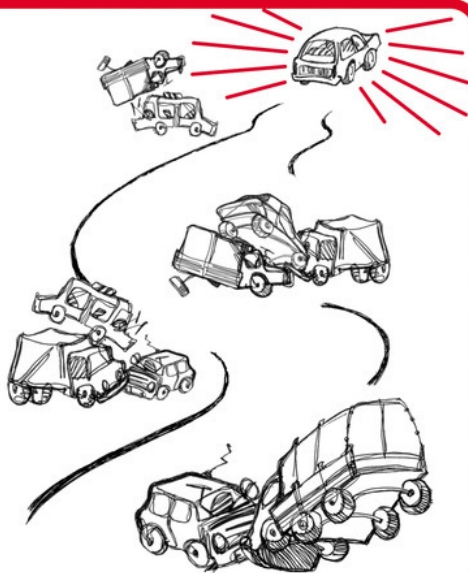


В. И. Ваганов, А. А. Пинт

ЕЗЖУ БЕЗ АВАРИЙ

(пособие для опытных)



Александр Александрович Пинт
Виктор Иосифович Ваганов
Езжу без аварий

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5025948

Езжу без аварий (20 уроков безопасного вождения): РИМИС; Москва;

2009

ISBN 978-5-9650-0065-4

Аннотация

Книга написана в форме самоучителя. В ней рассматриваются наиболее важные вопросы формирования и совершенствования навыков управления автомобилем. Для широкого круга автомобилистов.

Содержание

Вместо предисловия	4
1 урок	6
2 урок	31
3 урок	41
4 урок	57
5 урок	74
6 урок	89
7 урок	104
8 урок	114
9 урок	131
10 урок	180
11 урок	200
12 урок	213
13 урок	227
14 урок	233
15 урок	248
16 урок	259
17 урок	268
18 урок	280
19 урок	287
20 урок	294

Виктор Иосифович Ваганов, Александр Александрович Пинт Езжу без аварий (20 уроков безопасного вождения)

Вместо предисловия

Может быть, не каждый автолюбитель знает, что 80 % ДТП происходит по вине водителей. Да, да, в этих печальных событиях мы готовы винить кого угодно: дорогу, автомобиль, других водителей, но только не себя. Статистика также свидетельствует, что каждое пятое ДТП в стране совершается водителями со стажем до одного года, более 70 % аварий происходит по вине владельцев индивидуальных автомобилей. Не секрет, что основные причины высокой аварийности как среди профессионалов, так и любителей заключаются в следующем: отсутствие опыта, слабая подготовка, безответственное поведение на дороге. Все это усугубляется у

автолюбителей неведомо откуда возникшей самоуверенностью по поводу своих водительских способностей и нежеланием учиться. Это обходится дорого всем. Особенно страдают владельцы личных автомобилей физически, морально и материально.

Можно ли повысить водительское мастерство с помощью учебного пособия? – такой вопрос возникает у многих. Ведь из научных исследований известно, а практика и, уж во всяком случае, статистика аварийности среди начинающих водителей подтверждают: пока водитель не «накатает» примерно 100 тыс. км, уверенности на дороге ему явно не хватает. Поэтому, конечно, практика имеет решающее значение.

Однако мы ставим себе задачу не подменять живой опыт езды по дорогам, а уберечь начинающего водителя от типичных ошибок самообучения на дороге. Исследования показывают, что более 2/3 ДТП происходит с водителями в одних и тех же типичных ситуациях. В данном пособии вы найдете подробные описания традиционных ошибок, совершаемых начинающими водителями, научитесь заранее обнаруживать опасность на дороге, избегать попадания в дорожные происшествия.

Предлагаемый самоучитель безопасной езды позволит в короткий срок повысить вашу надежность на дорогах, а следовательно, уменьшить финансовые издержки.

АВТОРЫ.

