ГОРБАЧЕВ М.Г.

ЧТО не расскажет инструктор по вождению

ЕЗДИМ БЕЗ АВАРИЙ

• как научиться чувствовать габариты автомобиля •

• как аккуратно проходить повороты •

• как научиться парковаться •

УДК 656.1
ББК 39.808
Г 67

Горбачев М. Г.
Г 67 Что не расскажет инструктор по вождению / М. Г. Горбачев. - М.: Эксмо, 2008. - 48 с.

УДК 656.1
ББК 39.808

Ответственный редактор *М. Ковригин*
Художественный редактор *П. Ильин*

© Горбачев М. Г., 2008
© Назин И. Н., 2008
© ООО «Альдина», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

ISBN 978-5-699-25683-9

Автор и издатель не несут ответственности за последствия неверно понятых советов или упражнений по вождению автомобиля, приведенных в этой книге. Автомобиль — источник повышенной опасности и может нанести вред самому водителю и окружающим. Будьте осторожны и внимательны в любых ситуациях, не нарушайте ПДД!

«Любое передвижение в пространстве, будь то бег, езда на лошади, на лыжах, на велосипеде, сопряжено с риском!» — считает немецкий автогонщик и архитектор трасс «Формулы-1» Герман Тильке. И тем более езда на автомобиле. Здесь автор докажет, что ключ к безопасности на наших дорогах находится не только в умении каждого водителя управлять автомобилем, но и в его менталитете.

ВСТУПЛЕНИЕ АВТОРА

Темпы развития автомобильного рынка в России опережают самые смелые прогнозы. В 2006 году граждане Российской Федерации приобрели более 2 млн новых автомобилей — на 25 % больше, чем годом ранее. Аналитики сходятся во мнении, что высокие темпы роста автомобильного парка сохранятся в ближайшие 10—15 лет.

В 2006 году наш автомобильный рынок вышел на пятое место в Европе, обойдя Испанию и вынуждая автопроизводителей считаться с запросами российских покупателей. Растет не только число автомобилистов (наиболее социально активной части населения), но и развивается сопутствующая инфраструктура: дилерские центры, автомойки, автомагазины, современные АЗС с комплексными услугами, центры тюнинга, магазины аксессуаров, стоянки.

Вы решили сесть за руль? Правильно решили! Современный человек немыслим без автомобиля. Представьте себе мужчину в Средние века, не умеющего ездить на лошади! Абсурд! А современная женщина? Кому как не ей автомобиль стал верным помощником в домашнем хозяйстве, в поездках по магазинам; он помогает без проблем отвезти детей в школу, в детский сад. Без личного авто такие простые задачи становятся трудновыполнимыми. Но вся беда в том, что ваш железный конь из доброго помощника может превратиться в беспощадного убийцу, оправдывая свое определение как источника повышенной опасности.

Как учиться водить автомобиль? Может, вместо нервотрепки в автошколе нанять грамотного персонального инструктора? Хорошее решение, если, конечно, удастся этого самого грамотного инструктора разыскать, что лучше всего делать по рекомендации знакомых. Современные персональные инструкторы умеют учить и корректны в поведении, потому что преподавание — это их хлеб. И недешевый! Но если инструктор вам не понравился уже с первого занятия, меняйте его без колебаний!

В случае же с автошколой вам придется ее менять, так как там инструкторов не выбирают. Да, и главное: в автошколе учат, как получить права, а не как грамотно водить автомобиль. Персональный же инструктор расскажет и покажет, как водить автомобиль в плотном городском потоке, как парковаться, как научиться уверенно ездить по автострадам и что важно знать о ночной езде. Например, ни в коем случае нельзя смотреть на фары встречных автомобилей, а взгляд лучше фокусировать на правой обочине. Там могут оказаться пешеходы или какие-то препятствия.

Вся сложность начального этапа обучения состоит в том, что для практических уроков необходим автомобиль с двойными педалями. Это очень важно! Пока у обучаемого не возникнут сложности, все будет идти хорошо. Но как только он попадет в критическую для себя ситуацию — например, собьет ограничительную стойку на площадке,— он точно нажмет не на тормоз, а на газ: верные психомоторные реакции у него еще не натренированы и испуганный новичок, скорее всего, не сумеет повернуть ногу и переставить ее мысок с педали газа на педаль тормоза! Так много он еще не умеет. Именно по этой причине двойные педали необходимы, на необорудованном автомобиле выезжать для обучения даже на площадку просто опасно.

Итак, грамотный инструктор — это необходимость. Он научит вас концентрироваться, предугадывать критические ситуации, правильно реагировать на дорожную обстановку. Это главное на стадии обучения. А еще вспомним слова Германа Тильке: «Любое передвижение в пространстве, будь то бег, езда на лошади, на лыжах, на велосипеде, сопряжено с риском!» Тем более опасно вождение автомобиля — такой вывод напрашивается сам собой. А вот и не угадали! Опасно передвижение в пространстве. Прежде чем садиться за руль автомобиля, освойте велосипед, если не умеете на нем кататься. Затем сядьте на прокатный картинг. Эти упражнения научат вас движению в пространстве в непривычном для вас ритме. Почему это все так быстро едут, а вы еле ползете, не вписываясь ни в один пово-

рот? Да просто вы привыкли ходить, а не ездить. Учитесь движению всеми доступными средствами параллельно с обучением вождению автомобиля, и результат не заставит себя долго ждать. Вы станете хорошим, безопасным водителем для себя и для окружающих. Именно для этого вы и взяли в руки мою книгу и не ошиблись в выборе!

ЧТО ТАКОЕ ХОРОШИЙ ВОДИТЕЛЬ?

«Хороший водитель — водитель от Бога!» — скажете вы, а я очень в этом сомневаюсь.

Начинающий водитель испытывает большие трудности буквально во всем: ему трудно трогаться с места, он не чувствует габариты машины при маневрировании, он боится скорости, и в конце концов ему просто страшно за рулем. Но есть и профессионалы — им не страшно. И вот мы слышим фразу: «Водитель от Бога!» Мне, например, дико страшно с таким водителем ездить. Хочется мертвой хваткой вцепиться во все ручки и тормозить, упершись ногой в пол. Почему? Да он все делает неправильно! У такого нет чувства автомобиля.

Что такое чувство автомобиля, такое сложное и простое одновременно? Например, выбор скорости и дистанции. «Куда прешь?» — кричали извозчики когда-то на московских и питерских улицах. Прут, к сожалению водители и сегодня. А мастерство — это искусство там, где можно ехать быстро, снижать свой темп. Не сложно? Да! Но, как показывает практика — трудновыполнимо. Даже в большом спорте. Приведу такой пример. Посмотрим на профессионального автогонщика-раллиста, трехкратного чемпиона мира Себастиана Лоеба. «Да зачем мне ралли? — воскликнет незадачливый автомобилист.— Они бьют там автомобили, гоняют. А мне на дачу за рулем бы кое-как добраться!» Стоп! Стоп! Ошибка! Все лучшее из безопасного управления автомобилем (как, впрочем, и в его конструкции) пришло к нам из гонок. Мастерство Себастьяна Лоеба состоит в том, что он точно чувствует, в отличие от других горячих голов, где можно ехать на полную катушку, а где этого делать не надо — опасно. Он умеет чуть-чуть сбавить. Поверьте, это так сложно — чуть-чуть сбавить там, где это необходимо. Хотя бы для соблюдения разумной дистанции.

Одна моя знакомая чувствовала себя очень неуверенно в городском потоке. Автор проехал с ней по городу, чтобы выяснить причину страха. Оказалось, что она всегда ехала

буквально вплотную за впереди идущим автомобилем. Это вызывало излишнее напряжение, особенно если лидером оказывался грузовой автомобиль или автобус, полностью перекрывающий обзор. «Надо оставлять себе воздух, люфт для маневра,— объяснил я ей,— чтобы увеличить обзорность, выиграть место для контраварийных действий». Я проехал с ней по центру Москвы в час пик, оставляя впереди как минимум метров десять. И никто не влез! Почему? Потому что я ехал уверенно, спокойно, соблюдая свое место в потоке. Моя знакомая попробовала соблюдать дистанцию и удивленно сообщила, что страх прошел и она стала получать удовольствие от управления автомобилем. Скорее всего, висеть на хвосте она научилась незаметно для себя, в поездках с другими водителями, начав невольно их копировать. Недаром говорят, дурной пример заразителен.

Может, несоблюдение дистанции — это одна из причин мелких аварий? Почему вообще случаются аварии? Кто виновник? На 80 % — сами водители! Причем доля нетрезвых составляет 2,8 %, остальные вполне отдают себе отчет в своих действиях. А уж сваливать проблемы растущей аварийности на депутатов с мигалками и работников ДПС или говорить, что всему виной дороги,— в корне неверно.

Разберемся! Складывается впечатление, что водители не совсем понимают, что такое автомобиль, как он едет, что такое физика движения. Автомобиль — это как минимум тонна веса, движущаяся с большой скоростью и касающаяся поверхности дороги только четырьмя маленькими пятнами, размером с небольшую книжку. Если бы все автолюбители это понимали, то никогда не ездили бы на изношенных шинах или на зимних шинах летом, умышленно снижая сцепление пятен контакта и увеличивая тормозной путь как минимум на 20 %. Автолюбители проверяли бы регулярно давление в шинах, недостаток которого дает плачевный эффект при торможении или маневре. Например, перед поездкой на большие расстояния инструкция по эксплуатации автомобиля рекомендует несколько поднять давление в шинах (на 0,3-0,5 атм). Зачем? Ведь у перекаченных шин пятно контакта уменьшается — значит, уменьшается сцепление шины. Дело здесь вовсе не в пятне

контакта, а в температурном режиме. Когда шина крутится с большой скоростью, она становится не совсем круглой. Перед местом контакта шины с поверхностью дороги по ходу движения на самой шине образуется небольшая волна в виде валика. Именно в нем, в этом валике, вследствие большой деформации и начинает подниматься температура, начинается нагрев рабочей дорожки шины. При движении с большой скоростью нагрев может быть значительным, вызывая, с одной стороны, снижение сцепления, а с другой — опасность взрыва перегретой шины.

