

Казаков Е. А.

УЧЕБНИК ПО ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЯ

Пособие
для начинающих
автомобилистов



Днепропетровск

«Монолит»

2014

УДК 629.11.6
ББК 39.335.52
К14

Каждый человек, который впервые сел за руль автомобиля, наверняка задавался вопросами, а получится ли у него освоить все навыки правильного вождения, следить одновременно за многими информационными сигналами в автомобиле и на дороге, избегать опасных ситуаций, не создавать угроз другим участникам и т. п. Этот учебник развеет все сомнения даже очень нерешительного начинающего автомобилиста. Просто читайте — неожиданные приемы обучения, необычные сравнения, яркие образы, увлекательные истории из жизни, интересные факты и толковые советы как рукой снимут все страхи и терзания.

План учебника разработан в соответствии с программой практического курса обучения вождению в автошколах. Ученик автошколы сможет заранее ознакомиться, чему его должен научить инструктор и контролировать процесс своего обучения для достижения максимального результата.

Пособие было создано опытным автогонщиком, в коллекции наград которого золотые, серебряные и бронзовые медали различных чемпионатов. С 2001 года он является инструктором-консультантом по подготовке водителей и автогонщиков. К каждому ученику наставник всегда пытается найти индивидуальный подход, благодаря этому у него сформировался солидный багаж знаний, определенных профессиональных секретов и особых навыков.

Будьте уверены — у вас все получится!

К14 **Учебник по вождению автомобиля:** Пособие для начинающих автомобилистов. – Д.: Монолит, 2014. – 332 с.

ISBN: 978-617-537-176-3

Воспроизведение и тиражирование тех частей данного издания, которые не являются официальными нормативными документами, запрещено. Ответственность за нарушения авторских прав преследуется согласно действующему законодательству.

Учебник по вождению автомобиля:

Пособие для начинающих автомобилистов

Автор: Казаков Е. А.

Главный редактор: Мирошниченко М. Е.

©, ООО «Издательство «Монолит», 2014

ISBN: 978-617-537-176-3

ООО «Издательство «Монолит»

49600, г. Днепропетровск, ул. Шелгунова, д. 4

E-mail: publishing@monolith.in.ua

www.monolith.in.ua

Свидетельство о внесении субъекта издательской

деятельности в Государственный реестр

ДК №3662 от 29.12.2009 г.

По вопросам заказа литературы и размещения рекламы обращайтесь по адресу: publishing@monolith.in.ua

Подписано к печати по материалам заказчика 06.08.2014

Зак. № 12/159 от 05.08.2014

Формат 70×100/16

Бумага: офсетная. Печать: офсетная. Гарнитура: FreeSet

Усл. печ. л. 18,6

Тираж 1 500 экз.

Отпечатано в типографии ООО Предприятие «Спец»
Украина, 61012, г. Харьков, ул. Полтавский шлях, 4

Содержание

Полезные особенности книги	4
ГЛАВА 1. Вступительная часть	5
1.1 От автора	6
1.2 Автомат или механика?	12
ГЛАВА 2. Вождение на учебной площадке	17
2.1 Посадка за рулем, настройка зеркал, руление и переключение передач	18
2.2 Старт автомобиля	32
2.3 Упражнение «Старт—остановка»	49
2.4 Змейка передним ходом	66
2.5 Змейка передним ходом со старт-остановкой	83
2.6 Основы движения задним ходом	87
2.7 Разворот	97
2.8 Змейка задним ходом	105
2.9 Слалом	116
2.10 Разворот в габаритном двореке	121
ГЛАВА 3. Вождение в условиях города	127
3.1 Первый выезд на дорогу	128
3.2 Переключение передач	141
3.3 Старт в гору	149
3.4 Основные принципы движения в потоке	167
3.5 Проезд перекрестков	188
3.6 Обгон и встречный разъезд	214
3.7 Пешеходы и соседи по дороге	228
ГЛАВА 4. Парковка	245
4.1 Способы выполнения парковки	246
4.2 Параллельная парковка передним ходом	251
4.3 Параллельная парковка задним ходом	260
4.4 Парковка типа «гараж»	264
ГЛАВА 5. Вождение в особых условиях	281
5.1 Особенности движения в темное время суток	282
5.2 Особенности движения в дождь	287
5.3 Особенности движения с прицепом	296
ГЛАВА 6. Заключение	303
6.1 Что нужно брать с собой в дорогу	304
6.2 Заключительные наставления	309
ПРИЛОЖЕНИЯ	315
Памятка водителя	316
Выборка вопросов из экзаменационных билетов в ГАИ	322

Полезные особенности книги

Материал в книге изложен в определенной последовательности – «от простого к сложному». Сначала рассматриваются базовые навыки, которые должен освоить будущий водитель, и только потом происходит переход к более сложным.

Обратите особое внимание

Еще одной причиной того, что ноги должны быть слегка согнуты, является то, что даже ...

Совет

Змейка задним ходом – это учебное упражнение, поэтому ...

Для справки

Юз – неконтролируемое движение транспортного средства ...

Из опыта обучения вождению

Очень важно, по крайней мере на первых порах, научиться ...

Книга пестрит различными блоками, как то: «К слову сказать...», «Обратите особое внимание», «Для справки», «Интересный факт», «Совет», «Из опыта обучения вождению», «Случай из жизни». Каждый из этих блоков имеет свою «функцию». Например, в блоке «Для справки» вы найдете разъяснения терминов, в «Совет» – указания по выполнению каких-либо действий. В блок «Обратите особое внимание» включены наставления, выполнение которых крайне важно, а также то, на чем необходимо заострить ваше внимание. В «К слову сказать...» даны сведения, которые могут вам помочь в той или иной ситуации, а в «Интересный факт» собраны материалы, призванные расширить кругозор читателя. «Случай из жизни» и «Из опыта обучения вождению» расскажут читателю поучительные истории и курьезные случаи из личного опыта автора.

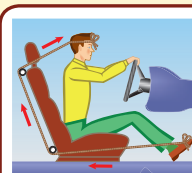


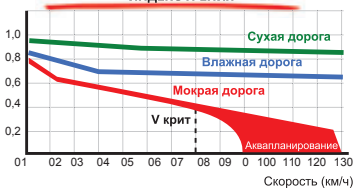
Рисунок 2.49

Один из способов

Представьте себе, что вам к голове привязали веревочку, а другой ее конец пропустили под креслом и привязали к носку правой ноги (рис. 2.49).

Кому-то для изучения хватает слов, кому-то – рисунков, но большинство все же предпочитает видеть и то, и другое. Именно поэтому вся информация подается в связке «текст – рисунок». После прочтения текста, вы, переведя взгляд на рисунок, закрепите прочитанный материал, так как повторите снова все только что изученное. А искать соответствующий рисунок долго не придется благодаря ссылкам, расставленным по тексту.

ИНДЕКС ТРЕНИЯ



Книга изобилует новыми понятиями и разъяснениями процессов, происходящих в автомобиле. Наиболее сложные моменты отображены на графиках и диаграммах, что добавляет наглядности излагаемому материалу.

1. Какой автомобиль более устойчив к опрокидыванию?

- 1 Гружёный грузовой автомобиль.
- 2 Незагруженный грузовой автомобиль.

К опрокидыванию более устойчив незагруженный грузовой автомобиль. Это объясняется тем, что устойчивость автомобиля в повороте будет больше, если его центр тяжести будет ниже.

Данная книга поможет вам в подготовке к теоретическому экзамену на право управления автомобилем, так как в ней приведены часто встречающиеся вопросы из экзаменационных билетов с правильными ответами на них.

Чтобы изучение вопросов и ответов на них не превратилось в банальный «зубреж», почти под каждым вопросом приведена ссылка на материал в книге. Сделано это для того, чтобы вы понимали суть дела – почему вы отвечаете так, а не иначе. Это лишний раз позволит закрепить знания.

Вступитель- ная часть

Глава, в которой читатель знакомится с автором и получает ответы на самые распространенные вопросы, волнующие практически каждого перед началом обучения вождению.

1

ГЛАВА

1.1 От автора

В самом начале хотелось бы выразить большую благодарность всем своим ученикам, с которыми мне довелось работать на протяжении более тринадцати лет. Каждый из них чему-то меня научил, к каждому из них необходимо было найти какой-то особый подход, и благодаря этому на сегодняшний день я обладаю определенным багажом знаний в своём деле, а именно – обучении вождению. Надеюсь, что эти знания помогут кому-то быть более уверенным в себе в процессе обучения, а впоследствии – стать полноценным водителем, с которым будет комфортно находиться на дороге как его пассажиром, так и прочим участникам дорожного движения; водителем, которого родные и близкие будут смело отпускать в любые поездки с полной уверенностью в его безопасности.