1 урок

ПРЕЖДЕ ЧЕМ СЕСТЬ ЗА РУЛЬ, или Каким должен быть отличный водитель

- Составляющие мастерства
- Немного психологии
- Пить или не пить
- Остерегайтесь утомления
- Любителям лекарств
- Для тех, кто курит

Покупка автомобиля – большая радость. Он сделает вашу жизнь интереснее и эмоциональнее. Но эмоции, как известно, бывают разные. Чтобы общение с автомобилем доставляло вам больше приятных эмоций, придется приложить немало усилий. Мы вовсе не хотим вас пугать или поучать, но опыт миллионов автомобилистов показывает, что избежать происшествий и связанных с ними расходов на восстановление своего здоровья и автомобиля можно только путем самосовершенствования. Итак, перед вами два пути: один к вершинам познания себя и своего автомобиля, другой к отрица-

нию необходимости каких-либо усилий и, как следствие, – к происшествиям, травмам, материальным расходам. О самом плохом и говорить не хочется... Не торопитесь. Подумайте, что вам больше подходит. Если первое, то переверните страницу, и это будет ваш шаг к тому, чтобы стать отличным водителем.

Постоянно совершенствуйте свое водительское мастерство

Если вы считаете, что, научившись перемещать автомобиль с одного места на другое, постигли все премудрости науки управления автомобилем, то должны вас огорчить: это не так. Настоящее мастерство проверяется в экстремальных ситуациях, с которыми вам, возможно, еще не приходилось сталкиваться. Но ведь это может случиться. Тогда вы узнаете, что это такое, но будет уже поздно. Поэтому давайте разберемся, что такое мастерство управления автомобилем. В самом общем виде его можно представить как сумму трех составляемых.

1. Базовые навыки:

- посадка за рулем;
- начало движения;
- остановка и торможение;
- переключение передач;

выдерживание траектории движения;
развороты, повороты, парковка, движение задним ходом.

2. Навыки ориентации в дорожном движении:

наблюдение за обстановкой;
анализ и прогнозирование развития дорожной ситуации;
выбор скорости, дистанции, интервала.

3. Навыки управления в сложных и критических ситуациях:

в плотном транспортном потоке; ночью;
по бездорожью;
в гололед;
в других критических и аварийных ситуациях.

Первая составляющая включает навыки, овладев которыми, вы сможете быстро и правильно передвигаться на автомобиле в условиях, когда другие участники движения вам не мешают. Проще говоря, когда их нет. Владение этими навыками надо довести до автоматизма. Только после этого можно переходить ко второй составляющей, в которую входят навыки, необходимые для безопасного движения. Здесь от вас потребуется не только хорошая координация движений рук и ног, но главное – умение заранее выявлять возникающие на дороге опасности и «защищаться» от них. Освоив эти навыки, вы подниметесь на вторую ступень мастерства.

Третья ступень самая сложная. Поднявшись на нее, вы сможете защитить себя от любых неожиданностей, связанных с автомобилем, дорогой, погодой и т. д.

Более подробный разговор о каждом из навыков будет в последующих уроках. А сейчас немного психофизиологии, или о том, кто может стать отличным водителем.

Учитывайте свои психофизиологические особенности

Психофизиологические особенности каждого из нас заложены от рождения, и изменить их трудно, а некоторые и невозможно. Но знать их необходимо хотя бы для того, чтобы понять, какое влияние они могут оказать на ваши успехи в освоении водительского мастерства.

Вы прошли медкомиссию и имеете медицинскую справку, разрешающую управлять транспортным средством определенной категории. Это значит, что у вас нет каких-либо значительных отклонений, не позволяющих водить автомобиль. Но это совсем не говорит об отсутствии некоторых недостатков, которые могут повлиять на вашу безопасность. Они есть у каждого, и их надо хорошо знать. Результаты исследования, проведенного в США, показали, что, когда водителей, неоднократно совершавших ДТП, проинформировали об имеющихся у них психофизиологических недостатках, аварийность у них снизилась на 2/3. Зная свои недостатки,

вы сможете компенсировать их за счет определенного стиля вождения и большей осторожности в некоторых ситуациях.