Но давайте вернемся к водителю. Может быть, водители со стажем знают все об автомобиле? Увы, стаж вождения автомобиля не имеет ничего общего с умением водить машину. Большинство водителей год за годом просто закрепляют свои ошибки, не понимая, в чем они состоят. Например, рулят одной рукой. Помните, рулить одной рукой допустимо только при выполнении дополнительных действий: переключении передач, включении фар и т. п. Ни один водитель не застрахован от попадания в экстремальную ситуацию, и тогда машину на дороге одной рукой не удержать. Переднее колесо машины может резко и неожиданно лопнуть «на взрыв» (скажем, от перегрева). Одной рукой удержать автомобиль в этой критической ситуации, да еще и на приличной скорости практически нереально.

К авариям приводит и отсутствие культуры. С ней у нас в России вообще большие проблемы. Не включить указатель поворота — все равно что войти в комнату и не поздороваться — демонстрация неуважения к окружающим, к другим участникам движения. Включать указатель поворота необходимо при любом маневре! Хочу акцентировать на этом внимание, так как некие «водители от Бога» считают, что уведомить других участников движения о своих намерениях — ниже своего достоинства. И таких примеров, демонстрирующих хамство и бескультурье, множество.

Я недавно искал место на парковке и увидел, как русский яппи в добротном пиджаке с кейсом направляется к своей машине. Он неспеша снял пиджак, повесил на вешалку за сиденьем, неспешно уложил кейс в багажник, открыл его... А я стоял и ждал, тщетно пытаясь встретиться

с ним взглядом. В любой цивилизованной стране в такой ситуации подошедший к своей машине кивком покажет водителю, страждущему запарковаться, собирается ли он ехать, то есть освобождать место, или подошел к машине что-то забрать или положить. А я стоял и стоял, думая о том, что Audi, дорогой пиджак и модный кейс можно, конечно, купить, но культуру не купишь.

А культура на дороге? Я часто в последнее время езжу по трассе Москва—Смоленск. Дорога четырехполосная, но почти все водители ведут свои машины по левому ряду, когда правый абсолютно свободен. Это ли не пример полного отсутствия культуры? Ведь они вынуждают тех, кто к ним приближается с большей скоростью, обгонять справа. «Так делать не буду!» — решил я. А как быть? Сигналить дальним светом? Выдавливать переднего, буквально садясь на хвост? Тоже не выход. А что, если попробовать «по-западному»? Приближаюсь к автомобилю, бесцеремонно занимающему левый ряд, когда правый абсолютно свободен, и... включаю левый поворотник, тем самым говоря: «Пропусти, браток!» И — о чудо! — браток пропускает. Я включаю на два-три цикла «аварийку», говоря «спасибо», и, включив правый поворотник, занимаю правый ряд. Должны ли инструкторы в автошколе учить культуре на дорогах? Безусловно! Также важно сформировать основы поведения, в основе которого — дружественное отношение к другим участникам движения. Дорога — это не место для удовлетворения амбиций или демонстрации грубой силы. Автомобиль — штука серьезная. Если человек вошел в комнату не поздоровавшись, ничего страшного не произойдет, а вот если он, двигаясь на скорости в автомобиле, не включил поворотник, это может привести к аварии, к трагедии. Отсутствие культуры порождает ситуации, несовместимые с жизнью.

В автошколе инструктор с умным видом расскажет о правиле трех Д: «Дай дорогу дураку». А что, если попробовать по-другому? Назовем это правило «Лекарством от аварий». Чудодейственное свойство этого «лекарства» — исправлять ошибки других водителей. Именно так можно удовлетворить свои амбиции как очень хорошего водителя.

ЛЕКАРСТВО ОТ АВАРИЙ

«Водитель несет ответственность за свои действия за рулем, независимо от того, хороший он человек или плохой, хороший водитель или нет».

Вальтер Рерль,
двукратный чемпион мира по авторалли
и испытатель автомобилей Porsche

Кто ездил за рулем в западных странах, знает о тамошнем порядке не понаслышке. Все идет как по нотам, никто никому не мешает. Другой менталитет? Возможно, но не только. В чем же главное отличие от нас, россиян?

Вспомните, что говорил вам инструктор в автошколе по поводу взаимоотношений на дороге? С «автошкольной» скамьи российский водитель усвоил только одно положение: «Если ты соблюдаешь правила — значит, ты прав, а как едут остальные, тебя не волнует!»

Западного водителя в автошколе учили руководствоваться иной заповедью: всегда исправить ошибку других водителей или пешеходов. Потому что он, как абсолютно правильно выразился водитель экстра-класса Вальтер Рерль, отвечает не только за свои действия, но и за всех! Это означает, что он должен полностью подстраиваться под действия окружающих его участников движения: водителей автомобилей, мотоциклов, велосипедов и простых пешеходов. Вся изюминка западного секрета в том, что установка о соблюдении правил — это не главное. Главное — исправлять последствия нарушений других участников движения. И не задумываться при этом над причинами этих нарушений, и не смотреть в лица нарушителей! Боже упаси от желания кого-то проучить! Нарушителем может оказаться и беременная женщина, и еще зеленый, не оперившийся новичок, а может — это инвалид на авто с ручным управлением или иногородний водитель, с трудом ориентирующийся в чужом городе. Если вы сможете изменить таким образом свой менталитет, то с удивлением обнаружите, что вам больше никто не мешает на дороге. Ругаться больше не на кого!

ЧТО ТАКОЕ ОЧЕНЬ ХОРОШИЙ ВОДИТЕЛЬ?

«Водителюнеобходимоовладетькак минимумдесятьюнавыками,семьиз которых—этоуправлениесобственнымвниманием!»

Американские специалисты
по организации дорожного движения

Безопасность движения зависит не только от качества автомобилей, организации движения и качества самих дорог. Никакие самые современные системы, равно как и отличные дороги, не помогут, если водитель поведет себя излишне самонадеянно, слишком поздно поймет, что попал в критическую ситуацию, и станет действовать неверно. Предвидеть возникновение аварийной ситуации на дороге, избежать ее, а если не удалось, действовать адекватно — вот что значит безопасно водить машину. Чтобы предвидеть и избежать, надо учиться «седьмому чувству», а чтобы не растеряться и верно действовать в аварийной ситуации, необходимо владеть контраварийными приемами. Теперь вопрос: обладают ли российские водители этим волшебным «седьмым чувством» и отработанными контраварийными приемами? Ответ ясен: нет! И как следствие растет статистика дорожно-транспортных происшествий.

В Германии, например, в 1980 году зафиксировано 15 000 погибших в дорожных происшествиях, а к 2003 году эта цифра сократилась до 6600 в год. Однако парадокс в том, что ограничение скорости на автобанах до сих пор не введено, а количество автомобилей на дорогах Германии за этот период почти удвоилось. Так почему же так часто попадают в тяжелые аварии наши водители?

Россия переживает автомобильный бум, и многие водители пересаживаются на иномарки. Как часто они признаются, что не чувствуют скорости: «Взглянул на спидометр, а там 150 км/ч, а думал, что еду всего 80». Вот вам пример неосознанной опасности. После объединения Восточной и

Западной Германии число аварий на дорогах увеличилось. Причина? Бывшие гэдээровцы пересели на иномарки. После Трабандов и Вартбургов любой Volkswagen или BMW оказывался для них опасным спортивным болидом. Но уже через несколько лет ситуация стабилизировалась. В России наблюдается похожая ситуация. Но чтобы заставить смертельный график пойти вниз, российским водителям требуется «седьмое чувство», понимание необходимости по-настоящему учиться водить машину, а также быть предельно корректными на дороге.

Что главное в вождении автомобиля? Отвечу как американский специалист по дорожному движению: водителю необходимо овладеть как минимум десятью навыками, семь из которых — это управление собственным вниманием! А остальные три это:

1. Чувство автомобиля.
2. Чувство сцепления шин.
3. Чувство скорости.

Чувство автомобиля — это совокупность ощущений, которые дала вам практика управления автомобилем, позволяющая улавливать малейшие нюансы реакции автомобиля на действия водителя. Молодому водителю через полгода обычно уже кажется, что он — настоящий ас. И вот он собрал полный комплект друзей, посадил их в машину и помчал по знакомой дорожке, чтобы продемонстрировать свое мастерство... Закончилась поездка аварией. Почему? Под полной нагрузкой изменилась развесовка автомобиля, а следовательно, и его управляемость. Молодой водитель этого не заметил, не почувствовал, так как развитого чувства автомобиля у него еще нет. Он не смог интуитивно определить управляемость автомобиля в данной ситуации.

Что же значит хорошо водить машину? Это значит — обладать развитым чувством автомобиля. У одних это чувство врожденное, тогда мы говорим о таланте автогонщика, у других его можно и нужно развить. К сожалению, это понятно не всем. Произошла авария, и все вокруг сокрушаются, что бедолаге-водителю просто не повезло: вдруг кинуло на встречную, закрутило. Злой рок! А водитель просто не понимал, что представляет его автомобиль в движении,

то есть наплевательски отнесся к своей жизни и жизни окружающих. В любой аварии, даже если водителя признали невиновным, есть его вина. Например, вы проезжаете перекресток на зеленый. Сбоку в вас врезается другой автомобиль, водитель которого выскочил на красный. Вы не виноваты? А почему не уловили боковым зрением, что автомобиль-нарушитель не тормозит перед перекрестком? Или вы правы только потому, что соблюдаете правила и поехали на зеленый, не оглядываясь по сторонам? Значит, рискуете получить боковой удар в водительскую дверь, несовместимый с жизнью. И правота ваша пригодится вам только на том свете.

Современный автомобиль провоцирует водителя на вальяжное времяпрепровождение. Для того чтобы автомобиль ехал, вам вроде ничего и не надо делать, просто слегка придавить педальку, передвинуть рычажок. На первый, самый примитивный взгляд. На самом деле каждый водитель сам для себя решает, насколько он участвует в управлении автомобилем. Если водитель понимает всю меру ответственности, то управление автомобилем для него соизмеримо по затратам энергии с физической и умственной нагрузкой средней интенсивности. Он все время сконцентрирован для выполнения контраварийных действий, а развитие аварийных ситуаций он должен предвидеть заранее, его внимание не ослабевает ни на секунду! Эта работа, да еще такая напряженная, выматывает!

Припоминаю случай, когда меня попросили показать класс в Германии на автобане. Для меня езда на скорости в 200 км/ч — тяжелая работа, хотя такая скорость разрешена и вокруг все едут быстро. Но кто-то сидит расслабившись, слушает музыку, попыхивает сигареткой, попивает кока-колу и отлично себя чувствует, ведь в инструкции написано, что его автомобиль может развивать скорость в 220 км/ч — вот он и развивает. Чувствуете, как похоже на водителя, проехавшего на зеленый сигнал светофора? Оба водителя не готовы к аварийной ситуации.

