компанией Hyundai совместно с Голдсмитским колледжем в Лондоне, выяснилось обратное: женщины за рулем гораздо агрессивнее мужчин.

Например, девушки резче реагируют, когда им сигналият, кричат на них или дают советы во время вождения. Они больше раздражаются, если сосед по потоку не включил сигнал поворота при перестроении. При этом многие женщины склонны принижать собственные навыки: по данным британской страховой компании AA, жены и девушки считают своих мужей и бойфрендов лучшими водителями, чем они сами.

"Разница между поведением мужчин и женщин за рулем во многом преувеличена. Если вы убеждены, что женщина за рулем — это обезьяна с гранатой, то каждый произошедший на дороге случай, вписывающийся в этот стереотип, вы будете запоминать. А вот случаи, выбивающиеся из этого стереотипа, вы будете просто игнорировать, забывать или каждый раз находить специальное объяснение: например, "это нетипичная женщина" и тому подобное, — уверяет психолог и автор книги "Тренинг в организации" Александр Невеев. — Кроме того, если автомобиль ведет себя на дороге стандартно, мы вряд ли будем обращать на него внимание и пытаться понять, кто там за рулем — женщина или мужчина. Присматриваться к водителю мы начинаем, только если замечаем нестандартное поведение машины. Поэтому женщин, которые не совершают за рулем ошибок, мы просто не принимаем в расчет".

По данным опроса, который компания Ford Sollers провела в своей официальной группе "ВКонтакте", почти 70% российских водителей за рулем отвлекаются на привлекательных пешеходов. При этом мужчины заглядываются на прохожих в три раза чаще, чем женщины.

"Представьте, что, на бордюр наезжает бородатый дядя с мозолистыми руками.

"Брутальный водитель, не боящийся поломать подвеску", — скажем мы. А теперь представьте, что то же самое сделала миловидная девица в короткой юбочке. Что мы скажем? Даже боюсь себе представить, — отмечает Александр Невеев. — Разница в поведении за рулем мужчин и женщин, которая все-таки существует, обусловлена социальными факторами, а не генами или строением мозга: девочек и мальчиков с раннего детства воспитывают по-разному, профессия шофера считается мужской, машины делятся на мужские (седан, внедорожник) и женские (хэтчбэк) и так далее. Так, мужчины в целом будут вести себя на дороге агрессивнее: будут стараться занять наиболее удобное место, а если другой водитель не пускает в нужный ряд, могут отомстить, подрезав перед следующим светофором. Женщины в этом смысле ведут себя на дороге гораздо мягче".

Статистика статистикой, но есть определенные факторы, против которых возразить, казалось бы, нечего. За всю историю "Формулы-1" в Королевских гонках участвовали всего пять женщин. Последние три не смогли набрать ни одного очка, и с 1992 года представительниц слабого пола за рулем болидов мы больше не видели. В 2012 году

команда Marussia решила нарушить устоявшиеся традиции и наняла тест-пилотом испанку Марию де Вильоту. К несчастью, во время тестов на аэродроме в британском Даксфорде она попала под грузовик и, спустя некоторое время, скончалась от неврологических травм.

"Гонки на больших скоростях всегда связаны с риском для жизни и постоянным стрессом, — рассказывает Александр Каминский. — И то и другое — лишние приключения, в которые мужчины ввязываются с удовольствием, а женщины стараются избегать. В "Формуле-1" пилоты испытывают большие перегрузки (до 5g) на торможениях и в поворотах, причем в течение двух часов подряд. Чтобы выдержать все это, нужно обладать высокой устойчивостью к физическим нагрузкам, выносливостью, и, кроме того, здоровья такая езда никому не добавляет. Поэтому для такой работы больше подходят мужчины. Зато в ралли третьей категории — "квесте на колесах", который проходит по обычным дорогам в рамках ПДД, женщин чуть ли не больше, чем мужчин. Оно и понятно: большого риска нет, стресса нет, физической нагрузки нет, а сам процесс интересен и увлекателен".

В 2004 году мир увидел экспериментальный прототип Volvo YCC (Your Concept Car — твой концепт-кар), подготовленный командой из ста человек, в которую входили исключительно женщины. По задумке авторов, этот автомобиль должен был избавить дам от большинства тех сложностей, которые им казались обременительными. Например, масло в двигателе нужно было менять не раз в 15 тысяч километров, а только через 50 тысяч пробега, причем о необходимости посетить станцию техобслуживания он сообщал самостоятельно через беспроводную связь. Открыть капот мог только механик на сервисе, горловина для стеклоомывающей жидкости располагалась рядом с топливной, а специальный датчик сообщал о том, сможет ли машина поместиться в конкретном парковочном месте.

"Взять дальнобойщиков: многие технические проблемы в пути им приходится устранять самостоятельно, одна замена колеса фуры на морозе чего стоит. Гигиенические условия работы ниже среднего, — продолжает Александр Каминский. — Поэтому женщины такую работу особо не жалуют. Кроме того, профессия дальнобойщика подразумевает частое и длительное отсутствие водителя дома, они подолгу находятся без семьи. Для мужчин это нормальная ситуация, а вот женщин такая перспектива по понятным причинам не привлекает".

"Женщина не может поменять свечи не потому, что ее мозг не способен уяснить, как осуществлять эту процедуру, а потому, что она не может прийти на встречу с грязными руками, сломанными ногтями и пятнами машинного масла на рубашке. Это жесткое требование общества, которому женщины вынуждены подчиняться, — говорит психолог Александр Невеев. — Да и увлечение девочки-подростка автомеханикой вряд ли будет поощряться родителями и социумом в целом, поэтому пока ребята разбирают двигатели или добывают свинец из аккумуляторов, закладывая основы своих будущих успехов в экстренном ремонте авто, девочки, говоря упрощенно, играют в куклы и учатся печь пирожки".

Источник: РИА Новости, 18.08.2017