

АВТО
школа

Алексей Громаковский

ПАМЯТКА ПО ВОЖДЕНИЮ

для обучающихся в автошколах



www.avtotut.ru
РЕКОМЕНДУЕТ

 **ПИТЕР**

Алексей Громаковский

**Памятка по вождению для
обучающихся в автошколах**

«Питер»

2009

Громаковский А. А.

Памятка по вождению для обучающихся в автошколах /
А. А. Громаковский — «Питер», 2009

Эта книга будет весьма полезна ученикам автошкол, которые собираются сдавать экзамен по вождению в ГИБДД. Все вопросы и ситуации, с которыми придется столкнуться при подготовке к экзамену, освещены предельно просто и понятно и сопровождаются иллюстрациями и схемами. Книга рекомендована интернет-порталом www.avtotut.ru.

Содержание

Введение	5
1. Первые водительские навыки	6
Правильная посадка в автомобиль	6
Органы управления автомобилем	9
Основные органы управления	9
Дополнительные органы управления	15
Правильное руление	17
Правильное торможение	20
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Алексей Алексеевич Громаковский

Памятка по вождению для обучающихся в автошколах

Введение

Прежде чем стать владельцем водительского удостоверения, вы должны будете пройти обучение и сдать экзамены. Получить все необходимые знания и навыки можно одним из трех способов:

- ◆ самостоятельно выучить Правила дорожного движения и освоить навыки вождения;
- ◆ взять индивидуальные уроки у лицензированных специалистов;
- ◆ пройти полный курс обучения в автошколе со сдачей внутренних экзаменов.

Большинство кандидатов на получение водительского удостоверения предпочитают третий путь. Однако, какой бы из них вы ни выбрали, в конце концов все равно придется оказаться в экзаменационном отделении ГИБДД. Там вас зарегистрируют и назначат дату экзаменов.

Сдавать придется три экзамена:

- ◆ теория;
- ◆ вождение на автодроме (площадке);
- ◆ вождение в реальных городских условиях.

Теоретический экзамен сдается по утвержденным ГИБДД билетам, единым для всей Российской Федерации. В данном издании мы не будем касаться теоретического экзамена, так как ему посвящен ряд отдельных книг нашего издательства: «Билеты для экзамена в ГИБДД с комментариями. Категории А и В».

Ниже речь пойдет о втором и третьем этапах экзаменов. На тренировочной площадке вам придется продемонстрировать умение выполнять фигурное вождение автомобиля, а в городе – под контролем экзаменатора без проблем проехать по заранее установленному маршруту.

1. Первые водительские навыки

Правильная посадка в автомобиль

Правильно садиться в машину нужно следующим образом: откройте дверь, правую ногу направьте в район педали газа, после чего садитесь на сиденье. Не забудьте как следует захлопнуть дверь: если она откроется во время движения, это может привести к ДТП, виновником которого однозначно признают вас.

Теперь вам предстоит принять удобную позу и отрегулировать свое рабочее место (рис. 1.1) таким образом, чтобы чувствовать себя за рулем максимально комфортно.



Рис. 1.1. Рабочее место водителя

На начальном этапе обучения важно выработать умение принимать правильную водительскую позу. Если вы изначально привыкнете садиться в автомобиль неправильно, впоследствии будет очень трудно переучиваться. Учтите, что неправильная водительская поза приводит к быстрой умственной и физической утомляемости.

Вкратце описание правильной позы водителя можно представить примерно следующим образом:

- ◆ спина плотно прилегает к спинке сиденья и расположена почти вертикально (с небольшим наклоном);
- ◆ руки слегка согнуты в локтях, большие пальцы плотно держат обод рулевого колеса, обхватывая его;

- ◆ ноги слегка выдвинуты вперед и не касаются коленями руля при постановке ступней на педали;

- ◆ когда ноги находятся в нормальном положении, подколенные впадины расположены в 3–5 см от переднего края подушки сиденья;

- ◆ зеркала заднего вида отрегулированы таким образом, что водитель видит пространство сзади и слева от автомобиля, не поворачивая при этом головы.

Первое, что нужно сделать после посадки на водительское сиденье, – отрегулировать его положение под себя. В любом автомобиле сиденье можно регулировать путем продольного перемещения, а также изменения наклона его спинки. Для этого предназначены специальные регулировочные устройства. Эксплуатация автомобиля с неработающими регулировочными устройствами водительского сиденья запрещается.