А я обязан быть готов, потому что иначе не могу: быть начеку за рулем — моя вторая натура! Потому что я обязан выполнить свою работу на 100 % безопасно и если кто-то

сделает ошибку, я должен ее исправить. Но горе-водители, попадающие в аварию, относятся к своим обязанностям водителя наплевательски. Часто приходится видеть машины, объезжающие пробку по встречной полосе. Или мотоциклиста, объезжающего затор по разделительной. Предположим, кто-то из водителей резко возьмет влево, не заметив мотоциклиста, которому в итоге крупно не повезло. Или не повезло ему еще раньше, когда он решил объехать пробку по разделительной. Виноваты оба: и водитель, который не просчитал возможную аварийную ситуацию, и мотоциклист, проигнорировавший Правила дорожного движения. Быть начеку, предугадывать опасные ситуации, которые могут возникнуть, надо постоянно: ребенок может выскочить из-за автобуса, впередиидущая машина может неожиданно затормозить, рядом с вами едущий автомобиль без указателя поворота начал поворачивать налево. Готовность к аварийным ситуациям, прогнозирование — есть основная работа водителя.

Хотите научиться хорошо водить машину? Осваивайте велосипед! Вы привыкнете управлять движущимся средством, воспринимать окружающих с другой точки зрения, почувствуете свою скорость и скорость других участников движения. Многие великие автогонщики, например Себастиан Лоэб или Майк Рокенфеллер, обожают кататься на маунтинбайке! Или вы посетили прокатный картинг?

А пока вы — водитель-новичок, всем мешаете и ползете как черепаха в правом ряду, включив аварийку. Думаете, что едете безопасно. Это ошибочное мнение! Ехать нужно в ритме потока, тогда никто никому не будет мешать! Излишняя осторожность — причина столкновений! Да, да! Вы растерялись и никак не можете решить, что делать, если кто-то буквально вылезает у вас перед носом: пропустить или ехать дальше. Пока вы думаете, автомобиль едет. Автомобиль едет медленно, пытающийся протиснуться автомобиль решает, что вы сейчас затормозите. И... происходит столкновение. Ошибка! Надо проявлять решимость в таких ситуациях. Если вы кого-то пропускаете, покажите это, остановившись! Если нет, не притормаживайте, уверенно нажимайте на газ. Этот кто-то увидит вашу реши-

мость и сам затормозит. Так работает негласное правило в крупных городах всего мира. Уверен — жми на газ! Хочешь пропустить или сомневаешься — тормози! Третьего не дано.

Один мой знакомый, приехав из-за границы, задал вполне резонный вопрос: «Почему там водители без промедления поворачивают на стрелку. Когда вспыхивает зеленый, весь поток трогается синхронно, а у нас в России совсем другая картина — кто в лес, кто по дрова». Что касается трогания с места, то, может, причиной тому типичное для россиян полусонное состояние даже за рулем? Нежелание концентрироваться. А при повороте, ясное дело, большинство водителей руль крутить не умеют! Я однажды стоял на тротуаре и наблюдал, какими муками дается поворот: горе-водители буквально путаются в собственных руках! Не умеют рулить, да и кто научит?..

Перейдем к чувству сцепления шин. Знаете ли вы, на какой скорости на данном покрытии в данных погодных условиях произойдет срыв шин в скольжение, или это станет для вас неожиданностью? Не попробовав искусственно вызвать занос и снос на площадке, вы никогда не узнаете об этом и любое скольжение станет для вас полной неожиданностью. Значит, вы водите автомобиль, полагаясь только на авось.

Чувство скорости. Новички стараются ездить очень медленно, боясь лишний раз нажать на газ. Поговорив с начинающими водителями, я выяснил причину их страхов. В процессе обучения они никогда не ездили быстро и просто не знают, что это такое. Они привыкли ползать, но пришла пора почувствовать скорость. Сделать это необходимо для обретения чувства уверенности за рулем. Лучше всего встать пораньше в воскресенье и отправиться на скоростную магистраль. На пассажирское сиденье разумно пригласить водителя с приличным стажем в качестве консультанта: брата, родственника, друга. С ним будет спокойней (неуравновешенному, взрывному типу лучше остаться дома). Осторожно разгонитесь до максимально разрешенной скорости. Что чувствуете? Правильно, смотреть надо значительно дальше на дорогу, чем вы привыкли, контро-

лируя боковым зрением обочины. Тормозить, если впереди машины снижают скорость, надо намного раньше, чем может показаться: тормозной путь увеличивается в геометрической прогрессии по отношению к скорости автомобиля. К большой скорости привыкаешь довольно быстро, но помните, что перед заездом на площадку для отдыха или перед съездом на обочину, вы должны почти остановиться. Во всяком случае, так будет казаться. После резкого сброса скорости кажется, что машина стоит на месте. Словно можно открыть дверь и выйти, но это обман! И знать о таком самообмане необходимо. Разгонитесь до 100 км/ч (новичку за рулем прописано ограничение в 70 км/ч) и замедлите скорость до 40 км/ч. Проделайте это несколько раз. Так как скорость в 60 км/ч слишком высока для совершения маневров, вы должны понять, что необходимо замедлиться до скорости, на которой можно комфортно пройти поворот. Теперь уловить скоростной режим потока будет проще. Само собой разумеется, что при выполнении этого упражнения необходимо соблюдать меры безопасности: обязательно пристегнуться ремнями.

Например, упражнение на развитие чувства скорости проводится так: водителям предлагается выполнить упражнение — объезд препятствия — на скользком покрытии на скорости в 50 км/ч, и это легко получается. На скорости в 55 км/ч уже появляются проблемы, а на скорости в 57 км/ч автомобиль выходит из повиновения. Это означает, что даже совсем незначительное превышение скорости чревато опасными последствиями. Водители учатся безошибочно определять оптимальную скорость для конкретных условий, и это залог безаварийной езды.

ВЕДЕНИЕ ВЗГЛЯДА

«Человек — это такой зверь, который идет всегда за своим взглядом!»

Вальтер Рерль

Руль _ главный орган управления автомобилем. Движениями рулем мы удерживаем автомобиль на дороге, контролируем поведение автомобиля в повороте. Иными словами, рулем мы увеличиваем или уменьшаем боковые нагрузки, то есть руководим перемещением веса автомобиля в поперечном направлении. Постараемся ответить на простой вопрос: как водитель определяет место на дороге, когда надо повернуть руль? Куда он смотрит, чтобы ехать точно посередине своей полосы при повороте? На центральную разметку дороги? Или на отбойник на внешнем радиусе поворота? А может, на машину, которая едет перед ним? Все эти варианты абсурдны. Представьте себя на месте водителя в ситуации, когда машина поехала быстрее, а он продолжает смотреть в сторону. Водитель смотрит, конечно, вперед, и чем выше скорость, тем дальше. Значит, водитель смотрит вперед, а его руки управляют рулем так, что машина остается на дороге. Правильно! Руление следует за взглядом или можно сказать по-другому: руки следуют за глазами. Именно так и происходит. Куда человек смотрит, туда он и едет. Это особенность восприятия информации вашим мозгом.

Итак, водитель управляет своей машиной взглядом. Так уж устроен человек. Он смотрит туда, где хочет оказаться, и его руки, как по мановению волшебной палочки, в нужный момент поворачивают руль на нужный угол, и его машина попадает точно в цель. А водитель смотрит уже на следующий ориентир, и опять его руки направляют автомобиль точно в то место. Идет как бы сканирование пространства спереди автомобиля, причем если водитель смотрит недостаточно далеко, то возникшие препятствия станут для него неожиданностью и среагировать на них своевременно будет трудно. Если же сфокусировать взгляд слишком да-

леко, то из поля зрения выпадут фрагменты дороги непосредственно перед капотом, ямы или неровности.

Оптимальным вариантом будет постоянное ведение взгляда, согласованное со скоростью автомобиля по направлению от капота автомобиля и дальше вперед, причем фокус взгляда не должен задерживаться на конкретных ориентирах, а все время скользить дальше. При этом периферийным, или боковым, зрением постоянно контролируется вся зона видимости перед автомобилем. И не только она, но еще и зеркала заднего вида, и показания приборов. Как только у водителя возникли проблемы с восприятием дорожной обстановки, значит, он не туда взглянул и поток информации пусть на долю секунды, но прервался. Автомобиль следует за вашим взглядом.

Приучите себя вести машину взглядом. Смотреть надо туда, где вы хотите оказаться, а не на препятствия!

АВТОМАТ ИЛИ МЕХАНИКА?

«Автоматическая коробка — это лучший подарок мужчин женщинам двадцатого века!»

Автор

Трудно ли пересаживаться с «механики» на «автомат»? «Чего с автоматом управляться,— скажет любой спец,— поставил селектор в положение D (drive) — и катайся на здоровье». На самом деле, чтобы грамотно ездить на автомобиле с «автоматом», надо кое-что знать и уметь. Об этом и поговорим.

Начнем с самого начала. Убедитесь, что селектор (выглядит так же, как рычаг «механики») стоит в положении P (parking), заведите двигатель и нажмите на тормоз. Без этого селектор не сдвинуть с места и не включить положение D — драйв. Получилось? Теперь просто отпустите тормоз, и машина покатится вперед. Плавно прибавляйте газ — поехали!

Забудьте про левую ногу! Она привыкла при замедлении скорости выжимать сцепление. Точно так же при снижении скорости левая ступня может чисто автоматически ударить по педали тормоза, и машина встанет как вкопанная. Это произойдет неожиданно для всех: пассажиров и водителя. На большинстве современных автомобилей для удобного упора левой ноги есть специальная площадка, пусть ступня стоит там. Очень важно забыть про левую ногу! Правая нога нажимает на газ, если надо ускориться, или на тормоз, если надо затормозить. Во время короткой остановки, например у светофора, правая нога несильно жмет на тормоз и ручку селектора трогать не надо — пусть себе остается в положении драйв. Только в том случае, если остановка затянулась, скажем, свыше 5 минут, можно перевести селектор в положение P (паркинг). Чтобы тронуться — смотри выше. Никакой игры сцеплением и ловли того самого пресловутого момента «схватывания». Чудеса, да и только!