Какие же психофизиологические недостатки, влияющие на безопасность управления автомобилем, наиболее распространены?

90 % всей информации водитель получает с помощью зрения. Поэтому знать особенности своего зрения очень важно. По данным Американской оптической ассоциации, по меньшей мере 35 % водителей имеют опасные дефекты зрения и не знают об этом. А знаете ли их вы?

Какова острота вашего зрения? Если у вас нарушено зрение, необходимо управлять автомобилем только в очках, позволяющих четко видеть обстановку. Не ленитесь хотя бы раз в год проверять остроту зрения и, если надо, менять очки.

Хорошо ли вы видите ночью? Есть люди, которые днем видят отлично, а ночью, при плохом освещении, значительно хуже. Проверить свою способность видеть в темноте можно с помощью следующего теста. Проводить его надо днем в хорошо освещенной комнате. Если на расстоянии 5 м вы сумеете точно описать только первый ряд фигур, изображенных на рис. 1, то лучше ограничить ночные поездки либо обратиться к окулисту за более подробной консультацией. Если вы хорошо видите нижний ряд, значит, со зрением у вас все в порядке.

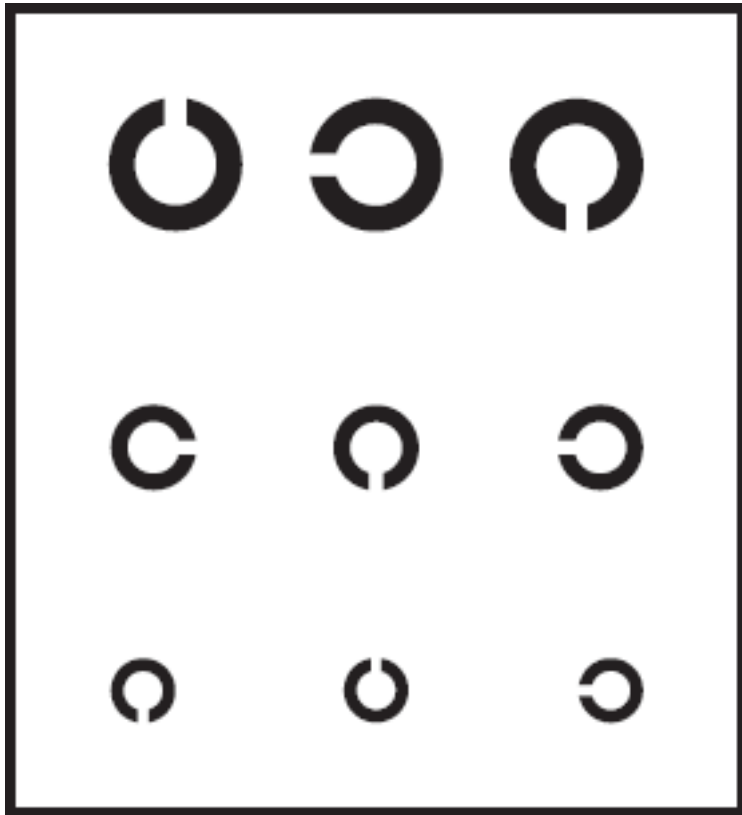


Рис. 1

Ваши адаптационные способности

Для восстановления способности видеть обстановку при ослеплении фарами встречного автомобиля требуется в среднем 7...8 с. Сколько времени для этого требуется вам, можно узнать с помощью уже знакомого теста. Но проводится он несколько иначе. Перед тем как смотреть на фигуры, пристально посмотрите на источник очень яркого света, который должен находиться непосредственно перед вашими глазами. После этого переместите взгляд на фигуры и включите секундомер. Если менее чем через 10 с вы будете видеть фигуры так же, как до ослепления, то все нормально. Если это время больше, то вам лучше избегать ночного вождения, особенно на плохо освещенных участках, где возможно ослепление встречным транспортом. Управляя автомобилем ночью, старайтесь как можно меньше смотреть на ярко освещенные объекты. Более подробные рекомендации вы найдете в уроке 13.