НЕТ БОЛЬШОЙ РАЗНИЦЫ
В ТОМ, КТО НАХОДИТСЯ
ЗА РУЛЕМ - ДЕВУШКА
ИЛИ ПАРЕНЬ, ДЕДУШКА
ИЛИ БАБУШКА.
Это должен быть
обученный человек

Меня очень часто спрашивают: «Есть ли разница между водителями-мужчинами и водителями-женщинами?», «А смогу ли я стать водителем? Может быть, со мной что-то не так? Получится у меня или нет?» (последний вопрос особенно часто задают девочки, приступающие к обучению). На самом деле, согласно правилам дорожного движения, за рулем находится водитель, который несет персональную ответственность, вплоть до уголовной, за все свои действия на дороге – правильные и неправильные, своевременные и несвоевременные, поэтому нет большой разницы в том, кто находится за рулем – девушка или парень, дедушка или бабушка. Это должен быть обученный человек, который владеет автомобилем так, словно это ложка или вилка, способный решать любые задачи на дороге. Почему я привожу в сравнение именно ложку и вилку? Когда человек садится за стол и ест, он способен поддерживать беседу, продумывать свои мысли, дальнейшие слова и предложения, особенно если это, к примеру, какой-то ответственный бизнес-ланч и т. п. При этом человек не промахивается ложкой мимо рта или тарелки, весь процесс происходит абсолютно рефлекторно, поскольку все действия многократно повторялись ранее и доведены до автоматизма.



Что же такое «умение управлять автомобилем» и чему нужно учиться? Что вообще значит быть водителем? На мой взгляд, уметь управлять автомобилем – это значит входить в некое состояние, при котором всё само собой получается, т. е. машина сама поворачивает, сама замедляется там, где это необходимо, сама поддерживает определенную ско-

рости

рость движения, маневрирует и т. д. И, если водитель глазами увидел, куда он хочет попасть, то его руки и ноги сделают что-то такое, благодаря чему машина сама приедет туда, куда нужно. Именно этого результата мы и должны достичь в конечном итоге по той простой причине, что думать за рулем — непозволительная роскошь.

Как сказал один мудрец: «Всё сто́ящее требует времени». Нужно понимать, что требуется провести за рулем определенное количество часов, чтобы выйти на режим полноценного вождения автомобиля: с **реагированием** на дорожную ситуацию, грамотным управлением автомобилем в **конкретной** ситуации. При этом внимание не должно растрачиваться на то, какой ногой — правой или левой — нуж-



ДУМАТЬ ЗА РУЛЕМ —
НЕПОЗВОЛИТЕЛЬНАЯ
РОСКОШЬ



но жать педаль, какой рукой и как поворачивать руль. Всё внимание должно быть направлено на разрешение дорожной ситуации и на то, чтобы быть адекватным, понятным водителем. Соответственно, управление автомобилем с точки зрения воздействия на автомобиль — это однообразный и не требующий отдельного осмысления процесс. Ничего сверхинтеллектуального в этом нет, а есть только набор отработанных и доведенных до автоматизма приемов, таких «кирпичиков», из которых выстраивается решение любой дорожной ситуации. Эти «кирпичики-навыки» начинающий водитель должен получить в автошколе. Автошкола — это всего лишь первая ступенька, на которой необходимо наработать стандартные, очень устойчивые навыки воздействия на автомобиль в той или иной ситуации. В дальнейшем, в зависимости от индивидуальных качеств человека, его характера, отношения к жизни и окружающим, из таких «кирпичиков» будет выстраиваться собственный стиль вождения.

Еще один частый вопрос: «А можно разучиться ездить на автомобиле, если длительное время не было соответствующей практики?» Если навык приобретен правильно, а именно: в процессе обучения инструктор не придерживал педаль сцепления, симулируя «качественное» вождение учеником, и не вмешивался в вождение через каждые три секунды, хватаясь за руль, а давал возможность человеку проявить себя, то он не пропадает. Даже в том случае, когда человек делает длительный перерыв, как правило, может пропасть лишь уверенность в собственных силах, в связи с чем во время первых поездок после этого перерыва водитель просто чувствует себя неуверенно, однако постепенно он понимает, что всё у него получается и всё само нормализуется. Это как и касательно езды на велосипеде — научившись однажды, вы не забудете этого никогда.

Исходя из сказанного выше, можно сделать вывод, что необходимым условием приобретения качественных навыков вождения является правильный выбор инструктора. Даже выбирая автошколу, всегда необходимо помнить о том, что работать с вами всё равно будет конкретный инструктор. Поэтому, какой бы суперпрестижной ни была автошкола, нужно обращать внимание на то, кто именно будет с вами заниматься.

Приходя на занятие, человек должен понимать, что он не сдает экзамен, а учится. Поэтому первой задачей инструктора должно быть создание комфортных условий для обучаемого. Вам вовсе не обязательно выслушивать эмоциональные всплески и реплики инструктора типа: «Вот у всех получается, а ты один вообще ни на что не годен» и т. п.



В СЛУЧАЕ НЕУДАЧИ
ИНСТРУКТОР ДОЛЖЕН
НЕ ЗАПУГИВАТЬ, А
РАЗЪЯСНЯТЬ СИТУАЦИЮ

К сожалению, очень часто приходится сталкиваться с тем, что в силу, возможно, ограниченности своего восприятия, тот или иной инструктор воспринимает пришедшего к нему ученика как бестолкового ребенка, не понимая того, что человек, который каким-то образом способен оплачивать услуги инструктора и каким-то образом купил автомобиль, наверное, всё-таки в этой



жизни что-то понимает... И только лишь из-за своего нежелания идти на конфликт этот человек терпит различные, не всегда пристойные и корректные, высказывания инструктора, возникающие только по той причине, что инструктор – это гуру, а пришедший ученик – сопливый ребенок. Исходя из своего личного опыта (а обучением вождению я занимаюсь уже более тринадцати лет), могу сказать, что даже те, кто поначалу могут казаться совсем безнадежными «деревяшками», которым всё дается очень тяжело, и с которыми единственное, что остается, – только руководствоваться утверждением «то, что не удастся изменить, нужно перетерпеть» и ждать, когда же, наконец, «прострелит», при более близком знакомстве оказываются весьма неординарными и достойными самого глубокого уважения людьми. Так, в моей практике был случай, когда одной достаточно пожилой женщине очень долго не давалось управление автомобилем, а позже выяснилось, что совсем недавно она перенесла тяжелую операцию по замене тазобедренных суставов металлическими протезами. Поэтому то, что на первый взгляд казалось неуклюжестью, оказалось самым невероятным проявлением силы воли и характера.

Конечно, иной раз пошутить, пожуричь или каким-то образом проявить неудовольствие можно, но, по моему мнению, только после того, как инструктор чему-то научил человека, убедился в том, что он

понял и действительно может это выполнить. Если же инструктор считает, что его задача состоит лишь в том, чтобы сдавать свой автомобиль в аренду и где-то как-то подстраховать начинающего водителя, сняв с себя всю ответственность за результат, то этот инструктор – просто лентяй, который пытается недобросовестным способом заработать денег и создает соответствующую репутацию автошколе, в которой он работает.

В случае неудачи инструктор должен не запугивать, а разъяснять ситуацию, причем не заумными фразами и терминами, а историями из жизни, соответствующими конкретной ситуации. Человеку легче запоминать истории, а не конкретные цифры, утверждения или правила.

Пара качеств, которые необходимо увидеть в своем инструкторе – это уверенность и смелость. Это значит, что инструктор не должен бояться поездки больше, чем его ученик, а значит он способен взять любую ситуацию под свой контроль и полную ответственность за всё происходящее. Например, если в процессе учебной езды автомобиль вдруг заглохнет на перекрестке и вокруг начнутся потоки звуковых сигналов и «подбадривающих» восклицаний других водителей, у инструктора должно быть достаточно выдержки, чтобы «разрулить» ситуацию оптимальным образом, а не стараться всем своим видом сделать крайним ученика за рулем и попытаться отстраниться.

Инструктор – это источник энергии и комфорта для своего ученика. Именно при таком условии у ученика возникает твердая уверенность в том, что у него всё получится. Если же такого ощущения не возникает – возможно, стоит задуматься над тем, чтобы сменить инструктора. Вы имеете на это полное право и достаточно возможностей.