Все идет гладко, когда и под колесами гладко! А если ма-

шина стоит на подъеме или под колесами небольшая ямка, камень, бордюр или тому подобное? Вполне достаточно, чтобы при отпускании педали газа машина не поехала. Что делать? Понятное дело, жать на газ! Вот тут-то и начинаются проблемы. Дело в том, что водитель машины с «автоматом» не может обеспечить «бархатное» трогание с места, так как лишен возможности подыграть педалью сцепления. Получается, что, если движению машины что-то мешает, а водитель прибавляет газ, она, преодолевая сопротивление, норовит довольно резво прыгнуть вперед или назад (в зависимости от положения рычага коробки-автомата). Надо крайне осторожно нажимать на газ, готовясь пресечь неизбежный прыжок машины молниеносным переносом ноги на педаль тормоза. Маневрируя при парковке на ограниченном пространстве, например при заезде в гараж, регулировать скорость нужно, слегка отпуская педаль тормоза, педаль газа не трогая вовсе.

Очень важно, спускаясь по узкому винтообразному съезду в многоэтажном или подземном паркинге, или по скользкому спуску на улице, перейти на «нейтраль», то есть в положении селектора N. Это поможет избежать сноса передних колес при торможении, связанного с тем, что на ведущие колеса всегда, даже если педаль газа отпущена, подается крутящий момент. Следует понимать, что максимальное ускорение, например при обгоне, происходит только при резком нажатии педали газа в пол, задействуя «кикдаун», то есть включение понижающей передачи.

И еще один очень важный момент. Прежде чем выходить из автомобиля, двигатель которого работает, переведите рычаг в положение P и затяните стояночный тормоз. Иначе автомобиль тронется с места.

Стоит ли переключать передачи вручную селектором? Предположим, вы едете на автомобиле с «автоматом» по загородному шоссе и собираетесь обгонять. Вы резко нажимаете на педаль газа, срабатывает «кикдаун», автомат переключается на третью передачу, обеспечивая быстрое ускорение, и начинается обгон. Но вам навстречу движется автомобиль, и вы возвращаетесь на свою полосу.

При сбросе газа умный «автомат» тут же снова включит

четвертую скорость, но как раз этого в данной ситуации и не нужно: автоматические коробки (а мерседесовская особенно) отличаются некоторой «задумчивостью» и, повторяя попытку обгона, вы упускаете драгоценные секунды, нажимая педаль до упора и снова включая «кикдаун», что требует времени, а этого можно избежать. Достаточно заблаговременно перевести селектор в режим третьей передачи и резкий кратковременный сброс газа не приведет к переключению на прямую передачу, и при повторном резком нажатии автомобиль моментально устремится вперед, как будто на нем установлена обыкновенная механическая коробка.

При обгоне водитель автомобиля с пятиступенчатой коробкой может, в зависимости от ситуации, выбирать между положением селектора «4» и «3». Ваш автомобиль с «автоматом» станет динамичнее, а вы сэкономите время, исключив бесполезное и ненужное в данном случае переключение на прямую передачу и включение «кикдауна».

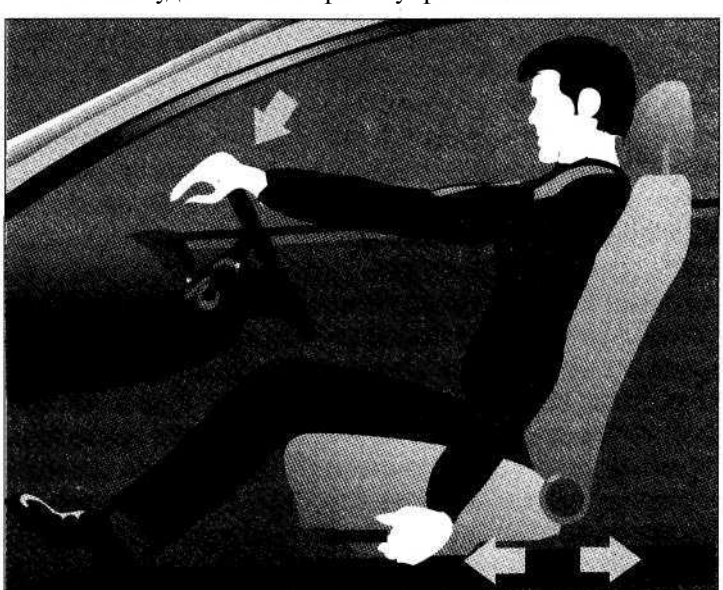
Во всем остальном управление автомобилем с «автоматом» и механической коробкой передач одинаково. Разница лишь в том, что менее опытному водителю удается вести машину с «автоматом» плавнее, а значит, грамотнее. В больших городах, особенно в пробках, где движение происходит по формуле «stop-&-go», «автомат» просто незаменим. Я согласен с водителями, которые считают, что «механика» дает возможность более тонко чувствовать поведение автомобиля и водить более активно. Новичкам и женщинам я все же настоятельно рекомендую для большей уверенности выбирать автомобили с «автоматом».

УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИНГИ

Упражнение № 1. Ваша посадка за рулем — это очень важно!

Сегодня спинку кресла принято ставить практически вертикально (ее угол по отношению к подушке сиденья должен находиться в диапазоне от 90° до 100°). Выпрямленные спина и шея способствуют лучшей координации движений и ориентации в пространстве водителя. Кроме того, когда голова и позвоночник человека составляют одну вертикальную линию, лучше работает вестибулярный аппарат. Между прочим, такую посадку за рулем не так давно ввели автогонщики-раллисты.

Как определить верное расстояние сиденья от руля? Делается это так. Положите вытянутую руку на верхнюю часть руля, касаясь обода запястьем, лопатки при этом плотно прижаты к спинке сиденья. Теперь, когда вы взялись за руль в его средней части, руки будут несколько согнуты в локтевых суставах. Это и будет правильной посадкой. Это и будет вашим первым упражнением.

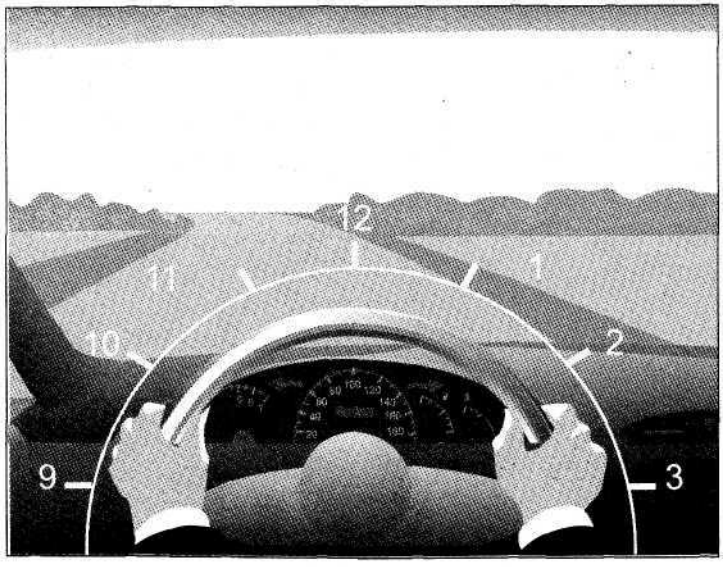


Упражнение №2. Как держать руль?

Рулевое колесо необходимо держать обеими руками, кроме очевидных моментов, когда приходится переключать передачу. К сожалению, почти все водители держат руль одной рукой, нарочито небрежно. Может быть, они думают, что это признак мастерства? Заблуждение! Запомните, если вы привыкли рулить «одной левой», то в критической ситуации, когда все решают доли секунды, вы никогда не успеете взяться за руль второй рукой вовремя. Так зачем же умышленно уменьшать свой потенциал?

Будет на 100% правильным, если вы возьмете руль в положении «без пятнадцати три», при этом левая рука на минутной стрелке, правая — на часовой. Это исходный, базисный вариант. Ориентироваться, понятное дело, надо по воображаемому часовому циферблату.

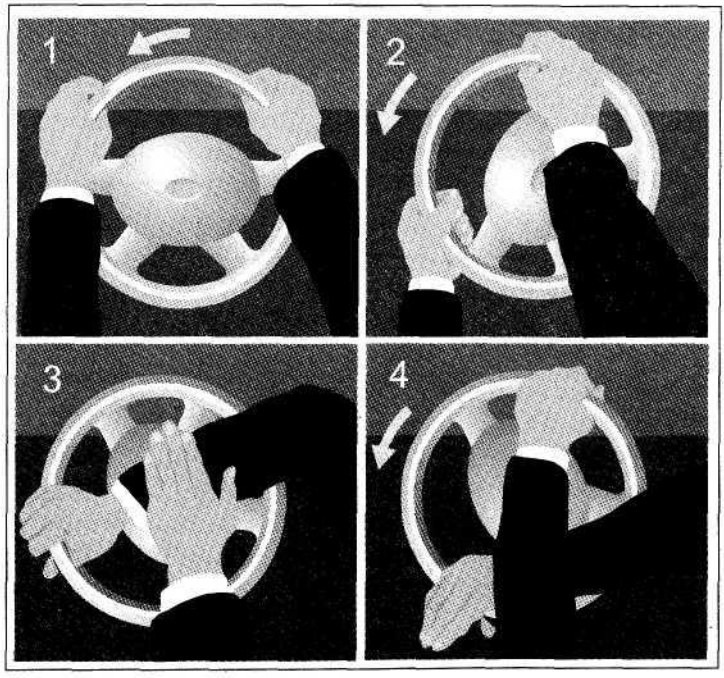
Как держать? Очень просто. Опустите руки свободно вниз вдоль туловища и естественно расслабьте ладони. Обратите внимание, в каком положении находятся большой палец, ладонь и остальные пальцы. Не меняя положения, перенесите руки на руль. Сегодня, когда гидроусилитель является стандартным оборудованием даже на



самых небольших машинах, руль можно крутить буквально одним пальцем. Держите руль практически расслабленными руками, сжимать его незачем. Тем более недопустимо использовать его как дополнительную точку опоры. Ваши руки слегка опираются на руль, как бы лежат на нем. Это удобно — значит, они не будут уставать.

Упражнение №3. Как вращать руль?