Боковое зрение. Способность наблюдать обстановку впереди и при этом следить за тем, что происходит сбоку от вас, очень важна. Особенно при движении в условиях города, где опасность часто появляется сбоку. Эта способность определяется величиной пространства справа и слева от вас, которое вы можете видеть, держа голову прямо и смотря строго вперед. Проверить ее самостоятельно можно следую-

щим образом (рис. 2). Встаньте, держа голову прямо и смотря на любой объект, находящийся в метрах десяти прямо перед вами. Разведите руки в стороны так, чтобы они образовали прямую линию. Начинайте их сводить, не опуская вниз. Как только вы сможете видеть их боковым зрением, замрите и определите угол между их положением, которое они занимают, и исходным. Если он более 20° , у вас плохое боковое зрение.

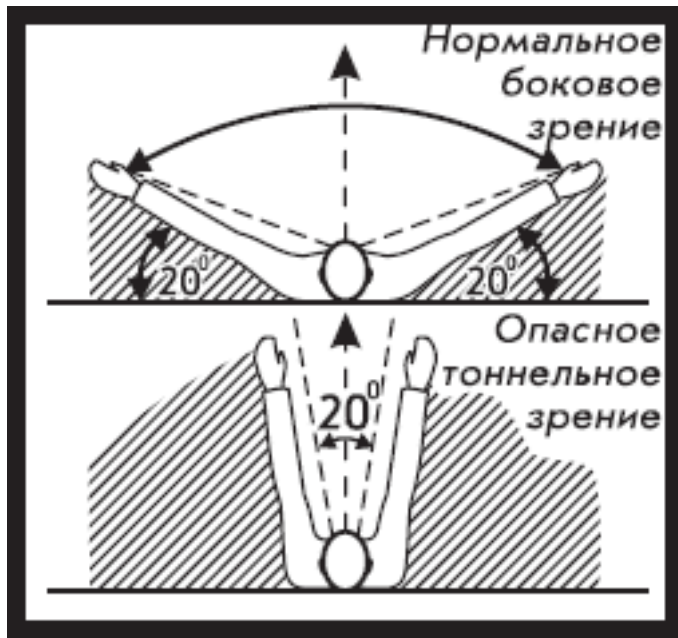


Рис. 2

Некоторые люди имеют так называемое тоннельное зрение. Они могут видеть только в пределах малого угла, иногда до 20° . Это чрезвычайно опасно при вождении, так как обстановка по бокам автомобиля остается вне поля зрения. Компенсировать недостатки бокового зрения можно за счет повышения внимательности и осторожности при проезде участков, где возможно неожиданное появление опасности сбоку. Это выезды со двора, пересечение дорог, места, где пешеходы переходят дорогу. Если у вас плохое боковое зрение, наблюдайте за местами, где возможно появление опасности сбоку, с помощью поворота головы, а не «краем» глаза.

При движении в городе вам приходится одновременно следить сразу за несколькими объектами: светофорами, участниками движения, знаками и т. п. Насколько хорошо это у вас получится, зависит от способности к быстрому распределению и переключению внимания.

Проверить ее можно с помощью табл. 1, 2 Шульте-Платонова. Постарайтесь как можно быстрее отыскать в табл. 1 все числа от 1 до 49. Включите секундомер. Начали. Если вы затратили на это менее 60 с – отлично; если более 80 с – плохо.

Таблица 1

26	2	48	7	32	16	29
4	19	25	11	3	35	12
37	46	20	28	10	41	15
22	43	5	40	23	8	44
13	1	17	33	49	21	36
9	14	39	6	18	45	27
31	47	38	42	24	30	34

Попробуйте выполнить еще одно, более сложное задание. В табл. 2 отыщите все цифры. Искать их надо следующим образом: сначала единицу, обведенную в кружок, потом единицу без кружка, далее двойку в кружке, потом двойку без кружка и так далее до двадцати четырех. Если время менее 80 с – отлично, более 100 с – плохо.