Перемещая водительское сиденье вперед-назад, отрегулируйте его положение так, чтобы левой ногой, слегка согнутой в колене, можно было нажать педаль сцепления до упора.

Отрегулируйте наклон спинки сиденья так, чтобы руки удобно лежали на руле. Учтите, что руки должны быть согнуты в локтях лишь немного, в противном случае вам будет очень неудобно поворачивать руль (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Регулировка водительского сиденья

Отрегулируйте положение подголовника. Его жесткая часть должна быть максимально приближена к затылку и находиться на одном уровне с кончиками ушей или быть чуть выше их.

После того как вы отрегулировали водительское сиденье, попробуйте нажать на педали, переключить передачи, покрутить рулевое колесо – возможно, придется еще немного подкорректировать свою позу.

ВНИМАНИЕ

Категорически запрещается регулировать водительское сиденье во время движения автомобиля.

Найдя удобную позу, приступайте к регулировке зеркал заднего вида. Необходимо установить их таким образом, чтобы в салонном зеркале полностью помещалось заднее стекло машины, а в боковом отображался борт автомобиля по касательной. **Не забудьте пристегнуть ремень безопасности!**

Теперь проверьте правильность выбранной позы. Для этого, не наклоняясь и оставляя спину прислоненной к сиденью, переведите правой рукой рычаг переключения передач в положение, наиболее отдаленное от водителя (как правило, это третья или пятая передача, иногда – задняя). При этом ваша левая рука остается на верхней части руля, а вы не должны испытывать дискомфорта. Положение рук должно обеспечивать максимальный угол поворота рулевого колеса в любую сторону, а также гарантировать точность действий как двумя руками, так и каждой из них по отдельности.

Учтите, что при правильной посадке на водительском месте масса вашего тела должна восприниматься только сиденьем. Ноги и руки должны быть полностью разгружены. Отмечу, что руки могут использовать рулевое колесо в качестве дополнительной точки опоры, – это предотвращает усталость мышц, и при этом они должны быть полностью расслаблены. Но держать руль следует достаточно крепко, чтобы исключить возможность его выскальзывания в самый неподходящий момент (например, при езде по ухабистой дороге).

Органы управления автомобилем

Современный легковой автомобиль в обязательном порядке имеет следующие **органы управления:**

- ◆ рулевое колесо;
- ◆ педали сцепления, тормоза и газа (последнюю педаль называют также акселератором или педалью управления дросселем);
- ◆ рычаг коробки переключения передач;
- ◆ рычаг стояночного тормоза (коротко – ручник).

Это основные органы управления. Кроме них имеются **дополнительные органы управления:**

- ◆ переключатель указателей поворотов;
- ◆ включатель габаритных огней;
- ◆ переключатель света фар;
- ◆ включатель стеклоочистителя и стеклоомывателя;
- ◆ замок зажигания.

Остановимся подробнее на каждом из перечисленных органов управления.

Основные органы управления

Рулевое колесо является одним из важнейших элементов управления автомобилем (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Рулевое колесо автомобиля

С его помощью вы придаете транспортному средству необходимое направление во время движения. В соответствии с действующими ПДД РФ при неисправности рулевого управления запрещается не только эксплуатация автомобиля, но и его дальнейшее движение. Иначе говоря, если в дороге у вас сломался руль, дальше ехать категорически запрещается, поскольку

это может привести к ДТП. Оптимальный вариант в данном случае – буксировка автомобиля методом частичной погрузки либо его транспортировка с помощью специально предназначенного эвакуатора.

Воздействовать на руль нужно обязательно двумя руками (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Руки правильно держат рулевое колесо

К сожалению, на российских дорогах часто можно встретить лихачей, которые с показной легкостью пренебрежительно манипулируют рулевым колесом. Такие действия не только недопустимы, но и опасны. Если автомобиль внезапно наедет на препятствие либо во время движения будет проколото или вообще лопнет колесо, руль в одной руке можно не удержать, что чревато серьезным ДТП.

У большинства автомобилей на руле находится клавиша звукового сигнала. Чтобы вызвать последний, достаточно нажать на нее.

ПРИМЕЧАНИЕ

В соответствии с действующими ПДД в населенных пунктах подача звукового сигнала разрешена только для предотвращения ДТП.