Разучиваем эталонный вариант руления. Руль поворачивают обеими руками, не изменяя их положения на нем почти до перекрещивания. Сотрите из своей памяти фразу «руки нельзя перекрещивать!», если вы слышали ее в свое время от инструктора в автошколе. Это вчерашний день. Итак, ваши руки перекрещены, а руль надо поворачивать дальше — что делать? Рука, находящаяся внизу, делает перехват за верхнюю часть руля, и вращение руля продолжается до упора. Итак, при повороте влево правая рука всегда оста-



ется на руле в исходном положении, то есть — соответствуя положению «от двух до трех часов», когда колеса стоят прямо. Именно тот факт, что одна рука всегда остается на руле, поможет вам вернуть колеса в прямое положение. Левая рука при повороте налево делает перехват за верхнюю часть руля, и вы можете вращать рулевое колесо дальше, а правая рука делает перехват-перекат в нижнем секторе рулевого колеса, не прерывая с ним контакта, чтобы не потерять исходную точку. Так вы поворачиваете руль до упора. Чтобы вернуть руль в исходное положение, повторяйте те же действия в обратной последовательности — и вы поставите передние колеса прямо. Знать, на какой угол повернуты колеса и когда они стоят прямо, невозможно ни при каком другом способе вращения руля.

Преимущество описанного приема в том, что вы можете максимально быстро повернуть колеса «от упора до упора» — а это значит, что время вашей реакции и ответных действий на поведение автомобиля тоже резко сократится — например, при возникновении заноса. Постоянно следите за положениями своих рук во время поворота. Ваша задача — добиться, чтобы они начали выполнять правильные движения автоматически.

Упражнение № 4. Переучивание

Наклейте на ступицу руля стакер со словом «руль». Не обращайте внимания на колкие замечания ваших знакомых: «Ты что, не знаешь, что это руль?» Вы-то сами знаете, что наклейка напоминает вам о том, что руль нужно держать всегда двумя руками. Мы выполняем очень важное упражнение: учимся постоянно держать обе руки на руле. Об этом нам напоминает наклеенный стикер со словом «руль».

Основная трудность в освоении правильного руления заключается в том, что подавляющее большинство водителей уже привыкли обращаться с рулем неправильно и делают это чисто автоматически. У них выработаны вредные навыки, исправить которые очень трудно, но необходимо.

Упражнение № 5. Пристегните ремни!

Грамотный и надежный водитель всегда пристегивается. Пусть это станет правилом и для вас. Ремни безопасности не только снижают последствия травм, но и отлично фиксируют тело водителя в поворотах. Сядьте в машину и пристегните ремни безопасности! Определитесь, как вам удобнее осуществлять эту рутинную процедуру. Левой или правой рукой сподручнее брать ремень, висящий на стойке? Брать его сразу за замок или сначала за сам ремень? Где и как нащупать ответную часть замка? Как пристегнуться за один присест быстро и удобно? Это важно, так как пользование ремнем станет вашей второй натурой, вашим вторым «я». Повторите процедуру пристегивания 10 раз. С этого момента вы будете пристегиваться всегда и до того, как автомобиль тронется с места! Если машина снабжена подушкой безопасности, выстреливающей из руля, а водитель не пристегнут, ему придется несладко при возможной аварии.

Тело человека превращается под действием сил отрицательного ускорения в мешок с костями, но очень тяжелыми. Человек в таком состоянии обязательно вылетит из машины в момент удара о препятствие. Вот только что он встретит головой на своем пути? Боковую стойку или лобовое стекло? Дерево, столб или еще что-то? Это уже не так важно, травмы часто бывают, увы, смертельными. Хотите испытать на себе? Так что же вы не пристегиваетесь? Ах, это с вами не случится, а случается только с другими? Ну, ну...

Упражнение № 6. Тренировка периферийного зрения

Развивайте периферийное (боковое) зрение, читая вывески, знаки, сигналы светофора, показания приборов, воспринимая ситуацию только боковым зрением. Никогда не отрывайте взгляд от дороги, старайтесь видеть как можно дальше, при этом с максимально широким углом зрения.

Чем выше скорость движения вашего автомобиля, тем дальше вы смотрите, оценивая ситуацию. То, что в это вре-

мя находится ближе к вам, контролируете периферийным зрением: это обочины, прилегающие дороги и движение на них. В любом случае возможности вашего периферийного зрения нужно повышать!

Для тренировки периферийного зрения проделайте такое упражнение. Двигаясь на автомобиле по прямой сначала на небольшой скорости (40-50 км/ч), не поворачивая голову, только взглядом вправо, сконцентрируйте свой взгляд на любой детали пейзажа. Любой! Как только сконцентрировали — увидели что-то четко (столб, дерево, вывеску и т. п.), сразу переводите взгляд налево и делайте то же самое. В этот момент фокус вашего зрения как бы раздваивается. Вы ведь продолжаете смотреть вперед на дорогу. И не только смотреть, но и видеть! Добились успеха? Попробуйте проделать то же самое, увеличивая скорость движения автомобиля.

Помните, что, двигаясь на автомобиле по прямой, вы держите голову прямо и, не поворачивая ее, а только глазами, пытаетесь увидеть что-то справа. Естественно, с первого раза может и не получиться. Тогда на низкой скорости (20-30 км/ч) сначала быстро поворачивайте голову в сторону объекта, бросайте на него взгляд, разворачивайтесь и, проезжая это же место, ловите объект взглядом, не поворачивая головы.

Упражнение № 7. Минимальная скорость

Необходимость заезжать на стоянку и парковаться вызывают у начинающего водителя большую головную боль. Можно даже испытать и глубокий стресс, особенно если приходится осваивать «механику». Одна из причин в том, что маневрирование должно происходить на скорости значительно меньшей, чем та, которая соответствует первой передаче и отпущенной педали газа.

Давайте научимся «играть» педалью сцепления, что необходимо в таких ситуациях. Как только вы тронулись с места, тотчас же уберите ногу с педали газа и плавно выжмите педаль сцепления. Автомобиль начнет плавно останавливаться. «Не дай ему остановиться»,— должен про-

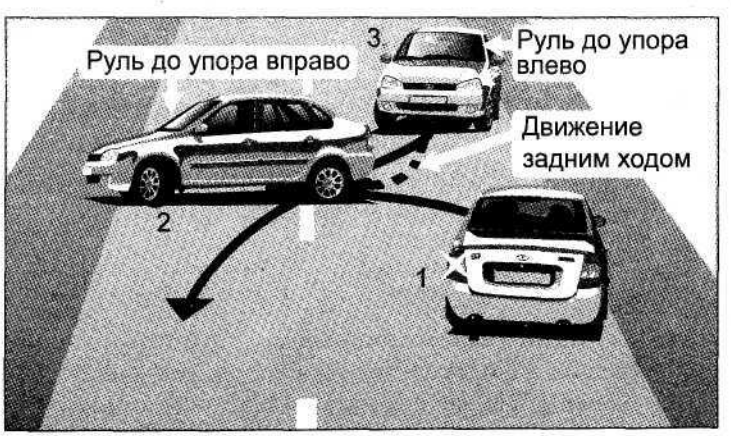
изнести про себя водитель в этот момент и снова плавно отпустить сцепление. Газ прибавлять совершенно не обязательно, ведь автомобиль пусть медленно, но катится, и для того чтобы поддержать это качение, мощности двигателя на холостых оборотах будет достаточно. Вы должны почувствовать игрой сцепления, что можете вести автомобиль медленнее, чем он едет на первой передаче. Научиться этому необходимо для того, чтобы перейти к выполнению маневров — поворотов и разворотов на ограниченном пространстве.

Прием перестановки, который мы рассмотрим ниже, трогание с места и езда со скоростью, меньшей, чем на первой передаче,— три кита, без которых невозможно освоить управление автомобилем.

Упражнение № 8. Маневрирование

Главные проблемы маневрирования возникают при движении задним ходом, а также в ограниченном пространстве, где очень сильно мешает увод кузова автомобиля в сторону при сильно вывернутых колесах. Для того чтобы не помять боковины автомобиля касанием о препятствия, необходимо почувствовать это боковое движение, увод корпуса автомобиля в сторону при повороте.

Перед поворотом налево, для того чтобы не задеть препятствие левыми дверьми, надо обязательно сначала сде-



лать так называемый заход направо. Сначала это кажется странным, но постепенно привыкаешь, поверьте. В ситуации, которая показана на рисунке, водитель столкнулся с, казалось бы, неразрешимой проблемой при выезде из гаража. Он делал все правильно, но автомобиль не вписывается в свободное пространство из-за препятствия, оказавшегося на его пути. Вот бы переставить машину хотя бы на метр левее, и тогда бы все получилось. Сделать это очень просто, если при движении вперед вывернуть колеса сначала до упора влево, а потом до упора вправо, выравнять их и снова подать назад. Автомобиль переставится как раз на тот метр, который позволит закончить маневр.

Прежде чем учиться правильно парковаться, необходимо обязательно освоить прием перестановки. Это избавит вас от многих стрессовых ситуаций. Вот одна из них. Вы хотели развернуться, но ширины дороги не хватило. Понятно, что надо подать назад, и вы делаете именно это. Ваша ошибка в том, что вы не меняли угол поворота руля, и машина поехала назад по тем же следам. Попробовали вперед и опять не вписались. Движение вперед-назад по одной и той же дуге ничего не дает. Мучение! Вовсе нет, если делать все правильно. Вот как надо. Допустим, вы разворачивались влево. Как только подъехали к препятствию, остановитесь и поверните руль до упора вправо. Теперь назад, причем достаточно проехать буквально метр. Остановитесь и выверните руль до упора влево. Вот как просто!

Обратите внимание, как легко крутить руль на месте. Это еще одно преимущество современных автомобилей, рулевое управление которых оснащено гидроусилителем. Крутить руль влево или вправо по ситуации необходимо обязательно до упора — таким образом вы максимально увеличите маневренность вашей машины, и вам потребуется минимальное место для совершения маневра.

Упражнение № 9. Вариант для а/м без тахометра

Ориентироваться в машине без тахометра можно только по звуку двигателя. Полезно попробовать газовать на холостых оборотах на похожей машине, оснащенной тахометром,

чтобы почувствовать этот звук, соотнося его с определенными оборотами. Кроме этого, слуховое восприятие очень важно для любого водителя, а для начинающего — особенно. Поэтому не рекомендуется громко слушать музыку в поездках. Например, часто о спускающей шине водитель узнает по нарастающему гулу от колеса. Изменение характера покрытия дороги также сопровождается изменением шума от колес автомобиля.