Однажды у меня занималась девочка, которая до меня поменяла семерых инструкторов. Узнав об этом, я сразу подумал, что теперь мне придется как-то приспособливаться к капризам избалованной неуживчивой девчонки. На практике же оказалось, что это вполне адекватный и вменяемый человек, способный к обучению и довольно скоро пополнивший ряды полноправных водителей. Просто она прекрасно осознавала, что именно ей было нужно от процесса обучения, и для неё не составляло проблемы сменить инструктора, если он не мог дать необходимой информации. Помните о том, что вы платите за обучение собственные деньги, а от результатов зависит ваша жизнь и здоровье (и моральное в том числе). Задумайтесь над тем, что, если вовремя не сменить инструктора, позже вам придется менять машину.



ИНСТРУКТОР –
ЭТО ИСТОЧНИК
ЭНЕРГИИ
И КОМФОРТА



Если инструктор – это тот человек, с которым вам комфортно, и вы четко понимаете, что и зачем вы делаете, шаг за шагом приближаясь к конечной цели – значит этот человек способен создать условия, в которых вы станете настоящим водителем. При этом совсем необязательно, что темп развития ваших навыков будет высоким – нужно понимать, что у каждого своя скорость обучения: кому-то удастся осваивать что-то быстрее других, но в то же время в иной сфере они оказываются не такими способными. В любом случае, не стоит думать, что, если вдруг на каком-то этапе обучения вы замедлили своё развитие, из вас не получится водитель, – это просто глупость. Лучший выход в этой ситуации – сравнить себя с самим собой: еще недавно не удавалось трогаться с места, машина скакала, как подстреленная лошадь, а уже сейчас получается плавное начало движения. Следует сосредоточиться на таком маленьком успехе для того, чтобы он служил мотивацией для дальнейшего развития. Ни в коем случае нельзя поддаваться мыслям о том, что «наверное, это не моё», «наверное, я такой бестолковый, что ничего не получится». Возможно, просто стоит



Ни в коем случае
нельзя поддаваться
мыслям о том, что
«наверное, это не моё»

сделать небольшую паузу и попробовать снова, после чего обучение пойдет намного легче. А возможно, будет полезным поделать какие-то физические упражнения, чтобы «наполнить сознанием» свои руки и ноги. Реалии современного мира таковы, что очень много времени люди проводят за компьютером, т. е. просто сидят, а значит ноги используются, в лучшем случае, для ходьбы. И когда необходимо выполнить определенные действия на педалях автомобиля, возника-



ют некоторые трудности. Поэтому, по большому счету, нужно просто «подружиться» с руками и ногами (мы, наверняка, еще вернемся к этому в дальнейшем).

Ницше принадлежит фраза: «Человек может выдержать любое «что», если у него есть сильное «зачем». Другими словами, если в самом начале занятий вы четко поставите перед собой конечную цель (стать водителем) и будете к ней стремиться, то вы непременно ее достигнете. А ведь оно того стоит – в собственном автомобиле, в отличие от общественного транспорта, никто не наступает на ноги, не толкается и не кашляет в лицо. Нет нужды тратить в ожидании на остановках драгоценное время и придерживаться установленного графика движения – в любой момент можно загрузить в машину родственников или знакомых со всем необходимым и отправиться куда угодно: хоть в магазин за покупками, хоть на морской курорт. При этом совершенно без проблем можно взять с собой собаку или кошку, детскую коля-

ску или санки и прочие предметы багажа, с которыми довольно проблематично путешествовать при иных обстоятельствах.

Потом вы будете с улыбкой вспоминать те сложности и казусы, которые преследовали вас в начале обучения: подсказывания машины в начале движения, громко ревущий мотор, спотыкание машины при движении. Всё это пройдет.

Когда меня спрашивают, сколько времени нужно для того, чтобы обучиться вождению, я отвечаю, что обычно 25-30 часов. Это та базовая цифра, от которой можно отталкиваться. Само собой разумеется, что,

ПОНИМАЯ, ЧЕГО ВЫ ХОТИТЕ ДОСТИЧЬ, РАЗОБРАТЬСЯ В ЧАСТНОСТЯХ БУДЕТ НЕСЛОЖНО

чем больше времени уделяется вождению, тем безопаснее и качественнее уровень мастерства водителя в последующем. Если вы где-то услышали, что кто-то из ваших знакомых научился вождению за десять или пятнадцать часов, поинтересуйтесь, сколько раз он подкрашивал кузов своего автомобиля за последний год. Я сторонник того, чтобы продолжать обучение даже после получения прав. И вот почему: наверняка, все видели учебную машину, которая едет в крайнем правом ряду со скоростью 35 км/ч. И это продолжается на всех занятиях, отведенных для обучения до сдачи экзамена. Боюсь предположить, что инструктор, который занимается с этим человеком, наивно полагает, что по прошествии 10-15 часов занятий (как это сейчас принято в большинстве автошкол), человек сядет в свою машину и помчится со скоростью дорожного потока, а это может быть 70-75 км/ч. Давайте задумаемся, возможно ли это. Естественно, для такой езды человеку необходимы соответствующие навыки, которых ему просто не дают. Я не говорю сейчас о контраварийном или экстремальном вождении, речь идет об обычном штатном вождении. После получения водительских прав привязка к определенному учебному маршруту исчезает, что дает возможность продолжить обучение на «злых» перекрестках, в плотном дорожном потоке в часы пик и т. п. Только после этого у начинающего водителя сформируется набор необходимых навыков, достаточный для того, чтобы спокойно и безопасно отъездить пару лет до накопления собственного водительского опыта. В итоге, из вас получится полноценный водитель, причем совершенно неважно, сколько вам сейчас лет, в какой отрасли вы специалист, мужчина вы или женщина.

Итак, для того, чтобы максимально четко обозначить цели, которых нужно достичь в процессе обучения, вам нужно просто открывать следующие страницы и знакомиться с общей концепцией вождения. Понимая, чего именно вы хотите достичь в глобальном смысле, разобратесь в частностях будет уже совсем несложно.

1.2 Автомат или механика?

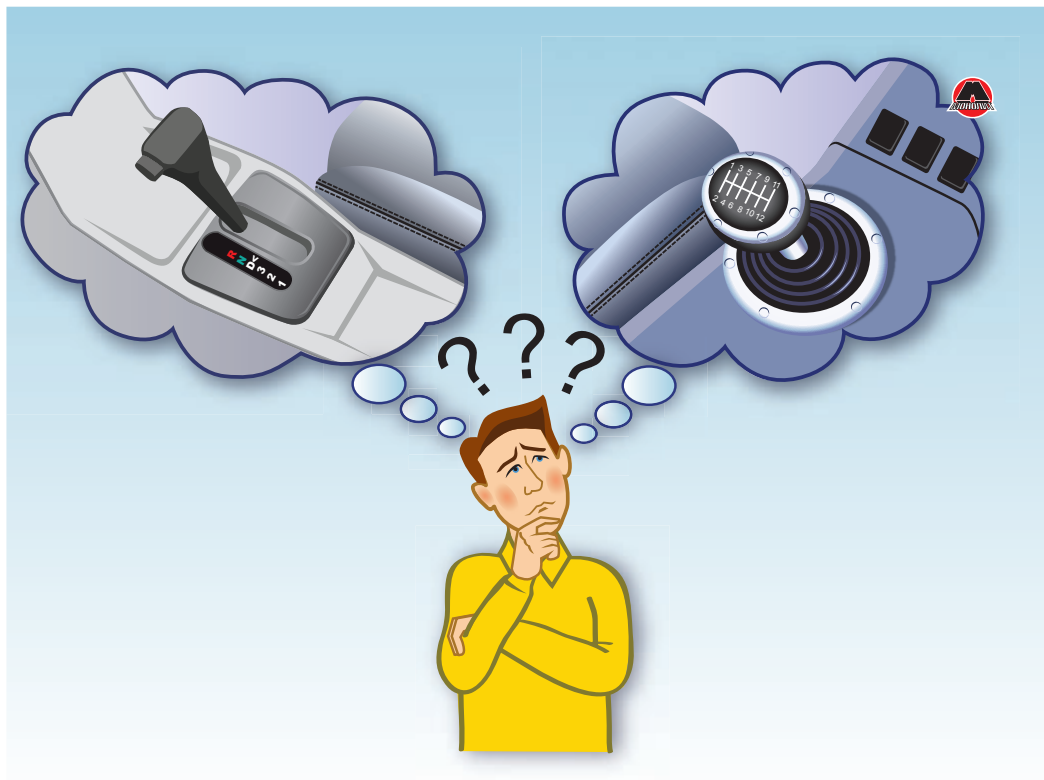


Рисунок 1.1 Что выбрать новичку?

Еще до начала обучения вождению перед многими встает вопрос о том, автомобиль с какой коробкой передач – автоматической или механической – стоит выбрать. Мы сейчас не будем рассуждать о том, какая коробка лучше, какая выгоднее, какая имеет больше преимуществ. Дело в том, что в процессе езды на автомобиле каждый водитель обычно сам выбирает, что ему больше по душе. Это вопрос личных предпочтений, симпатий, приоритетов и настроений.