В современных автомобилях конструктивно предусмотрено противоугонное устройство – блокировка руля, которое срабатывает, когда водитель достает ключ из замка зажигания и немного проворачивает руль в одну или другую сторону. После того как раздастся характерный щелчок, повернуть рулевое колесо будет невозможно и блокировка снимется только с помощью ключа зажигания. Если данное противоугонное устройство неисправно, эксплуатация автомобиля категорически запрещается. Представьте, что может возникнуть на дороге, если при повороте на перекрестке у вас внезапно заблокируется руль.

Педаль сцепления предназначена для его включения и выключения. Механизм сцепления представляет собой устройство, которое с помощью силы трения передает крутящий момент от двигателя автомобиля через коробку передач к ведущим колесам. Главной задачей сцепления является кратковременное отключение двигателя от коробки переключения передач, а также плавное соединение этих агрегатов при работающем двигателе.

Нажав на педаль сцепления, вы тем самым отсоединяете двигатель автомобиля от ведущих колес. При отпущенной педали двигатель с помощью сцепления постоянно передает крутящий момент на ведущие колеса, в результате чего автомобиль движется.

ВНИМАНИЕ

Педаль сцепления водитель должен нажимать левой ногой, а педали тормоза и газа – правой.

Нажимать педаль сцепления следует быстро, плавно и до упора. Отпускать же ее нужно в три этапа.

◆ Вначале следует немного отпустить педаль сцепления: это даст возможность пружинам нажимного диска подвести к маховику двигателя ведомый диск сцепления так, чтобы они слегка соприкоснулись. В это время между диском и маховиком возникает легкая сила трения, и диск начинает вращаться, что заставляет автомобиль понемногу двигаться.

◆ Далее нужно еще немного отпустить педаль сцепления (примерно до середины ее хода) и совсем ненадолго (не более чем на пару секунд) задержать ее в этом положении. Это необходимо для того, чтобы скорости вращения диска и маховика уравнились. В результате автомобиль будет двигаться быстрее.

◆ На заключительном этапе педаль сцепления нужно отпустить полностью. Это приведет к тому, что оба диска (нажимной и ведомый) станут единым целым и будут вращаться вместе с маховиком с одинаковой скоростью. Крутящий момент будет полностью передаваться на ведущие колеса автомобиля через коробку переключения передач, и машина будет ехать со скоростью, соответствующей включенной передаче.

Самая распространенная ошибка новичков заключается в том, что они слишком резко бросают педаль сцепления (через это проходят все без исключения начинающие водители), в результате чего двигатель глохнет. Это приводит к быстрому выходу из строя механизма сцепления, и любой инструктор по вождению скажет, что на учебных автомобилях именно оно ломается чаще всего.

Тормозная педаль предназначена для приведения в действие рабочей тормозной системы автомобиля.

ПРИМЕЧАНИЕ

Тормозная система любого автомобиля состоит из рабочей и стояночной тормозных систем.

Задача рабочей тормозной системы автомобиля – уменьшение скорости его движения вплоть до полной остановки. Когда водитель нажимает педаль тормоза, это усилие через гидравлический привод передается на тормозные механизмы всех колес машины.

Работать с педалью тормоза нужно правой ногой. Главное ее отличие от педалей сцепления и газа заключается в том, что ее нельзя выжать до упора. Если это становится возможным, значит, тормозная система автомобиля неисправна и требует ремонта.

Если же педаль тормоза слишком мягкая, значит, износились тормозные колодки или в системе гидравлического привода тормозов есть утечка тормозной жидкости. В любом случае необходимо немедленно устранить неисправность.

ПДД запрещают не только эксплуатацию, но и дальнейшее движение автомобиля, у которого неисправна рабочая тормозная система. Стоит ли говорить, какими катастрофиче-

скими последствиями чреват внезапный отказ тормозов во время движения или недостаточная эффективность торможения.

Педаль газа также управляется правой ногой. При нажатии на нее двигатель начинает увеличивать обороты, следовательно, растёт скорость движения автомобиля. Педаль газа при стандартном движении действует в очень небольшом диапазоне: современные двигатели отличаются чуткостью и реагируют даже на ее незначительное нажатие.