Упражнение № 10. Дозированное дросселирование

Установите ваш двигатель, работающий на холостом ходу, на 3000 об/мин. Затем плавно переведите стрелку на 2500 об/мин и вновь задержите, затем на 3000. Возвращайтесь вниз на 1500 оборотов, задерживаясь на промежуточной отметке. Проделайте два-три полных никла. Старайтесь с первого раза точно попасть кончиком стрелки тахометра на риску, соответствующую желаемым оборотам, и заставьте ее застыть в этом положении.

Упражнение № 11. Трогаемся с места

Всем известно, что первым камнем преткновения является злополучное трогание с места. Речь идет о том неуловимом моменте, когда, плавно нажимая на педаль газа и одновременно отпуская педаль сцепления, надо почувствовать некое «схватывание» и тут же плавно прибавлять газ. Выполнить два синхронных действия ногами начинающему водителю обычно крайне сложно, тем более что сильно мешает дрожь в коленках. Нужно ли вообще ловить этот пресловутый момент? Действительно ли дерганье при трогании с места и упорно глохнущий двигатель — непременные спутники начинающего водителя? Попробуем по-другому.

Знаете, что будет, если сильно прибавить газ, подняв обороты двигателя почти до максимальных, и просто бросить педаль сцепления? Автомобиль рванет с места, оставляя на асфальте черные следы от шин,— так стартуют на гонках. Попробуем мы что-то подобное, но в более ща-

дящей форме, подняв обороты двигателя всего до 1500—2000 об/мин. Если автомобиль оборудован тахометром, научиться держать такие обороты не проблема. На это, правда, потребуется некоторое время. Если на автомобиле тахометр отсутствует, держать обороты придется по звуку двигателя на слух. Это несколько сложнее и времени на то, чтобы освоить филигранную работу педалью газа, потребуется больше. Упражнение в любом случае очень полезное. Ученик начинает привыкать к педали газа, а главное — он начинает понимать, что педаль газа очень чувствительна и любое прикосновение к ней может вызвать резкое увеличение оборотов двигателя. Вряд ли удастся избежать того, что двигатель несколько раз взревет, раскручиваясь почти до максимальных оборотов, но, как говорится, на ошибках учатся. Как только ваш ученик научился держать постоянный газ, тут же он может плавно отпускать педаль сцепления. Никаких моментов, когда сцепление «схватывает», ловить не надо. Ваш автомобиль легко и плавно тронется с места. Держу пари, что если пригласить сто человек, ни разу не сидевших за рулем, и объяснить вышеизложенный прием, то поголовно все из этого числа с первого раза плавно, без рывков могут стронуть автомобиль с места.

Спросите у любого водителя с большим стажем, как он трогается с места. Скорее всего, вы услышите зазубренную когда-то в автошколе фразу: «Очень плавно отпускаю педаль сцепления, в то же время увеличиваю обороты двигателя». Водитель со стажем лукавит. Но на самом деле, трогаясь с места бесчисленное количество раз каждый день, он делает все совершенно не так. Ему незачем анализировать свой доведенный до автоматизма алгоритм движений. Но если бы он потрудился это сделать, то с удивлением обнаружил бы, что трогается таким образом: прибавляет газ до 1500—2000 об/мин, не пользуясь при этом тахометром и не слушая двигателя (при автоматизме выполнения заученных действий в этом нет необходимости), и тут же плавно отпускает педаль сцепления. Между этими двумя движениями нет паузы даже в секунду— это подтверждает, что никакого момента, когда сцепление начинает «брать», профессионал не ловит. Оптимальный вариант получается у

него чисто автоматически. Профессионал трогается с места абсолютно так же, как я советую трогаться вам. Троньтесь с места описанным выше приемом десять раз подряд.

Упражнение № 12. Виртуальная тренировка первой поездки

Наилучший способ для водителя с правами в кармане, но без малейшей уверенности в том, что он умеет водить машину, внимательно прочесть не только эту главу, но и всю книгу и начать разбираться в нюансах. Лучше всего подыскать среди родственников и знакомых бывалого автомобилиста и позаниматься на площадке троганием с места и маневрированием в его присутствии. К сожалению, практика показывает, что обучение мужем жены или тем более наоборот — прямой путь к ссорам и даже разводу. Значит, оптимальный вариант — хороший знакомый или еще лучше — дальний родственник. Затем в выходной день рано утром, когда движение на улицах минимальное, можно самостоятельно выехать на улицы населенного пункта, в котором вы проживаете. Отработайте какой-то основной из ваших будущих маршрутов — например, из дома на работу и обратно или в магазин, или в поликлинику.

Вечером, перед сном, вы должны суметь проехать освоенный маршрут мысленно. Это не шутка. Сядьте удобно дома в кресло, причем ваша поза должна максимально копировать вашу посадку в машине. Закройте глаза и мысленно представьте себя за рулем вашей машины. Выезжайте на виртуальные улицы и следуйте по вашему маршруту. Представляйте себе перекрестки со светофорами, разметку дороги. Особенно живо постарайтесь представить наиболее опасные места. Это перестроения, круговое движение, объезд остановок общественного транспорта. Такая тренировка действительно работает эффективно, и повторять ее желательно после проезда по каждому новому маршруту.

Упражнение № 13. Габариты

На тренировочной площадке не обойтись без ограничителя габаритов, его роль может выполнить палка высотой не ме-

нее полутора метров на подставке. Установив ограничитель на площадке (где нет автомобильного движения), подъезжайте к нему на маленькой скорости так, чтобы он приходился по центру вашего автомобиля. Подъехав как можно ближе, попробуйте объехать ограничитель, чтобы он остался сбоку. В следующих попытках постарайтесь подобраться ближе к ограничителю до того момента, пока вы его не коснетесь. Теперь вы точно знаете, где у вашего автомобиля проходит передняя часть крыла и бампера.

Проделывая это упражнение, ни в коем случае не отрывайте лопатки от сиденья и не вытягивайте по-гусиному шею. Оставайтесь в удобной позе — только так вы научитесь правильно чувствовать габариты автомобиля.

Затем приближайтесь к ограничителю задним ходом, чтобы понять, где у вас заканчивается автомобиль, вернее, его задний бампер. Без чувства габаритов научиться маневрировать и парковаться невозможно. Сделайте ворота (для этого понадобится еще одна палка), которые всего несколькими сантиметрами шире автомобиля, и старайтесь точно попадать в них.

Упражнение № 14. Попасть в колею

С какой точностью водитель ведет автомобиль? Имеется в виду буквально след от шины. Может ли водитель направить правые колеса так точно, чтобы два раза проехать по

своему собственному следу? Опытный гонщик отличается от простого водителя тем, что умеет вести машину с точностью по крайней мере в 10 сантиметров на большой скорости, и мы об этом поговорим позже. А сейчас такое упражнение.

Изготовьте из брусков ограничители и расположите их на удалении от автомобиля попарно. Проезжайте сначала левыми, затем — правыми колесами между брусков. Для начала можно просто нарисовать мелом на асфальте линию длиной не менее 20 метров (можно использовать и подходящую линию разметки). Попробуйте ехать так, чтобы правое колесо автомобиля шло точно по этой линии. Погрешность вначале будет очень велика, чтобы подкорректировать положение автомобиля, вам придется несколько раз выходить и смотреть, где в действительности находятся правые колеса вашей машины. Как только удастся установить автомобиль правыми колесами на линию, вообразите пунктир, проходящий от ваших глаз до линии на асфальте, через какой-то ориентир. Скорее всего, он будет где-то на дворниках. Так или иначе, запомните этот ориентир. Используя этот воображаемый пунктир, вы можете спокойно вести автомобиль правыми колесами по нарисованной линии. То же самое нужно проделать и с левой стороной, но это значительно проще.

В дальнейшем это упражнение вам очень пригодится, вы всегда будете знать, на каком расстоянии от края проезжей части вы ведете свой автомобиль. Вы не будете больше ударяться колесом о бордюр при подъезде к нему для остановки. Интересно, что с опытом вы постепенно забудете про свой «прицел» и начнете останавливаться у тротуара чисто интуитивно на оптимальном расстоянии (30 см). Выработанное таким образом «чувство колеи» очень пригодится при объезде ям, которыми так изобилуют российские дороги. Само собой разумеется, что никакой ориентир на капоте или на дворниках вам уже не понадобится. А вот смотреть на яму, когда вы хотите ее объехать, будет ошибкой. В этом случае надо смотреть туда, куда вы поведете машину, чтобы объехать яму. Вспомним, что водитель всегда следует за своим взглядом.

Упражнение № 15. На стоянку задним ходом

Парковаться задним ходом очень удобно. Именно так заезжают на освободившееся место вдоль тротуара водители во всех странах мира. Машина так устроена, что при движении назад она более маневренна и может повернуть на больший угол, а главное — не мешает этот пресловутый увод корпуса в сторону при полностью вывернутых колесах. Понятно, что первое время все начинающие водители и особенно женщины испытывают при парковке задним ходом настоящий стресс. Невольно хочется избежать этого маневра всеми правдами и неправдами и просто въехать между машин на свободное место передом, а выехать с грехом пополам задним ходом как получится. Одна моя знакомая говорила: «Езжу давно, но парковаться не умею и никогда не научусь!» Ошибочное мнение. На самом деле парковаться — увлекательное занятие, особенно когда все получается. Для этого надо знать несколько секретов.

Итак, заезжаем на стоянку, расположенную вдоль тротуара, задним ходом. Очень важно остановить машину так, чтобы выбрать удачную позицию для захода. Включите мигалку! Водитель, следующий сзади, получив сигнал о том, что вы желаете парковаться и ищете свободное место, скорее всего, объедет вашу машину. Желательно, как только переднее крыло вашей машины поравнялось со свободным местом, тут же энергичным движением руля сделать так называемый заход: описать небольшой полукруг в свободное место, туда, где вы намерены запарковаться. Что это дает? Во-первых, вы четко обозначаете водителю сзади свое твердое намерение парковаться именно здесь и он, скорее всего, все-таки остановится, чтобы предоставить вам место для совершения маневра, а не будет буквально подпирать вас в задний бампер. Во-вторых, вы поставите свой автомобиль несколько под углом, что облегчит прицеливание на свободное место.