Хотелось бы поговорить о том, какой коробке передач стоило бы отдать предпочтение на этапе обучения. Очень часто перед началом обучения будущие водители рассуждают следующим образом: «Ну зачем мне лишний раз напрягаться, мучиться с этим сцеплением, если у меня в гараже уже стоит машина с «автоматом»?» В общем-то, конечно, в таком подходе есть здравый смысл, но хотелось бы взглянуть на этот момент немного с другой стороны. Когда человек обучается управлять

автомобилем, первое, что ему предстоит освоить, – это то, как одновременно нажимать педали, крутить руль и при этом еще успевать следить за дорожной ситуацией. Нужно понимать, что начинающий водитель отличается от опытного лишь тем, что абсолютно все те же действия он выполняет медленнее. Например, для сравнения, пилоты-гонщики экстра-класса (уровня чемпионата мира) в состоянии воздействовать на автомобиль со скоростью до десяти операций в секунду, то есть одновременно выполнять различные действия левыми и правыми руками и ногами. Это можно наблюдать на видеозаписях действий раллийных пилотов где-нибудь в Австралии или Финляндии, где движение автомобиля происходит с постоянными прыжками по лесным дорогам на скоростях свыше 150 км/ч. Пролетающие мимо огромных деревьев автомобили создают впечатление невероятной отваги их водителей, хотя, на самом деле, это больше мастерство, поскольку никто из гонщиков не едет на одной лишь отчаянной смелости. Начинающему обучение новичку на учебной площадке намного страшнее, поскольку все те же действия (повороты рулем и нажатия на педали) ему даются гораздо труднее, чем опытному водителю.

Поэтому, если рассматривать учебный автомобиль как тренажер, который, помимо всего прочего, должен обучить человека одновременно выполнять большое количество независимых друг от друга действий (как минимум – нижние конечности занимаются педалями, верхние – рулем, голова занята дорогой), то в этом случае механическая коробка передач именно как тренажер выгодно отличается от «автомата». По своему опыту знаю, что есть люди, которые, даже пройдя обучение на автомобиле с автоматической коробкой, так и не смогли сесть за руль для повседневного вождения, поскольку, на мой взгляд, не до конца поняли как же вообще едет автомобиль и что с ним нужно делать для того, чтобы он перемещался в пространстве. Особенно это касается людей, которые боятся автомобиля. В связи с этим (это моё личное мнение, с которым можете не соглашаться) на этапе обучения вождению однозначно предпочтительнее автомобиль с механической коробкой передач.

Из опыта обучения вождению

Иногда можно услышать сомнения по этому поводу, мол, «сейчас я привыкну к «механике», а потом не смогу ездить на «автомате». В связи с этим могу привести один пример из моей практики. До определенного момента я свято верил в то, что в природе не существует человека, который не смог бы освоить «механику». Потом же мне попался такой человек – обучение шло крайне тяжело. Тем не менее, мы смогли дойти до того, что даже провели несколько занятий в условиях реального городского движения (хотя это и сопровождалось ино-

гда истериками, а порой и полной потерей веры в себя). Как бы то ни было, определенный уровень навыков, который можно назвать «движением по команде», был наработан. И когда после всего этого мы «пересели» на машину с автоматической коробкой, радости и счастья просто не было пределов. Таким образом, присутствующий при таком подходе момент сравнения дал дополнительное ощущение уверенности в собственных силах человеку, которому автомобиль давался крайне тяжело.

Дело в том, что когда человек обучается на автомобиле с механической коробкой передач, он вынужден одновременно контролировать целый ряд параметров: паузу по сцеплению, высоту срабатывания педалей сцепления и газа (баланс педалей), переход с одной передачи на другую и т. п. Все это вынуждает обучаемого дробить своё внимание, не давая ему сосредоточиться только на педали или только на руле. Иногда кажется, что распределить внимание нужным образом довольно тяжело, однако это вполне возможно. А после того, как этот же человек пересаживается на автомобиль с автоматической коробкой передач, ему необходимо делать гораздо меньшее количество действий, а всё высвободившееся внимание можно уверенно переключать на отслеживание дорожной ситуации. В этом заключается главная причина того, почему имеет смысл обучаться именно на «механике». Я уже не говорю о том, что бывает разница в категориях прав, когда человек, научившийся управлять автомобилем с автоматической коробкой передач, не имеет права ездить на автомобиле с «механикой», в то же время тот, кто имеет право управления автомобилем с механической коробкой передач, также имеет право управлять машиной с «автоматом».

Интересный факт

Когда ко мне приходят люди, которым в силу жизненных обстоятельств необходимо переучиться с автоматической коробки передач на механическую, приходится наблюдать, что обучение дается крайне тяжело. Человек так устроен, что он очень легко привыкает к более простым вещам. Причем навыки более простого управления настолько прочно «въедаются» в голову, что «вытряхнуть» их оттуда очень сложно. В связи с этим, если мы понимаем, что, возможно, когда-нибудь то ли придется, то ли будет просто интересно сесть за руль автомобиля с механической коробкой передач, то лучше сразу получить более сложные навыки управления автомобилем. В то же время сменить «механику» на «автомат» вообще не составляет проблем. Это может подтвердить любой водитель, который сейчас ездит на большой красивой машине с автоматической коробкой передач – как правило, это люди с большим опытом, которые начинали ездить достаточно давно на «шестерках» или «москвичах» и с тех пор сменили не одну машину. Каждый из них подтвердит, что «пересел» на «автомат» очень легко и весело.

К слову сказать...

Помимо всего прочего, начинающему обучению вождению также очень важно понимать, что все машины разные. К примеру, если человек учится на небольшом малолитражном автомобиле, а потом садится за руль большого мощного джипа, то, естественно, сразу же ощущается разница — в габаритах и в массе автомобиля, в отзывчивости и чуткости педалей и руля. Стоит понимать, что при наличии устойчивых навыков, полученных на учебном автомобиле, процесс адаптации к управлению любым другим автомобилем пройдет довольно легко. Однако, в любом случае, я бы рекомендовал этот период «привыкания» к новому автомобилю «пережить» со своим инструктором — это обеспечит определенную подстраховку и избавит от возможных сложностей, возникающих у водителя с недостаточным опытом вождения. Например, очень серьезным фактором является изменение массы управляемого автомобиля. На недостаточно надежном покрытии (мокрый асфальт, снег и т. п.) масса играет решающую роль — более тяжелый автомобиль до последнего остается устойчивым и не срывается в скольжение, но если он вдруг сорвался, то восстановить управляемость будет очень сложно. В то же время легкий автомобиль легко можно ввести в скольжение, но и тут же снова «поймать» — проблемы в этом случае нет. Обычно пары дополнительных занятий на конкретном автомобиле хватает для того, чтобы человек почувствовал габариты и массу автомобиля, чувствительность педалей и руля и в общих чертах привык к этому автомобилю.

Вождение на учебной площадке

В данной главе подробно рассмотрены упражнения начального этапа обучения, выполняемые на учебной площадке. Не стоит пренебрегать этими тренировками, поскольку именно они дают базовые навыки, от которых будет зависеть качество дальнейшего вождения.

ГЛАВА 2

2.1 Посадка за рулем, настройка зеркал, руление и переключение передач

Посадка за рулем

Как я уже говорил, уметь управлять автомобилем — это значит делать что-то такое, от чего машина сама едет туда, куда необходимо, а водитель об этом даже не задумывается. В процессе движения никакие методы воздействия на автомобиль не меняются — водитель всегда одинаково нажимает на педали, крутит руль и смотрит по сторонам, выбирая дистанцию или выстраивая траекторию. Меняются лишь «декорации» снаружи: сначала это учебная площадка, потом это дорога с домами вдоль неё, появляющимися препятствиями и другими движущимися автомобилями. Для опытного водителя не имеет значения, где именно нужно ехать — городская ли это дорога с плотным движением или загородное шоссе, он будет чувствовать себя уверенно

езде, поскольку в его багаже знаний все эти «декорации» уже были и он к ним привык. Получается, всё, что нужно для езды на автомобиле, — это лишь наличие свободного пространства для необходимых движений руками и ногами. Именно поэтому то, с чего всё начинается, — это правильная настройка рабочего места водителя. Если рабочее место водителя не настроено правильно, управлять автомобилем так, как это нужно, не получится.