Рычаг переключения передач расположен справа от водителя (рис. 1.5). В некоторых старых автомобилях (например, «Волга ГАЗ-21») он установлен на рулевой колонке, но это исключение из общего правила.



Рис. 1.5. Рычаг механической коробки переключения передач

Водитель переключает передачи в зависимости от выбранного скоростного режима правой рукой, предварительно выжимая сцепление. Включение требуемой передачи осуществляется перемещением рычага в соответствующее положение.

ПРИМЕЧАНИЕ

В руководстве пользователя автомобиля обязательно есть схема переключения передач.

Переводом рычага переключения передач в нейтральное положение вы надолго отключаете ведущие колеса автомобиля от двигателя (в отличие от выжимания сцепления, что позво-

ляет делать это только на очень короткий промежуток времени, для переключения передач). В нейтральном положении рычаг свободно двигается в поперечном направлении. На современных «легковушках», как правило, устанавливается пятиступенчатая коробка передач. Это значит, что машина имеет пять передач для движения в переднем направлении и одну передачу для движения в заднем направлении. В автомобилях времен Советского Союза 1970-1980-х гг. выпуска устанавливалась четырехступенчатая коробка передач.

Каждый водитель знает: чем ниже передача, тем она мощнее, но в то же время медленнее. Поэтому самые мощные передачи, предназначенные для начала движения и езды на малой скорости, – это первая и задняя. При их включении мотор легко крутит колеса, однако высокую скорость на них не разовьешь: двигатель будет работать на больших оборотах, громко реветь, но все это бесполезно – быстрее, чем до скорости 10–20 км/ч, автомобиль не разгонится.

Поэтому после трогания с места и небольшого разгона нужно перейти на вторую передачу, менее сильную, но зато более быструю. На ней уже можно развить скорость 30–40 км/ч, чтобы переключиться на третью передачу, еще более скоростную, но менее мощную, и т. д.

Если в автомобиле используется автоматическая коробка переключения передач, то смена передач осуществляется автоматически, а педаль сцепления отсутствует (рис. 1.6).



Рис. 1.6. Рычаг автоматической коробки переключения передач

При движении на низких передачах автомобиль требует больше топлива, чем при движении на высоких.

Следовательно, чем выше передача, тем больше экономия.

Ручной тормоз почти всегда располагается между передними сиденьями автомобиля. Стояночная тормозная система обеспечивает удержание автомобиля от произвольного движения во время его стоянки. Включить ее можно, подняв ручник в верхнее положение, – при этом будут приведены в действие тормозные механизмы задних колес, они заблокируются и обеспечат неподвижность вашего автомобиля.

Когда ручник «затянут» (то есть поднят), то для предотвращения самопроизвольного снятия он автоматически блокируется специально предназначенной защелкой. Необходимо нажать на кнопку, расположенную на конце рычага, чтобы опустить ручник (на водительском языке это называется «снять автомобиль с ручника»).

Дополнительные органы управления

В соответствии с действующими ПДД перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. Для этого предназначен **переключатель указателей поворота**, который в большинстве случаев установлен на рулевой колонке и представляет собой небольшой пластмассовый рычаг, приводимый в действие пальцами руки.

Переключатель указателей поворотов имеет три положения: одно из них (центральное) является нейтральным – в это время все указатели выключены, два других (верхнее и нижнее) предназначены для включения указателя поворота соответствующего направления.

ПРИМЕЧАНИЕ

В ПДД сказано, что подача сигнала указателями поворота должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения, при этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения. подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

При остановке или стоянке в темное время суток и в условиях недостаточной видимости водитель должен обозначить габариты своего транспортного средства с помощью габаритных огней. Для этого в автомобиле предназначен **включатель габаритных огней**, который может находиться на рулевой колонке, на рычаге переключателя поворотов или на приборной панели – в зависимости от конкретного автомобиля (например, в «Жигулях» он находится слева от замка зажигания).

В соответствии с ПДД в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должен быть включен ближний или дальний свет фар. Кроме этого, фары могут использоваться и в других случаях, например, переключением света фар водители могут предупреждать друг друга об опасности. Для выполнения подобных манипуляций в любом автомобиле имеется **переключатель света фар**, который в большинстве случаев установлен на рулевой колонке (часто он совмещен с переключателем указателей поворота).