Мы договорились, что вы сначала тренируетесь на площадке, где вашу парковку обозначают безобидные предметы: вешки, конуса, стойки. Две палки, высотой немногим более метра, необходимы — они показывают углы вообра-

жаемых автомобилей, стоящих спереди и сзади. Теперь — внимание! Развернитесь вполоборота назад, положив правую руку на спинку пассажирского сиденья. Включайте заднюю передачу и смело въезжайте на парковку. Ваша задача — не упереться задним колесом в бордюр тротуара, а правым передним крылом не задеть переднюю машину. Если расстояние до тротуара оказалось слишком большим, лучше всего повторить попытку, хотя есть и другой способ. Для того чтобы исправить эту ошибку, надо переставить задние колеса в сторону, то есть вправо. Что сделать, чтобы переставить буквально на метр задние колеса вправо, если спереди и сзади ограниченное пространство? Подаем сколько можно назад и выворачиваем передние колеса до упора вправо. Все очень просто: если мы хотим переставить задние колеса вправо, то и начало маневра начинаем с поворота руля вправо. Очень важно при таком маневрировании крутить руль до упора. У нас катастрофически мало места для маневра, и если расходовать его непродуктивно, мы не справимся с задачей. Проезжаем половину расстояния, отпущенного нам до заднего бампера передней машины, останавливаемся и поворачиваем руль до упора влево. Теперь немного вперед и снова стоп! Ставим колеса прямо и едем назад. Задние колеса действительно сместились вправо. Если выехать со стоянки вам не удается, вас приперли и место очень мало, выехать поможет этот же прием. Только переставлять машину вам надо будет уже влево. Значит, первый поворот руля — влево до упора, половина пути вперед, поворот вправо до упора, вперед. Руль прямо и назад.

При маневрировании очень важно овладеть этим приемом — уметь переставлять задние колеса влево и вправо. Если при этом еще и не забывать об уводе кузова автомобиля в сторону при полностью вывернутых колесах — считайте, что парковку вы освоили! Заезд на стоянку задним ходом, параллельно стоящим машинам происходит точно так же: сначала занимаем выгодную стартовую позицию, затем подаем задним ходом, стараясь точно попасть между машин. Если совершаем ошибку, исправляем ее, переставляя задние колеса влево-вправо.

В крупных городах с парковкой в центральной части возникают большие проблемы. Любой супермаркет или просто крупный магазин в Западной Европе обязательно имеет многоэтажную надземную или подземную парковку. Иначе попасть туда на автомобиле просто невозможно. Оставишь на одной из них свою машину — и весь центр города твой! Для женщин за рулем выделены специальные удобные места, занять такое мужчине — страшный позор! Отсутствие свободных мест на парковке — настоящий бич крупных городов. «Не езди в Париж на машине. Там невозможно ездить!» — говорили мне знакомые. Оказалось, ездить можно, но запарковаться — без шансов! Поиск места у дома в течение часа вечером после работы — обычное дело. Нередко его удается отыскать только в другом квартале, и на том спасибо! Вот где экономят каждый квадратный миллиметр. Машины стоят ровно, как по линейке, буквально бампер в бампер. Никому даже в голову не придет занять одной машиной два места. Мои знакомые парижанки, бывшие москвички, рассказывали, что могут запарковаться или выехать с парковки у тротуара, если спереди и сзади есть хотя бы по три свободных сантиметра. Сначала я не поверил, но нужда заставила самого попробовать — научился. Главное — поворачивать колеса в определенной последовательности от упора до упора, а мы с вами это уже проходили.

Упражнение № 16. Полное спокойствие!

Водитель, двигаясь в потоке транспорта, должен быть абсолютно спокоен, собран, уравновешен. Одна моя знакомая жаловалась, что ей очень трудно даются первые поездки по городу из-за того, что ее обуревает сильный, буквально смертельный страх. Особенно она боится помешать кому-то из других водителей. Я посоветовал ей следующий трюк: остановившись у светофора в группе автомобилей, просто выключить двигатель как раз в тот момент, когда зажжется зеленый свет светофора. Само собой, необходимо включить аварийную сигнализацию. «В первые секунды было жутко страшно: машины сзади стали

невыносимо сигналить! — рассказывала потом моя знакомая. — Но я повторяла про себя, словно заклятие: полное спокойствие, кому надо — объедет!» И страх постепенно исчез, нервозность прошла, а стресс куда-то улетучился. Пропустив пару циклов светофора, моя ученица спокойно завела двигатель и при очередном зеленом сигнале, спокойно включив передачу, плавно тронулась с улыбкой на устах, как будто ничего не случилось. Действительно, у каждого автомобиля может заглохнуть или забарахлить мотор, и никакого ужаса в этом нет. Проделав этот простой психологический тест несколько раз, вы обнаружите, что панический страх кому-то помешать на дороге у вас исчез и вы находитесь в состоянии спокойствия и полной концентрации внимания. Теперь можно полностью сосредоточиться на своих проблемах, на том, как вы ездите и что делаете.

Упражнение № 17. Положительный пример

Одной женщине, новичку, никак не удавалось обрести уверенность за рулем в городском потоке. Что делать? Решение подсказала сама жизнь. Ее подруга, заядлая автомобилистка, заехала за ней на своем Porsche (разумеется, с ручной КПП), и они поехали колесить по магазинам. Как тут было не обратить внимание на то, как хрупкая женщина с легкостью управляется с тугими педалями, уверенно маневрирует в плотном потоке. «Ничего сложного, посмотри, как я это делаю», приговаривала она, зная, что ее подругу мучают проблемы с вождением. Образ женщины, такой же как она сама, но с улыбкой управляющей мощным авто в городской сутолоке, прочно засел в голове. С этого момента у нашей начинающей автомобилистки уверенность за рулем появилась как по мановению волшебной палочки в первой же поездке. Рекомендую всем начинающим женщинам проделать такое же упражнение: покатайтесь по городу со своей подругой, которая отлично водит машину, внимательно наблюдая за ее действиями. Очень важно понять: мужчина на роль эталонного водителя не годится!

Упражнение № 18. Все зависит от вас

Типичная картина: вас подпирают. То есть водитель автомобиля, идущего сзади, не собирается соблюдать дистанцию и буквально «въезжает» в багажник вашего авто. Это создает нервозную обстановку, так как правый ряд занят и при всем желании вы не можете дать дорогу. Уступить в этой ситуации в любом случае будет самым разумным решением. Мы же договорились никогда не вступать ни в какие конфликты с другими участниками движения. Плавно прикоснитесь к тормозной педали левой ногой, не снимая правую ногу с педали газа. Тормозные фонари вашей машины вспыхнут, указывая на торможение. Преследователь в панике ударит по тормозам и отстанет. Не ждите, пока он снова накатит. Включите поворотник и уступите дорогу, перестроившись в правый ряд. Поймите, что делаете это ради сохранности своего автомобиля и своего здоровья. Это упражнение не так просто выполнить, как кажется. Дерзайте!

Упражнение № 19. Имитация круиз-контроля

(не рекомендуется выполнять в плотном потоке транспорта)

Упражнение развивает ваше чувство автомобиля, способность к прогнозированию и учит филигранной работе с педалью газа.

Старайтесь ехать, выдерживая произвольно заданную скорость —например, 60 км/ч или 90 км/ч, но максимально точно, не давая стрелке спидометра отклоняться ни на полмиллиметра от соответствующего деления. Вы с удивлением обнаружите, что делать это невероятно трудно. Вот едва заметный подъем, и вы инстинктивно чуть-чуть прибавляете газ, но... поздно — стрелка спидометра предательски сползла вниз. Если бы чуть раньше! Ситуацию улучшит только тренировка. За стрелкой спидометра следите периферийным зрением — все внимание на дорогу!

Упражнение № 20. Разгон — торможение

Ловите оптимальный баланс автомобиля и сводите перемещение его веса к минимуму. При каждом интенсивном

разгоне и замедлении старайтесь прибавлять и убавлять газ таким образом, чтобы на кузов машины не передавалось никаких толчков. Избегайте пробуксовки колес.

Упражнение № 21. Остановка машины

Это упражнение развивает способность четко дозировать тормозное усилие, а главное — увеличивать его прогрессивно. У каждого светофора и при каждой остановке нажимайте на педаль тормоза нежно и точно так же отпускайте ее. Настолько нежно, чтобы после полной остановки не чувствовалось качка кузова назад. Обращайтесь с педалью тормоза филигранно, стараясь свести к минимуму любое перераспределение веса машины. Рассчитывайте тормозной путь таким образом, чтобы замедление происходило равномерно, без грубых дотормаживаний, вызывающих клевки автомобиля. Такое обращение с педалью тормоза должно стать привычкой.

Упражнение № 22. «Бархатное» переключение

Всегда переключайте передачи настолько плавно, чтобы на кузов не передавалось даже малейшего толчка, будто вместо водителя скорость переключает «автомат». При переключениях вниз старайтесь не допускать резкого торможения двигателем, связанного с нарушением весового баланса по осям. Вообще, интенсивное торможение двигателем — контраварийный прием для машин без АБС и прочей электроники.

Упражнение № 23. Имитация старта на скользком покрытии

Трогайтесь таким образом: за секунду до старта поднимите обороты, например до 2000, выбирая свободный ход сцепления, а затем плавно отпустите педаль и, когда машина едва тронется, прибавляйте газ. Старайтесь, чтобы действия двумя педалями происходили синхронно, а стрелка тахометра в момент трогания не падала ниже исходной отметки.

Упражнение № 24. Переключение передач при движении с постоянной скоростью

Двигаясь на второй передаче, разгонитесь до 60—80 км/ч, включите третью передачу, затем снова вторую. Выжав сцепление перед включением второй передачи, поднимите обороты двигателя так, чтобы переход на вторую прошел мягко, без малейшего рывка машины. Момент переключения вверх и вниз не должен ощущаться. Повторяйте это упражнение несколько раз в день, стараясь не отклоняться от заданной скорости движения, но постепенно увеличивая скорость переключений.

Упражнение № 25. Переключение вниз с торможением

Переключайтесь вниз с торможением, делая перегазовку при включении понижающей передачи при каждой остановке у светофора! Старайтесь так точно «попадать в обороты», чтобы на кузов автомобиля не передавалось никаких рывков, даже при скоростном переключении!

Упражнение № 26. Прохождение поворотов

Поворачивайте руль на минимально возможный угол один раз в начале поворота, максимально спрямляя траекторию, и плавно возвращайте его в исходное положение на выходе. Старайтесь не доворачивать руль в повороте или на выходе из него — это грубейшая ошибка.