Итак, первым делом, садясь за руль любого автомобиля, необходимо настроить посадку водителя. Наверняка, все замечали водителей, которые держатся за руль, положив на него локти и буквально упираясь животом — такой себе кролик, выглядывающий из-за пригорка (рис. 2.1а). Другая крайность — когда водитель отодвигает кресло далеко назад и вдобавок откидывает

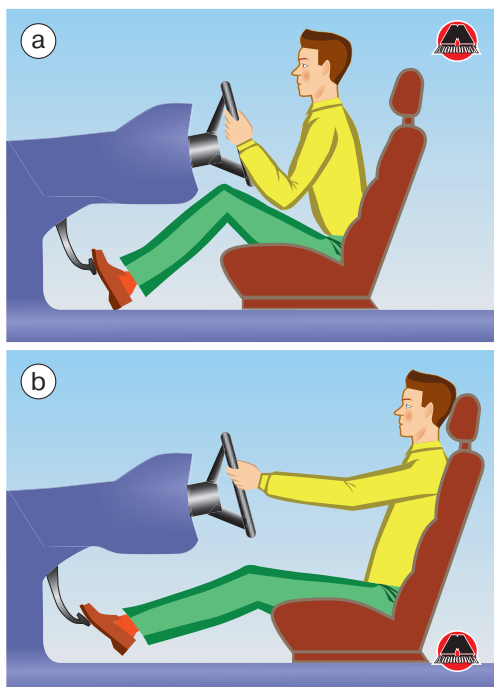


Рисунок 2.1 Неправильная посадка водителя за рулем автомобиля.

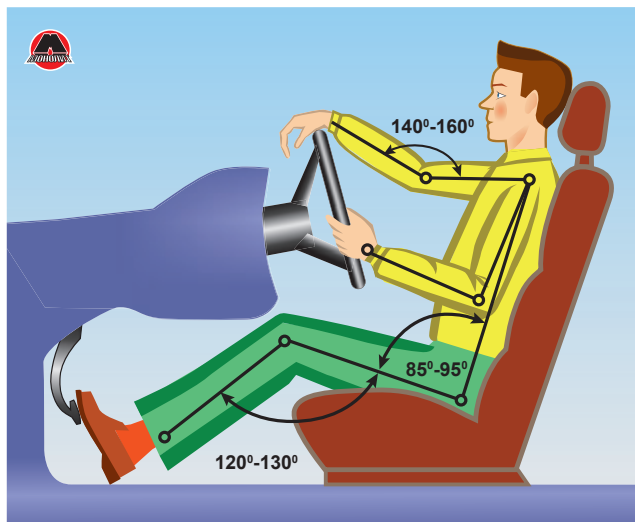


Рисунок 2.2 Правильная посадка водителя за рулем автомобиля.

спинку сиденья (рис. 2.1b) и в таком полулежачем положении на вытянутых руках держит руль кончиками пальцев. Как первый, так и второй способ посадки не обеспечивают надлежащего контакта водителя с автомобилем, в итоге человек за рулем быстро устает, поскольку все действия либо ограничены, либо для их выполнения приходится отрывать спину от кресла или елозить по сиденью.

Существуют два показателя, по которым можно определить правильность посадки

водителя (рис. 2.2). Первый заключается в том, что при полностью выжатой педали сцепления пятка левой ноги должна стоять на полу, а колено находиться в легком сгибе. Нажимая на педаль тормоза правой ногой, водитель в таком положении может, упираясь спиной в спинку сиденья, создать хорошее нажимное усилие. Как правило, на современных автомобилях этого не нужно делать, но иногда бывает так, что приходится тормозить с большим усилием.

Обратите особое внимание

Еще одной причиной того, что ноги должны быть слегка согнуты, является то, что в случае даже незначительного столкновения автомобиля с препятствием существует риск, что на прямой ноге может возникнуть перелом, в то время как согнутая в колене нога лишь погасит удар.

Вторым показателем правильности посадки водителя является положение туловища относительно руля — ненапряженные в локтях руки должны лечь запястьями на верхушку руля, при этом лопатки от спинки кресла не должны отрываться.

Этих двух параметров вполне достаточно для того, чтобы настроить кресло водителя надлежащим образом. Наличие большого количества настроек положения кресла или рулевого колеса в современных автомобилях позволяет лишь настроить посадку более точно. Главное — настроить удобное положение ног, а затем проверить и подкорректировать посадку под положение рук относительно руля.



Рисунок 2.3 Правильное положение спины водителя.

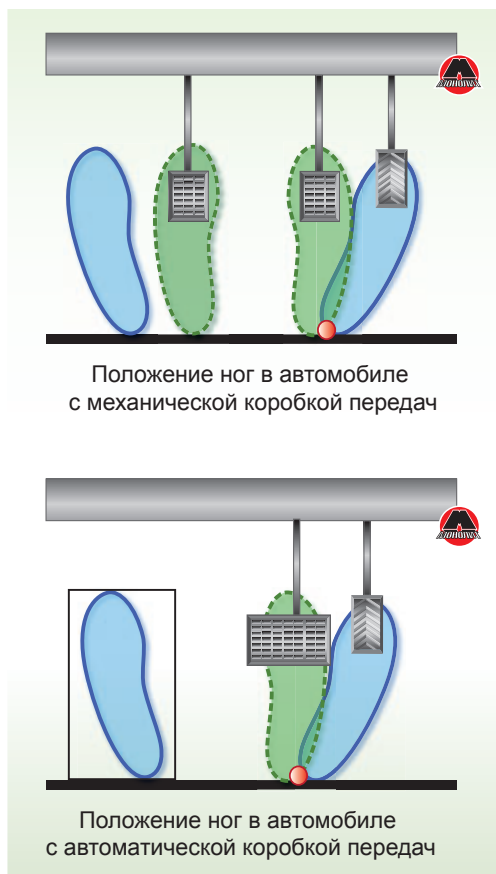


Рисунок 2.4 Правильное положение ног водителя на педалях.

Итак, перемещая кресло вперед-назад, добиваемся такого расстояния, чтобы носком левой ноги педаль сцепления выжималась до упора, пятка этой же ноги находилась на полу, а колено находилось в легком сгибе.

Угол наклона спинки кресла должен составлять примерно 75 градусов. У каждого человека есть поясничный и шейный прогибы, и если у сидящего в кресле человека поясничный прогиб ни на что не опирается, то очень быстро возникнет усталость. В связи с этим изначально необходимо настроить спинку так, чтобы нижняя часть туловища как можно плотнее углублялась в кресло, а спина прилегала к спинке по всей длине (рис. 2.3). В некоторых современных автомобилях поясничная опора регулируется отдельно — как уже было сказано, это позволяет отрегулировать удобную посадку с большей точностью. То же самое относится к регулируемой по высоте и вылету рулевой колонке, которой также оборудованы некоторые автомобили. В случае если кресло уже отрегулировано под максимально удобную посадку, а положение рук относительно руля при этом не соответствует норме, можно изменить положение рулевого колеса для достижения желаемого результата.

Пятка правой ноги водителя должна располагаться между педалями газа и тормоза (рис. 2.4) — при таком положении возможно наиболее быстрое перемещение ноги с одной педали на другую. К тому же, вовсе не обязательно жать на педаль всей стопой, хотя, конечно же, касаться педали одними кончиками пальцев тоже неправильно (рис. 2.5).

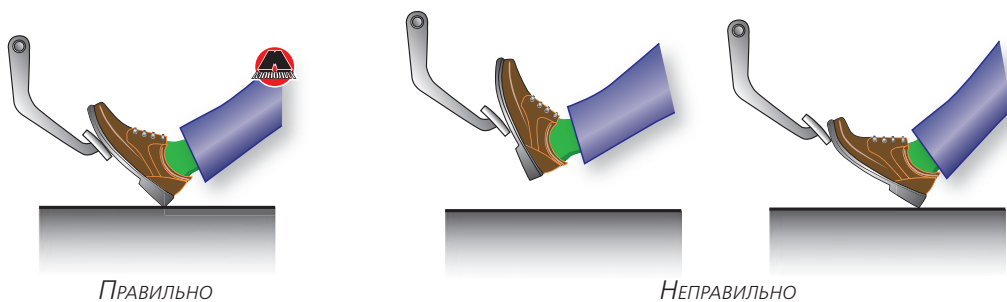


Рисунок 2.5 Как правильно жать на педаль.

К слову сказать...

Отдельного упоминания в контексте обсуждения посадки за рулем заслуживает женская одежда. Узкие длинные юбки не годятся для вождения автомобиля, поскольку они сковывают движения ног и мешают свободно управлять автомобилем.

Настройка зеркал

Следующим этапом подготовки к вождению является настройка зеркал. Зеркала заднего вида – это инструмент, который позволяет ориентироваться в пространстве и понимать, что вообще происходит вокруг машины, не поворачивая для этого головы.