Стеклоочиститель и стеклоомыватель – исключительно важные приборы, которые обеспечивают видимость во время движения в дождь или снегопад, а также при движении по грязным дорогам (например, когда из-под колес впереди идущего автомобиля на лобовое стекло вашей машины летят брызги). В соответствии с действующими ПДД запрещается эксплуатация автомобиля, если у него не работают стеклоочистители и стеклоомыватели. Для включения и выключения данных устройств (стеклоочиститель может работать минимум в двух режимах) предназначены специальные переключатели, которые обычно установлены на рулевой колонке.

ПРИМЕЧАНИЕ

На некоторых автомобилях конструктивно предусмотрены также очистители и омыватели фар. Эти приборы не являются устройствами, которыми должен быть оборудован каждый автомобиль (в отличие от стеклоочистителя и стеклоомывателя). Однако при движении по грязным дорогам данное приспособление довольно удобно, поскольку избавляет водителя от необходимости выходить из машины и вручную протирать фары: он может их помыть и почистить прямо во время движения, находясь на своем месте.

Замок зажигания – исключительно важный прибор, с помощью которого водитель заводит транспортное средство (рис. 1.7). При первом повороте ключа в замке включается собственно зажигание, при дальнейшем повороте срабатывает стартер, который представляет собой электрический двигатель постоянного тока. Когда водитель поворачивает в замке зажигания ключ в положение «Запуск», то электрический ток через реле подается от аккумуляторной батареи на обмотку стартера. В результате срабатывает тяговое реле, специальная шестерня стартера цепляется за маховик двигателя и проворачивает его. Поскольку зажигание уже включено, то двигатель заводится и начинает работать.



Рис. 1.7. Замок зажигания с ключом

Помните, что сразу после запуска двигателя необходимо выключить стартер, отпустив ключ в замке зажигания. Принудительное удержание ключа при работающем двигателе в положении «Запуск» может быстро вывести стартер из строя: тяжелый вращающийся венец маховика как минимум просто «перемелет» шестерню стартера. Не исключено, что стартер получит и другие повреждения (сгорит тяговое реле и др.). По этой же причине ни в коем случае нельзя включать стартер при работающем двигателе.

Правильное руление

Многие новички думают: «Самое главное – это тронуться с места и поехать, а также научиться переключать передачи. Ну а рулем работать – это проще простого: куда надо ехать, туда и поворачивай». На самом деле техника работы с рулевым колесом намного сложнее, чем может показаться на первый взгляд.

ВНИМАНИЕ

Не рекомендуется поворачивать руль, когда автомобиль находится в неподвижном состоянии с выключенным двигателем. Во-первых, это приводит к преждевременному износу шин, во-вторых, при выключенном двигателе не работает гидравлический усилитель, поэтому вы можете повредить рулевой механизм.

Каждый водитель должен уметь поворачивать рулевое колесо, не снимая с него рук, это умение особенно пригодится при движении по скользкой дороге.

Держать руль следует не сильно, но в то же время достаточно крепко: когда автомобиль движется, даже небольшое усилие может резко изменить траекторию его движения. Запрещается убирать с рулевого колеса обе руки во время движения автомобиля, потому что вовремя «поймать» его в случае необходимости вы, возможно, не успеете.

Каждый водитель должен четко представлять себе, куда именно в данный момент направлены управляемые колеса его автомобиля (то есть иметь так называемую «обратную связь» с автомобилем). Следует использовать специальную технику руления, приведенную ниже, чтобы не потерять обратную связь при повороте с большим углом.

◆ Одна рука, которая контролирует положение руля, должна оставаться на месте. При выполнении левого поворота это будет правая рука, а при выполнении правого – левая. Следовательно, если вы выполняете поворот налево, то перехватывать рулевое колесо будет левая рука, а при правом повороте – правая. Контролирующая рука будет постоянно находиться на своем месте и на нем же останется при возврате рулевого колеса в исходное положение. Вы можете сменить контролирующую руку в тот момент, когда руль при повороте проходит свое нейтральное положение.

◆ Поворачивать рулевое колесо необходимо двумя руками, по возможности не перехватывая его, на максимально больший угол. Перехватывайте руль только при невозможности дальнейшего поворота. Многие новички допускают одну и ту же распространенную ошибку: поворачивая рулевое колесо, они постоянно перехватывают его через очень короткие расстояния. Такое «мельтешение» совершенно ни к чему, более того – оно чревато потерей контроля над транспортным средством.