ЗОЛОТЫЕ ПРАВИЛА И ВАЖНЫЕ СОВЕТЫ ПО ВОЖДЕНИЮ

1. Проведите мини-тест, находясь за рулем вашей машины на улицах большого города с интенсивным движением: если вам постоянно мешают другие автомобили — значит, вы что-то делаете неправильно.

2. Правильная посадка за рулем предполагает не только комфорт и удобство для водителя, но и грамотное управление автомобилем. Положите вытянутую руку на верхнюю часть руля, касаясь обода запястьем, лопатки при этом плотно прижаты к спинке сиденья. Теперь возьмитесь за руль двумя руками в положении «без пятнадцати три». Руки будут незначительно согнуты в локтях.

3. Времена, когда водители полулежали за рулем, еле дотягиваясь до него абсолютно вытянутыми, прямыми руками, копируя автогонщиков, ушли в прошлое. Сегодня спинку кресла принято ставить практически вертикально.

4. Когда вы нажимаете на педаль сцепления, левая нога должна практически полностью выпрямляться. Правая нога должна опираться на пол у педали тормоза, а верхней частью лежать на педали тормоза. При нажатии на педаль газа достаточно просто повернуть верхнюю часть ступни вправо, не отрывая пятки от пола. При необходимости торможения — наоборот, влево. Вы сэкономите таким образом доли секунды, а они-то и могут стать решающими. Переставляя ногу с газа на тормоз другим способом или перенося ее по воздуху, вы теряете время.

5. Водитель, передающий руль из руки в руку, никогда не сможет точно определить, в каком положении находятся передние колеса его автомобиля, то есть повернуты ли они влево или вправо, или же стоят прямо. А знать это необходимо.

6. Руль поворачивают обеими руками, не изменяя их положения на нем до перекрещивания. Рука, находящаяся внизу, делает перехват за верхнюю часть руля, и вращение руля продолжается до упора. Итак, при повороте влево

правая рука всегда остается на руле в исходном положении, то есть соответствуя положению «три часа», когда колеса стоят прямо.

7. А что делать, когда водитель повернул руль в сторону заноса автомобиля? Ответ удивительно прост: не дожидаться ответной реакции автомобиля, то есть упреждать события. Для этого руль надо максимально быстро повернуть в сторону заноса и тут же возвратить в исходное положение. Повторить это несколько раз, с каждым разом уменьшая угол поворота колеса.

8. Рулите плавно и мягко. Не провоцируйте потерю сцепления колес с дорогой резкими движениями. Если автомобиль послушен, то им и управлять надо плавно и мягко, и только когда он выходит из повиновения, рулем надо действовать резко и быстро.

9. На автомобиле без АБС во время экстренного торможения исключается поворот руля. Он вызовет вращение автомобиля вокруг своей оси, но не изменит направление движения машины.

10. Как научиться правильно тормозить? Разумно начать с выполнения приема «прерывистого торможения». Правая нога привыкнет выполнять команду «тормозить — отпустить — тормозить» на уровне «мышечной памяти», минуя сознание.

11. С педалью тормоза надо обращаться очень корректно, если не сказать нежно. Резкое ударное нажатие на педаль тормоза также ухудшает баланс автомобиля на дороге, резко снижая устойчивость, как и резкое отпускание педали тормоза.

12. Если машина оснащена АБС, в аварийной ситуации, напротив, надо просто что есть мочи ударить ногой по педали тормоза.

13. Достаточно заблаговременно перевести селектор «автомата» в режим понижающей передачи — и резкий кратковременный сброс газа не приведет к переключению на прямую передачу, и при повторном резком нажатии автомобиль моментально устремится вперед, как будто на нем установлена обыкновенная механическая коробка.

14. Основное правило при разъездах на перекрестках,

«правило правой руки», гласит: «Водитель всегда должен беречь правый борт»,

15. Очень важно соблюдать дистанцию. Кто-то возразит: чуть больше дистанция — и сразу кто-то влезет! Посмотрите на проблему спокойно, без лишних эмоций. Ничего страшного не произойдет — даже если кто-то «влез», можно притормозить, чтобы восстановить безопасную дистанцию. Запомните: двигаясь вплотную за кем-то, вы лишаете себя обзорности, возможности выполнить маневр объезда или экстренного торможения. Малое расстояние до впереди-идущего автомобиля лишает вас главного оружия: времени и места для совершения контраварийных действий.

16. Остановку у светофора я советую делать следующим образом: плавно погасить скорость метров за 20—30 до остановившегося впереди вас автомобиля и медленно подкатиться к нему. Этот прием уменьшит вероятность наезда идущего сзади автомобиля, так как его водитель вынужден будет среагировать на ваше торможение заранее. Кроме этого, впереди вашего автомобиля будет достаточно места, чтобы вам самим успеть среагировать.

17. Возможность всегда объехать остановившийся впереди вас автомобиль — необходимое условие грамотной езды по городу. Привычка не подкатываться вплотную к переднему автомобилю даст вам независимость от действий других участников движения. Именно к независимости от обстоятельств надо всегда стремиться при управлении автомобилем.

18. При каждом перестроении обязательно включайте указатель поворота. К сожалению, водителей, соблюдающих это правило, среди российских водителей становится все меньше.

19. Быстрая езда по загруженному движением городу ничего, кроме стресса, лишних литров сожженного бензина, стертых покрышек и провоцирования аварийных ситуаций, не принесет.

20. Взгляды, бросаемые водителем в зеркала, должны быть минимально короткими. Лучше два коротких взгляда, чем один неоправданно длинный. Фокусируя взгляд на зеркалах заднего вида, водитель боковым зрением контро-

лирует обстановку перед автомобилем. Это абсолютно правильно и особенно важно в плотном потоке автомобилей, когда ситуация меняется за доли секунды.

21. Никогда никого не «запирайте» своим автомобилем. Как показывает практика, даже самая кратковременная блокировка ничего, кроме неприятностей, не принесет, даже если вы отлучились буквально «на минутку». Только вы отошли, как по «закону подлости» появляется водитель «запертого» автомобиля. Ситуация всегда очень нервная, и ваша вина в ней очевидна. Поставьте себя на место водителя, чья машина заперта, и вам все станет ясно.

22. Вот одна из таких ситуаций: выезд на главную дорогу под углом. Аварии здесь часты и как две капли воды похожи одна на другую. Случаются они так: водитель, находящийся спереди, начал движение, но засомневался, успеет ли он выехать, и затормозил. Водитель, находящийся сзади, видя, что машина перед ним поехала, посмотрел налево (убедиться в том, что он не создает помех тем, кто едет по главной дороге). В этот самый момент и раздается глухой металлический удар, сопровождающийся звоном разбитого стекла. Приехали! Чтобы не попасть в подобную досадную аварию, требуется запомнить всего лишь одно правило: «Не надо смотреть налево, пока автомобиль, находящийся перед вами, окончательно не уедет!»

23. Всем известно, что первым камнем преткновения является злополучное трогание с места. Речь идет о том неуловимом моменте, когда, плавно нажимая на педаль газа и одновременно отпуская педаль сцепления, надо почувствовать, что оно начинает схватывать, и тогда плавно прибавлять газ. Нужно ли вообще ловить этот момент?

24. Буксировка автомобиля. Запомним главное правило! Тормозит буксируемый, а буксировщик подтормаживает. Делается это следующим образом: перед замедлением движения или остановкой водитель переднего автомобиля поднимает руку вверх, давая сигнал водителю второго автомобиля, который начинает тормозить. Только после этого буксировщик может замедлить свой ход.

25. Маневрирование. Начинающий водитель получает большой стресс от того, что маневрирование должно про-

исходить на скорости значительно меньшей, чем та, которая соответствует первой передаче и отпущенной педали газа. Давайте научим начинающего водителя «играть» педалью сцепления в таких ситуациях. «Не дай ему остановиться»,— должен произнести учитель в этот момент, попросив ученика снова плавно отпустить сцепление. Газ прибавлять совершенно не обязательно, ведь автомобиль катится и для того, чтобы поддержать это качение, мощности двигателя на холостых оборотах будет достаточно. Ученик должен почувствовать игрой сцепления, что он может вести автомобиль медленнее, чем он едет на первой передаче.

26. При выполнении поворота в ограниченном пространстве делайте «заходы», то есть, например, при повороте влево, обязательно сначала берите чуть вправо!

27. Вот бы переставить машину буквально на метр левее — и тогда бы все получилось. Сделать это очень просто, если при движении вперед вывернуть колеса сначала до упора влево, а потом до упора вправо, выровнять их и снова подать назад. Автомобиль переставится как раз на тот метр, который позволит закончить маневр. Прежде чем учить новичка правильно парковаться, ему необходимо освоить прием перестановки. Это избавит его от многих стрессовых ситуаций.

28. Секрет высшего водительского мастерства прост: разгоны, торможения, повороты, переключения передач и остановки должны сопровождаться минимальным перемещением (перераспределением) веса автомобиля. Плавность, плавность и еще раз плавность — вот три кита мастерства профессионала экстра-класса.

29. Профессионал не делает ни одного лишнего движения. Его действия максимально плавные, даже если выполняются с очень высокой скоростью. Он способен строго дозировать и координировать свои действия, прогнозировать их результат.

Содержание

ВСТУПЛЕНИЕ АВТОРА 4
ЧТО ТАКОЕ ХОРОШИЙ ВОДИТЕЛЬ? 7
ЛЕКАРСТВО ОТ АВАРИЙ 11
ЧТО ТАКОЕ ОЧЕНЬ ХОРОШИЙ ВОДИТЕЛЬ? 12
ВЕДЕНИЕ ВЗГЛЯДА 18
АВТОМАТ ИЛИ МЕХАНИКА? 20
УПРАЖНЕНИЯ И ТРЕНИНГИ 23
ЗОЛОТЫЕ ПРАВИЛА И ВАЖНЫЕ СОВЕТЫ ПО ВОЖДЕНИЮ 43

М. Г. Горбачев

ЧТО НЕ РАССКАЖЕТ ИНСТРУКТОР ПО ВОЖДЕНИЮ

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 17.12.2007.
Формат 84x108 $^{1}/_{32}$. Печать офсетная. Бумага тип. Усл. печ. л. 2,52.
Тираж 10 000 экз. Заказ № 7109.

Отпечатано в ОАО «Тульская типография».
300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.