Обратите особое внимание

Я не случайно назвал зеркала заднего вида инструментом. Как и любым другим инструментом, зеркалами нужно уметь пользоваться правильно. Например, таким инструментом, как молоток, можно забить гвоздь, а можно отбить себе палец. Особое внимание стоит уделить тому, как именно нужно смотреть в зеркала заднего вида. На первый взгляд это может показаться странным – ну что тут такого: смотреть в зеркало можно так же, как и на любой другой предмет. Это так, да не так. Поскольку дорожная обстановка может кардинально измениться буквально за секунду, любование пейзажами позади автомобиля в зеркалах заднего вида дольше, чем это нужно, чревато довольно серьезными последствиями. В связи с этим во время езды на автомобиле следует приучать себя к тому, что нужно мысленно «фотографировать» изображение в зеркалах заднего вида, а потом уже осмысливать увиденное, продолжая наблюдение за дорогой впереди автомобиля. Если необходимо, такое «фотографирование» можно повторить нужное количество раз. Конечно же, сейчас речь не идет о движении задним ходом, когда с помощью зеркал заднего вида происходит основное ориентирование (о чем будет сказано позже, в соответствующем разделе).

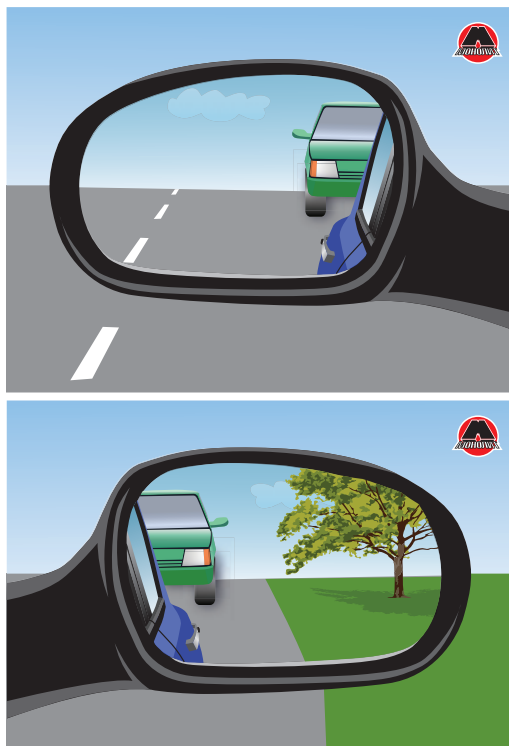


Рисунок 2.6 Вид в НАРУЖНЫХ ЗЕРКАЛАХ ЗАДНЕГО ВИДА.

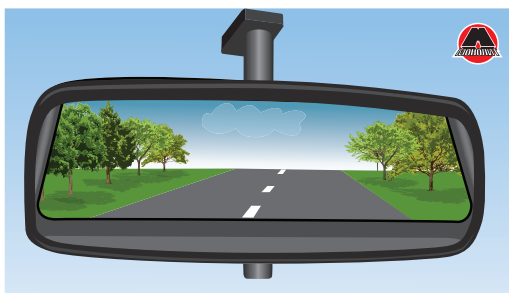


Рисунок 2.7 Центральное ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА.

Что же должно быть видно в зеркалах заднего вида?

В небольшом секторе левого или правого наружного зеркала с места водителя должна быть видна часть автомобиля с ручкой задней двери; всё остальное пространство зеркала должно примерно поровну распределяться между небом и землей (рис. 2.6).

Во внутреннем (центральной) зеркале заднего вида с места водителя должно быть полностью видно заднее стекло автомобиля (рис. 2.7).

Как правило, стекло центрального (внутреннего) зеркала плоское и не искажает изображения, в то время как на боковых (наружных) зеркалах изображение может искажаться, из-за чего расстояние до отражаемых предметов может казаться меньше, чем есть на самом деле (рис. 2.8).

Основными зеркалами я склонен считать боковые, поскольку перед выполнением любого маневра на автомобиле (поворота или перестроения) водителю необходимо сначала посмотреть в зеркало с соответствующей стороны. Центральное зеркало нужно, в частности, при возникновении необходимости торможения (например, при появлении пешехода, который собирается переходить дорогу). В этом случае перед началом торможения стоит глянуть в зеркало, чтобы убедиться, что следующая сзади машина находится

на достаточном расстоянии и тоже успеет вовремя остановиться. Конечно же, здоровье пешехода в любом случае приоритетнее, чем поврежденная корма автомобиля, однако забывать об остальных участниках дорожного движения также не следует.

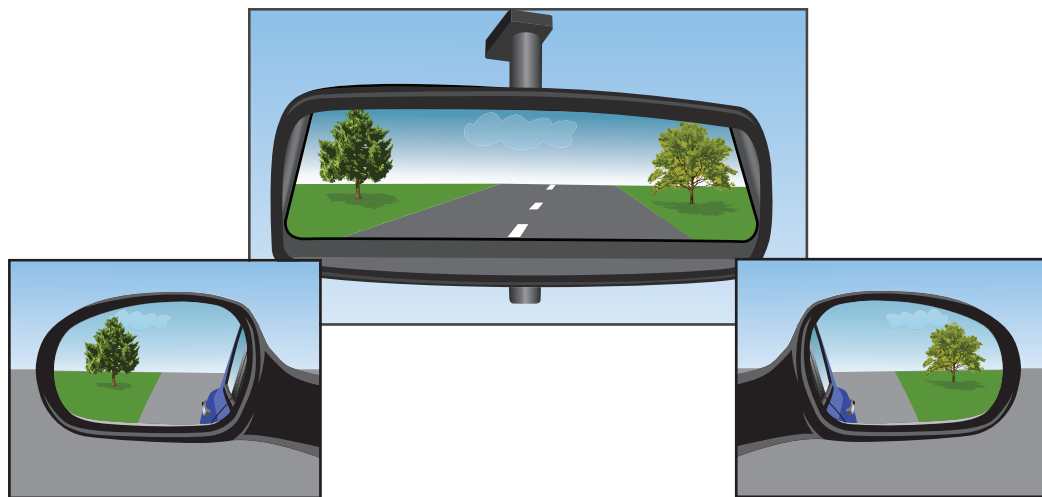
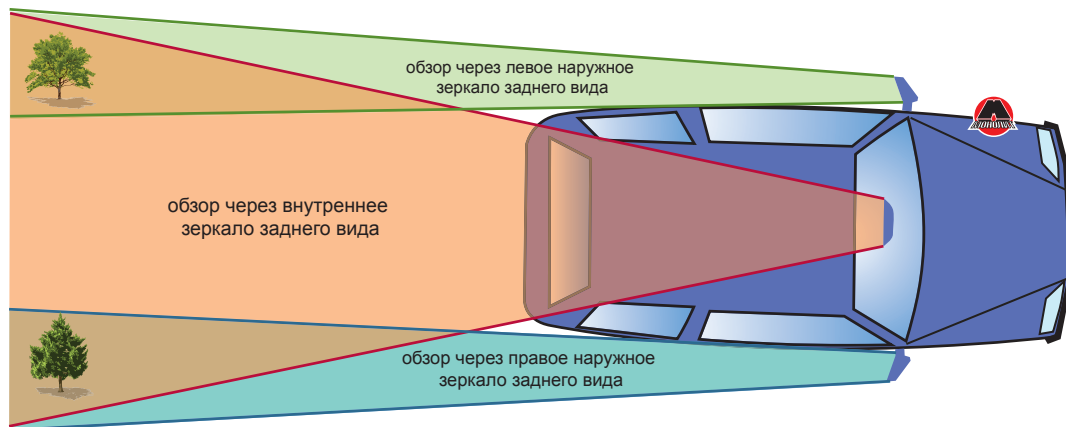


Рисунок 2.8 Обзорность вокруг автомобиля через зеркала заднего вида.

Случай из жизни

Девушка, которая твердо знает правило о том, что нужно уступать дорогу пешеходам, заметив подходящего к дороге человека, не глядя в зеркало, резко затормозила; пешеход, как оказалось, даже и не думал переходить дорогу – он просто подошел к краю проезжей части, а вот таксист, который ехал за машиной, оказался слишком торопливым и настиг внезапно затормозивший автомобиль.

Техника руления

Итак, мы удобно устроились за рулем и теперь можем поговорить об органах управления. Большинство людей на вопрос: «Какой из органов управления в автомобиле вы считаете главным?» — чаще всего отвечают: «Тормоз». Это не так. Главный орган управления в автомобиле — руль.