Допустим, вам необходимо повернуть налево под большим углом (такое бывает, например, при проезде У-образных перекрестков). В данном случае правая рука контролирующая, а перехватывать рулевое колесо нужно левой. Сразу после того, как левая рука охватит руль, нужно раскрыть пальцы правой руки и упереться ладонью в обод рулевого колеса, что позволит повернуть ее относительно точки соприкосновения и опять охватить руль. В результате руки на ободе рулевого колеса примут исходное положение. Если необходимо произвести еще один оборот, все перечисленные действия следует повторить.

◆ При возврате рулевого колеса в нейтральное положение контролирующая рука должна оставаться на своем месте. Для того чтобы повернуть ладонь относительно руля, разожмите пальцы и слегка упритесь ладонью в обод. При скрещивании рук левая возвращается на свое место, а затем рулевое колесо двумя руками приводится в нейтральное положение.

◆ Бывает так, что сразу после этого необходимо повернуть руль в правую сторону (данный прием используется для выхода из заноса). В таком случае нужно быстро выполнить смену ведущей руки – это позволит вам всегда иметь обратную связь с автомобилем. В данной ситуации руки должны действовать симметрично тому, как они действуют при выполнении левого поворота.

В зависимости от текущей дорожной ситуации и особенно от того, насколько быстро она меняется, техника руления может осуществляться одним из двух способов: силовым или скоростным. Далее кратко рассмотрим каждый из них.

Сущность **силового способа** управления рулевым колесом заключается в том, что вы работаете либо одновременно двумя руками без перехвата, либо каждой рукой по очереди, но с перехватами. При повороте руля старайтесь не допускать скрещивания рук, поскольку можно потерять контроль над машиной и спровоцировать возникновение аварийной ситуации. Рулевое колесо нужно пропускать сквозь пальцы, а положение рук изменяется в зависимости от угла поворота.

Далее приведен пример выполнения правого поворота при использовании силового способа управления рулем.

◆ Приведите руки на рулевом колесе в исходное положение. Затем скользящим движением переместите правую вверх по рулю таким образом, чтобы она не заходила на воображаемом часовом циферблате за цифру 12. После этого поверните рулевое колесо по направлению часовой стрелки правой рукой, левая рука в данной ситуации должна скользить вниз по ободу руля в направлении, противоположном направлению его вращения.

◆ Затем крепко возьмите руль в нижней его части левой рукой и продолжите поворот в том же направлении настолько, насколько это необходимо, причем одновременно правая рука скользящим движением должна перемещаться по ободу рулевого колеса вверх.

◆ Выровнять траекторию движения автомобиля после совершения правого поворота можно, пропустив руль в обратном направлении сквозь пальцы, при этом следите внимательно за тем, чтобы он самопроизвольно не вращался.

Как правило, силовой способ работы с рулевым колесом используется при движении по неровным и грунтовым дорогам, по колеям, на ухабистых дорогах и т. п. Характерной особенностью силового способа является то, что в данном случае водитель транспортного средства всегда четко представляет себе, на какой угол и в каком направлении повернуты управляемые колеса его автомобиля.

Скоростной способ работы позволяет поворачивать руль в нужном направлении примерно в 3–5 раз быстрее, чем при использовании силового способа (в немалой степени это зависит от индивидуальных качеств водителя). Скоростной способ позволяет оперировать как одной, так и двумя руками, а также сочетать использование рук. Скоростной способ при повороте руля на угол более 180° позволяет применять перекрестный перехват рук.

ВНИМАНИЕ

В отличие от силового, скоростной способ работы с рулевым колесом не дает водителю возможности четко представлять себе направление управляемых колес автомобиля. Это существенный недостаток: обратная связь является одним из важнейших условий, позволяющих своевременно вывести транспортное средство из поворота и стабилизировать его при попадании в занос.

Если вы хотите повернуть направо, используя скоростной способ и работая при этом одной рукой, то из начального положения выполните переход от захвата рулевого колеса к рулению тыльной стороной кисти. На первый взгляд это может показаться сложным, но доста-

точно всего нескольких тренировок – и вы освоите этот прием. В нижней части руля осуществляется руление тыльной стороной кисти и последовательным переходом:

- ◆ к рулению открытым хватом через ребро ладони;
- ◆ затем к рулению открытым хватом с переходом к рулению закрытым хватом;
- ◆ наконец, к рулению закрытым хватом.