Таблица 2

11	19	4	16	23	14	6
3	15	22	13	7	21	10
24	9	17	5	12	1	18
2	20	13	24	11	3	12
8	17	22	5	16	23	8
1	20	4	21	10	19	6
14	2	18	15	7	9	

Если внимание у вас на высоте, то можно не бояться напряженного городского движения. Однако это не освобождает вас от необходимости изучения приемов правильного наблюдения за обстановкой (см. урок 6). Получив плохую оценку, не расстраивайтесь: плохое внимание можно компенсировать, доведя до совершенства навыки ориентации в

дорожном движении и проявляя повышенную осторожность (не ездить с большой скоростью) в сложных и необычных условиях движения.

Слух нужен водителю для того, чтобы услышать сигнал об опасности, которую трудно увидеть, например, звуковой сигнал, звук мотора и шин обгоняющего автомобиля, сирену «скорой помощи», скрип тормозов. Человек с нормальным слухом может услышать слова, сказанные обычным голосом, на расстоянии 6 м. Если у вас пониженный слух, то старайтесь компенсировать его за счет зрения. Кроме того, не включайте громко радио или магнитофон, держите свое окно всегда приоткрытым.

Время двигательной реакции важное, но далеко не самое главное, как многие считают, качество водителя. Нередко люди с отличной реакцией попадают в происшествия чаще других. Почему? Из-за того, что сначала делают, а потом думают. Поэтому, если у вас не очень хорошее время реакции, не расстраивайтесь: вы можете с успехом компенсировать его за счет умения прогнозировать опасность и четко обработанных навыков управления автомобилем в критических ситуациях (см. урок 16).

Тест на определение времени реакции. Возьмите полоску картона длиной 12 см, шириной 3 см и попросите кого-нибудь подержать ее так, чтобы нижний конец находился между большим и указательным пальцами вашей правой руки. Тот, кто держит полоску, должен неожиданно для вас

отпустить ее, а вы поймать между пальцами. Если не успели, значит, не стоит вам обольщаться в отношении своей реакции.

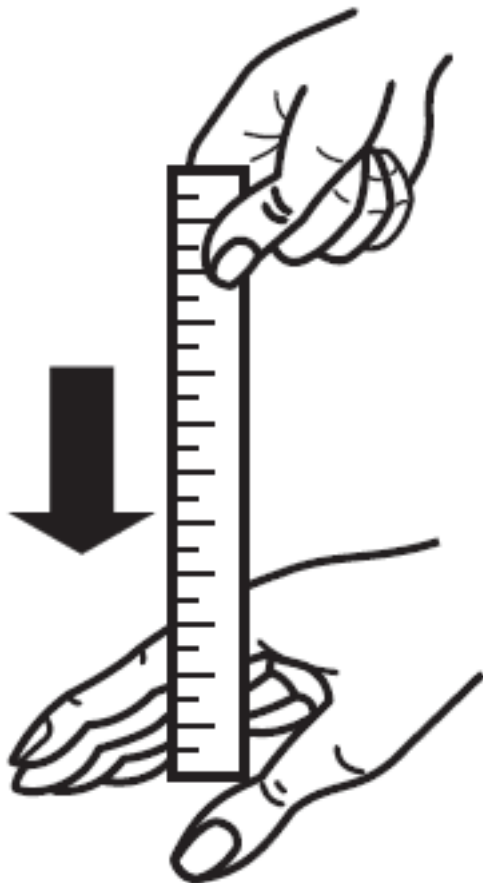


Рис. 3

Даже самые отличные способности и совершенные навыки не спасут вас от несчастья, если не будете избегать опасных состояний.

Алкоголь – ваш враг № 1

Не будем в очередной раз агитировать вас за трезвость. Приведем только полученный в результате экспериментов график (рис. 4), позволяющий предсказать будущее того, кто попытается сочетать алкоголь с вождением автомобиля, и сообщим, что алкоголь – причина 50 % всех ДТП со смертельным исходом.