Тормоз служит для прекращения движения автомобиля. Как правило, если мы «мчимся» со скоростью три километра в час, после нажатия на педаль тормоза машина действительно остановится. На скорости 60 километров в час автомобиль вовсе не остановится, а будет двигаться еще какое-то время — среднестатистический остановочный путь среднестатистического автомобиля со скорости автомобиля 60 км/ч составляет 35—40 метров, т. е. это довольно значительное расстояние.

В отличие от тормозов, поворачивание автомобиля происходит практически сразу же после поворота руля.

Поворачивать руль можно разными способами. Конечно, понаблюдав за поведением разных водителей, стоя, например, на перекрестке, можно увидеть бесчисленное количество видов руления, вплоть до самых невероятных «акробатических» (рис. 2.9).



Рисунок 2.9 ПРИМЕРЫ НЕПРАВИЛЬНОГО ПОЛОЖЕНИЯ РУК НА РУЛЕВОМ КОЛЕСЕ.



Рисунок 2.10 Правильное положение рук на рулевом колесе.



Рисунок 2.11 Руление без отрыва рук в пологих поворотах.

На самом же деле существует три основных способа вращения рулевого колеса, благодаря которым можно решить любую проблему, возникшую на дороге.

За исходное положение рук на рулевом колесе возьмем классическое «без десяти два – без пятнадцати три» (положение стрелок на циферблате часов), т. е. руки располагаются симметрично в области чуть выше середины руля (рис. 2.10).

Из этого положения, если возникает необходимость пройти пологий поворот (с дугой большого радиуса – пример на рис. 2.12), не отрывая рук от руля, нужно просто повернуть его либо влево, либо вправо, после чего вернуть в исходное положение (рис. 2.11). Самый глубокий поворот без отрыва рук от руля составляет примерно 120 градусов. Заворачивать руки в узел не нужно, хотя в программах по обучению контраварийному или экстремальному вождению допускается поворот «до складывания рук» (но это пока нас не касается). Области применения такого способа руления: пологий поворот, объезд препятствия, перестроения автомобиля и т. п. Интересно, что для перестроения автомобиля на скорости 60 км/ч будет достаточно лишь слегка качнуть рулем в сторону на 5–10 градусов.

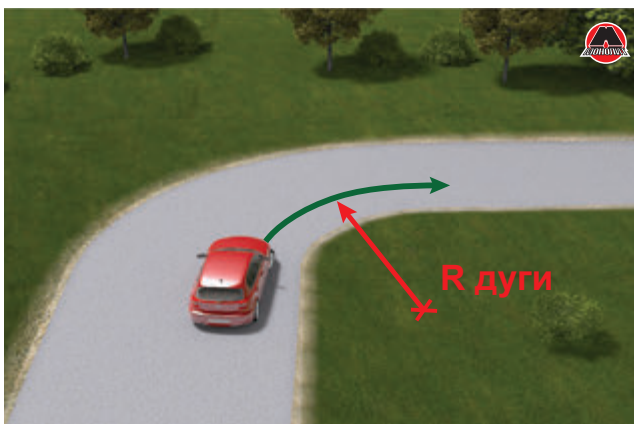


Рисунок 2.12 Пример поворота с большим радиусом дуги.

Обратите особое внимание

Очень важно — после любого воздействия на рулевое колесо необходимо возвращать его в исходное (центральное) положение! Этому необходимо приучать себя уже с первых дней обучения вождению. Один оборот руля для поворота — один оборот назад, два оборота для поворота — два оборота назад.

Дело в том, что в момент движения автомобиля на прямых колесах, даже если это составляет всего несколько мгновений, машина успевает «утихомириться» — прекращается поперечная раскачка. Таким образом, следующий поворот уже можно начинать «с чистого листа», т. е. в условиях, когда автомобиль максимально крепко держится колесами за дорогу, что обеспечивает безопасность езды.

Одним словом, самое главное — помнить: где взял руль, туда же его и верни!

К слову сказать...

На большинстве современных автомобилей рулевое колесо оснащено специальными выступами или углублениями, расположенными на ободе, которые предназначены для удобного расположения рук на руле и косвенно — для контроля центрального положения руля (рис. 2.13).

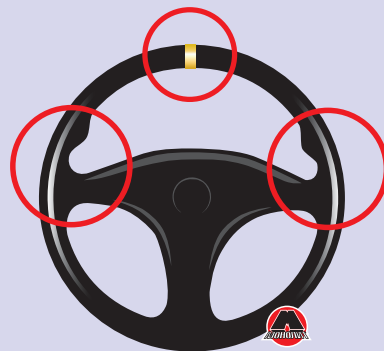
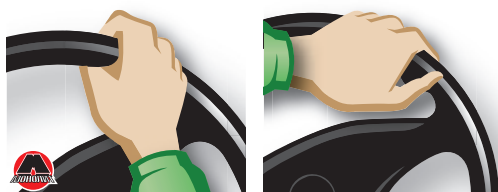


Рисунок 2.13 Ориентиры центрального положения рулевого колеса.

Для прохождения поворота с меньшим радиусом дуги (пример — на рис. 2.16), руления предыдущим способом может оказаться недостаточно. В этом случае перед поворотом рука, соответствующая повороту (левая — при повороте налево, правая — при повороте направо), заранее выкладывается на верхушку руля — просто соскальзывает со своего первоначального положения, после чего делается поворачивание руля на необходимую величину (рис. 2.15). При этом кисть разворачивается, а пальцы раскрываются, благодаря чему диапазон поворачивания значительно увеличивается и, в случае необходимости, руль можно будет повернуть еще дальше. Такой доворот в 10–20 градусов дает возможность интенсивно маневрировать, поскольку на высокой скорости каждый дополнительный градус поворота руля — это значительное отклонение автомобиля в сторону. В любом случае, после прохождения поворота рука, которая не отрывалась от руля, возвращает его на место, а вторая рука сползает в исходное положение.



Закрытый хват

Открытый хват

Рисунок 2.14 Хват может быть закрытым (большие пальцы рук внутри) – характерно для трассы, или открытым (большие пальцы снаружи) – характерно для города.

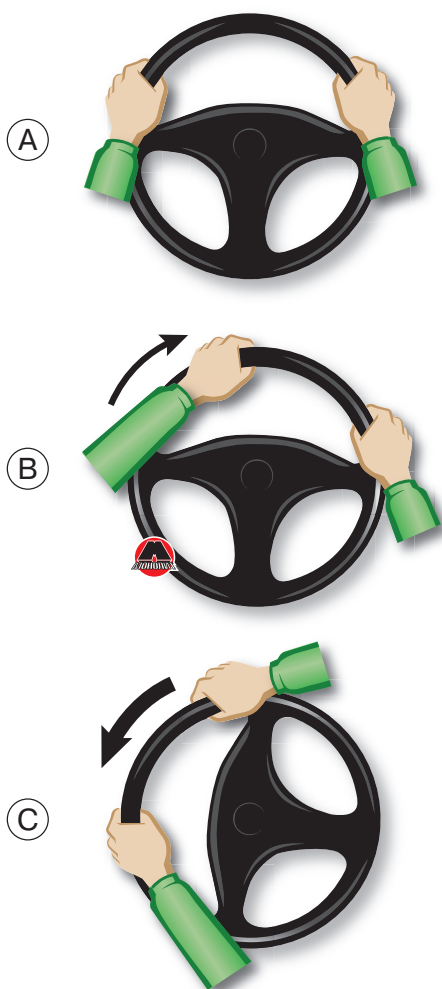


Рисунок 2.15 Руление для поворотов с малым радиусом дуги.

Обратите особое внимание

Важно помнить, что за руль не хватаются «мертвой хваткой». Руки, находясь на весу, не позволяют рулю самопроизвольно поворачиваться. Если же руки «висят» на руле, то при переключении передач машина будет заметно «вильять» в левую сторону.

Третий способ руления применяется, когда водителю необходимо развернуться, заехать в гараж, разъехаться где-нибудь в узком «коридорчике» и т. п. В этом случае приходится вращать рулевое колесо из края в край, что осуществляется следующим образом (рис. 2.17) – на примере поворота направо, поворот налево производится аналогичным образом:

- обе руки идут вправо;
- правая рука, доходя до бедра, кратчайшим путем снимается и направляется в «12 часов», а левая в это время, получается, доходит до «трех часов»;
- каждый раз, когда одна из рук доходит до бедра, она переставляется в «12 часов» – руки как бы «глядят» руль по боковой поверхности.