Из начального положения поверните рулевое колесо направо до того момента, когда нужно будет выполнить скоростной перехват правой рукой, чтобы выполнить правый поворот, используя скоростной способ руления с перекрестным перехватом. Затем продолжайте поворот руля левой рукой, одновременно выполняя перехват правой руки (момент начала перекрестного перехвата). После того как вы выполните перехват правой рукой, осуществляется дальнейший поворот рулевого колеса до момента перехвата обода руля левой рукой. Затем выполняется поворот рулевого колеса правой рукой со скоростным перехватом левой рукой, а по окончании перехвата производится поворот руля левой рукой с последующим перехватом правой (завершение перекрестного перехвата).

Выбирая подходящий способ работы с рулевым колесом, не забывайте, что угловая скорость поворота руля должна быть сопоставима с выбранной траекторией движения, а также со скоростью транспортного средства. Например, если в процессе движения неожиданно возникла необходимость выполнить тот или иной маневр (объехать препятствие, выбоину на дороге и т. п.), настоятельно рекомендуется применять только скоростной способ (особенно если скорость движения вашего автомобиля не превышает 50–60 км/ч). Стандартный хват рулевого колеса разрешается изменять, когда вы полностью контролируете ситуацию и можете точно спрогнозировать свои действия при прохождении поворота, адекватно оценив его крутизну и допустимую скорость движения.

Чем выше уровень профессионализма водителя, тем реже он использует в управлении автомобилем скоростной способ работы с рулевым колесом. И наоборот: чем ниже мастерство, тем чаще человек вынужден пользоваться скоростным способом. Поэтому обязательно в процессе обучения уделите должное внимание совершенствованию техники руления.

Очень часто встречается такое явление: после выполнения маневра (разворота, прохождения поворота и т. п.) водитель отпускает руль в «свободное плавание» и ждет, когда он самостоятельно вернется в исходное положение. Учтите, что с точки зрения безопасности дорожного движения так поступать нельзя. Дело в том, что при разбалансированном стабилизирующем моменте (причиной этого могут быть неотрегулированные развал и сходжение колес, незначительные неполадки в рулевом механизме и др.) руль может не вернуться в начальное положение, а остановиться раньше времени, и тогда избежать неприятностей будет очень трудно. Если же вы не можете обойтись без такого приема, хотя бы придерживайте рулевое колесо скользящим хватом, чтобы в любой момент у вас была возможность своевременно отреагировать соответствующим образом на его нештатное поведение.

Еще одна плохая привычка, присущая многим водителям, – работа с рулевым колесом одной рукой, в то время как другая лежит, например, на рычаге переключения передач. Подобным образом грешат даже владельцы автомобилей с автоматической коробкой переключения передач, что совсем уж нелогично – ведь во время движения рычаг установлен в одно и то же положение «D» и держать на нем руку нет необходимости.

Правильное торможение

Торможение – процесс, направленный на снижение скорости транспортного средства вплоть до его полной остановки. Умение грамотно и эффективно тормозить является одним из условий обеспечения безопасности при движении на автомобиле.

Специалисты выделяют два основных вида торможения: экстренное и служебное. Экстренное торможение называют также «нештатным», а служебное – «штатным».

Экстренное торможение является максимально интенсивным и применяется при возникновении сложной и непредвиденной дорожной обстановки: для предотвращения наезда на пешехода, столкновения с другим транспортным средством либо иным внезапно появившимся препятствием и т. п. Во многих случаях избежать ДТП удастся лишь с помощью экстренного торможения. Именно поэтому оно и называется «нештатным»: водитель не предполагает снизить скорость или остановиться, но вынужден это сделать как можно быстрее для предотвращения

ДТП.

При выполнении экстренного торможения нельзя ни в коем случае поворачивать рулевое колесо, поскольку в подавляющем большинстве случаев это приводит к закручиванию автомобиля вокруг своей оси. Изменить траекторию движения с помощью данного приема вам не удастся, как ошибочно полагают многие. Выполняя экстренное торможение, старайтесь сохранить за рулем свою обычную позу, не наклоняйтесь вперед (одна из самых распространенных ошибок, допускаемых водителями), сидите ровно, прислонившись к спинке сиденья, чтобы ощущать его лопатками. Это позволит вам «чувствовать» свой автомобиль, что очень важно в подобной ситуации.

Еще одна распространенная и опасная ошибка, которая свойственна в первую очередь новичкам, – выключение сцепления при экстренном торможении. Делать это нельзя ни в коем случае, поскольку транспортное средство при этом становится полностью неуправляемым.

Служебное торможение используется для остановки транспортного средства в заранее намеченном месте либо для снижения скорости движения там, где это необходимо. Именно поэтому оно называется «штатным»: вы тормозите в обычном рабочем режиме и причиной торможения является не быстрое и непредвиденное возникновение опасной ситуации, а штатные условия езды.

Кроме этого, в настоящее время существует четыре распространенных способа торможения.

◆ Чаще всего водители используют **плавное торможение**. При движении по сухому покрытию водитель плавно нажимает на педаль тормоза, постепенно замедляя скорость движения транспортного средства, а при движении на скользкой дороге – не допуская полной блокировки колес (поскольку это может стать и причиной заноса). При плавном торможении узлы и агрегаты автомобиля подвергаются наименьшим нагрузкам, что способствует предотвращению их преждевременного износа и, как следствие, увеличению срока эксплуатации.

◆ **Резкое торможение** водителями применяется для максимально интенсивного уменьшения скорости движения транспортного средства вплоть до его полной остановки. Именно этот способ чаще всего используется при экстренном торможении. Сущность резкого торможения заключается в том, что водитель на короткий промежуток времени прикладывает значительное усилие к тормозной педали. При этом не стоит забывать, что заторможенное и в то же время нескользкое колесо воспринимает более значительную тормозную силу, нежели при движении «юзом», поскольку в последнем случае коэффициент сцепления существенно снижается.

Наиболее эффективными способами торможения считаются ступенчатое или прерывистое.

◆ Сущность **ступенчатого торможения** заключается в следующем: водитель автомобиля должен приложить к тормозной педали значительное усилие, вплоть до кратковременной блокировки колес, но сразу после начала блокировки, не прекращая торможения, немного уменьшить давление на педаль тормоза, после чего вновь усилить его – опять до кратковременной блокировки колес и т. д. При этом каждый этап растормаживания следует использовать для коррекции устойчивости транспортного средства, чтобы не допустить его заноса.

◆ Отличие **прерывистого торможения** от ступенчатого заключается в том, что повторяющиеся нажатия на педаль тормоза (опять же – до кратковременной блокировки колес) перемежаются с полным прекращением торможения (а не с ослаблением давления на педаль тормоза). Полное прекращение давления на педаль тормоза уменьшает эффективность торможения, и для сокращения тормозного пути нужно циклически перемещать тормозную педаль относительно ее положения, которое приводит к блокировке колес (кстати, по аналогичному принципу работают антиблокировочные системы, сокращенно – АБС). Как только колеса заблокированы, водитель сразу же прекращает воздействие на педаль тормоза, но в то же время контакта с ней не теряет.

ПРИМЕЧАНИЕ

Почувствовать момент наступления блокировки колес транспортного средства вы можете по следующим признакам: во-первых, автомобиль перестает снижать скорость даже при увеличении тормозного усилия; во-вторых, появляется ощущение бокового увода машины; в-третьих, слышны звуки скользящей колесной резины (характерный визг).

Прерывистое торможение целесообразно использовать на ухабистых и неровных дорогах, на участках дорог с разным состоянием дорожного покрытия (например, лед сменяется асфальтом, затем асфальт – снегом), на скользкой дороге и др. Однако данный способ торможения требует от водителя определенного уровня профессионализма и мастерства ввиду сложности исполнения, поэтому его можно рекомендовать лишь опытным автомобилистам.

На подавляющем большинстве современных автомобилей в тормозной системе применяется АБС. Благодаря ей вы можете выполнять прерывистое торможение без полной блокировки колес даже при сильном и резком нажатии тормозной педали. АБС позволяет намного уменьшить износ колесной резины, а также значительно повысить поперечную устойчивость транспортного средства. Кроме того, вы можете изменять траекторию движения автомобиля с помощью рулевого колеса даже при нажатой тормозной педали.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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