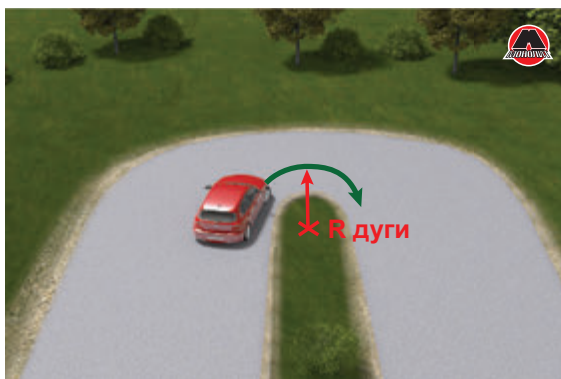


Рисунок 2.16 Пример поворота с малым радиусом дуги.

Особое внимание при таком способе руления нужно обращать на то, чтобы в момент перехвата рук руль не останавливался. А для того чтобы при возврате руля в центральное положение он попал именно туда, куда нужно, ширина хвата должна быть постоянной (по крайней мере, нужно стараться, чтобы это было именно так). Если вращать руль короткими перехватами, не перекрещивая рук, а просто переставляя их в момент совместного соприкосновения на руле – «посудомоечными» движениями, то определить центральное положение руля при его возврате, будет довольно затруднительно (рис. 2.18).

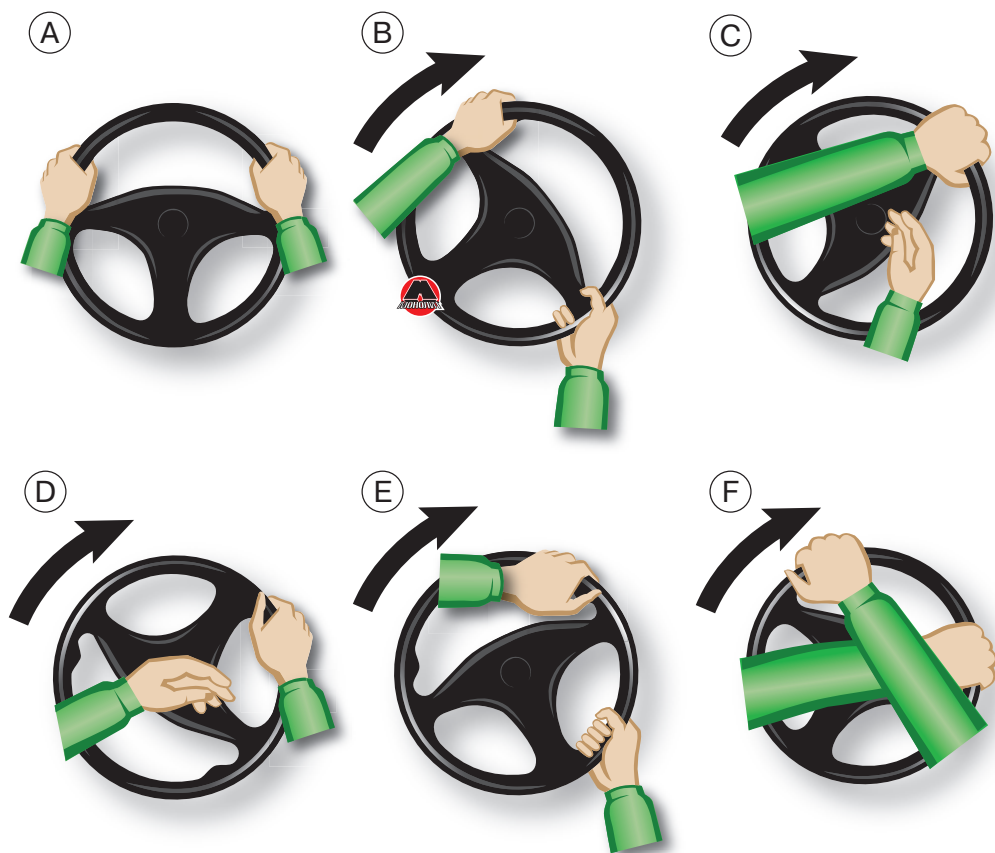


Рисунок 2.17 Руление до упора для активного маневрирования: при таком способе руления большие пальцы находятся снаружи рулевого колеса, так как при быстром вращении руля существует вероятность удариться пальцем и перестать думать о дороге, а начать думать о пальце.

К слову сказать...

Некоторые автошколы придерживаются мнения, что вращать руль нужно ТОЛЬКО короткими перехватами, ни в коем случае не перекрещивая рук. Такой способ руления они называют силовым. Главной мотивацией при этом является тот факт, что в случае срабатывания подушки безопасности, перекрещенные в этот момент руки, станут причиной получения травм. Если же руки будут перемещаться перехватами, всё время находясь на ободу рулевого колеса, то раскрытие подушки безопасности не представляет для них угрозы.

Всё это, пожалуй, верно. Но подумайте – с чего бы срабатывать подушке безопасности, если управлять автомобилем правильно?...

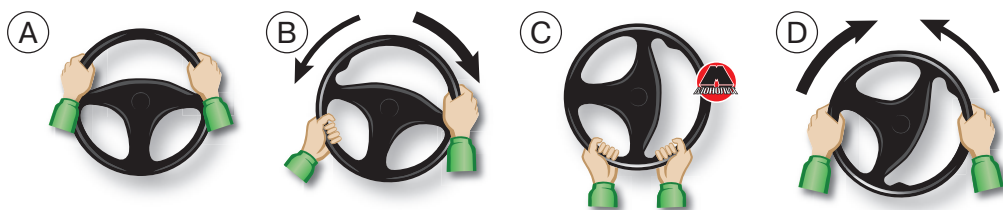


Рисунок 2.18 «Посудомоечное» руление не рекомендуется, поскольку определить центральное положение руля при возврате довольно сложно.

Обратите особое внимание

Рука, которая ставится в положение «12 часов», тянет руль в нужную сторону, задействуя самые сильные мышцы рук – сгибатели. Именно поэтому очень важно, чтобы при начальном движении она ложилась именно в положение «12 часов» – в этом случае для вращения руля получится прикладывать очень хорошее усилие.

К слову сказать...

Автомобили с гидроусилителем в большинстве случаев не требуют больших усилий на руле – это правда. Но, как правило, это касается лишь неспешного руления. В очень многих машинах при попытке быстро повернуть руль от упора до упора гидроусилитель просто не успевает среагировать, и при смене направления вращения руля создается очень серьезная нагрузка, вследствие чего иногда приходится прилагать колоссальные усилия для преодоления такого «зависания» гидроусилителя. Это лишний раз говорит о том, что современные машины не совсем рассчитаны на движение в экстремальных режимах, при которых требуется активная работа рулем. Кроме того, нужно понимать, что даже если руль вращается очень легко, всё равно нужна определенная сноровка.

Существует тест, который показывает подготовленность водителя в плане руления. Он заключается в том, чтобы вращать рулевое колесо от упора до упора влево и вправо, причем общее время «на отлично» должно составлять 6,5–7 секунд летом и 4 секунды зимой (данный норматив соответствует автомобилю DAEWOO SENS, 4 оборота



Рисунок 2.19 Поворотные подставки под передние колеса для отработок руления.

рулевого колеса от упора до упора). Результат 10 секунд – это «удовлетворительно» или, другими словами, та граница, меньше которой – хорошо, а больше – нельзя. Такие значения времени действительны для автомобилей без усилителя, в которых ход рулевого колеса от упора до упора составляет порядка 4–5 оборотов. В автомобилях с усилителем время вращения соответственно меньше.

Для того чтобы руль свободно вращался, я обычно использую специальные поворотные подставки под передние колеса автомобиля (рис. 2.19). При этом колеса легко поворачиваются при выключенном двигателе, не создавая лишних нагрузок на автомобиль.

Благодаря такому нехитрому приспособлению удастся не только проверить скорость руления ученика, но и использовать автомобиль в качестве полезного тренажера.

Переключение передач

После того, как все три способа руления уже освоены, весьма полезным будет упражнение, направленное на то, чтобы согласовать руки, ноги и голову.

Для этого ученику необходимо выжать сцепление, включить первую передачу, отпустить сцепление и прокрутить руль до упора вправо. Затем сцепление снова выжимается, включается вторая передача, отпускается сцепление и руль вращается до упора влево. При каждом переключении передач левая рука удерживает руль, а правая – переключает передачу. Переключаясь и вращая руль таким образом, ученик доходит до высшей передачи, после чего весь процесс повторяется, но теперь в сторону понижения передач. Очень полезно не подсматривать – для этого я обычно использую темные очки, в которых ничего не видно. Проделав такое упражнение несколько раз, человек обычно четко знает, где и какая передача у него находится, к тому же, все движения получают согласованность и точность. Жалеть времени на выполнение такого упражнения не стоит, поскольку впоследствии всё окупится сторицей: при движении по дороге все необходимые для управления автомобилем движения будут происходить машинально.