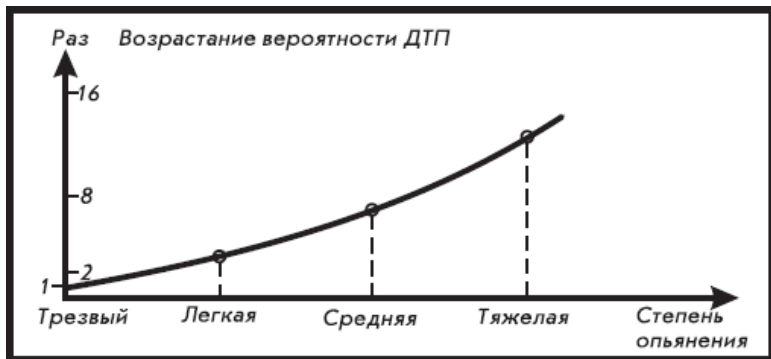


Рис. 4

Думаем, что вам небезынтересно ознакомиться с научны-

ми данными по некоторым наиболее часто возникающим вопросам «питания».

Зависит ли степень и скорость опьянения от вида спиртного напитка? Степень опьянения зависит, во-первых, от количества выпитого, а во-вторых, от содержания в нем алкоголя. Когда речь идет о количестве выпитого, нельзя не принимать во внимание и его качество. Так, например, углекислота способствует всасыванию алкоголя. Поэтому скорость и степень опьянения при употреблении напитка, содержащего углекислоту или смешанного с газированной водой, быстрее и больше, чем при употреблении обычного. Быстрее всего алкоголь всасывается из напитков, содержащих его около 10 %, т. е. в первую очередь из вина, и сравнительно медленнее – из напитков с меньшей или большей концентрацией алкоголя. Очень распространенным является мнение, что содержание алкоголя в пиве незначительно и поэтому можно пить его даже за рулем. Для опровержения этого достаточно указать на то, что в одном литре пива содержится столько же алкоголя, сколько в 400 г вина или в 100 г водки.

Предохраняет ли от опьянения смешивание крепкого спиртного напитка с водой или соком? Нет. Независимо от того, что смешивается со спиртным напитком, количество алкоголя в нем остается прежним.

Можно ли избежать опьянения, если, перед тем как пить, хорошо поесть? Алкоголь растворяется в крови без участия органов пищеварения. И хотя сытый желудок несколько за-

медляет скорость растворения алкоголя в крови, опьянение наступит все равно, только несколько позже.

От чего зависит степень опьянения? С одной стороны, от количества выпитых спиртных напитков и их крепости, а с другой – от массы тела пьющего и времени, прошедшего с момента выпивки. В теле более массивного человека содержится и большее количество воды. Поэтому при одинаковой дозе спиртного процент содержания алкоголя будет больше у того, чья масса меньше.

Можно ли ускорить процесс выведения алкоголя из организма? На отрезвление человека реально влияет только время. Организм освобождается от алкоголя путем его окисления и последующего выведения. Печень выводит около 90 % алкоголя. Небольшое количество алкоголя выводится через легкие, потовые железы, почки. На окисление алкоголя необходимо время. Поэтому ни один из таких способов, как холодный душ, прогулка на свежем воздухе, чашка черного кофе, не ускоряет процесс выведения алкоголя из организма.

Масса вашего тела, кг	Время сохранения алкоголя в крови (часов) при количестве выпитого (порций)				
	1	2	3	4	5
50	3	6,5	9,5	13	16
60	3	5,5	8	10,5	13,5
70	2	4,5	7	9	11,5
80	2	4	6	8	10
90	2	3,5	5,5	7	9
100	1,5	3	5	6,5	8

Примечания:

1. Если масса вашего тела находится между двумя значениями, выберите меньшее.

2. Если вы выпили 3 и более порций, оставьте для себя запас времени, для чего к полученному по таблице значению прибавьте 3 ч.

3. За одну порцию принято одно из следующих количеств алкоголя: 50 г водки, 40 г коньяка, 100 г портвейна, 150 г сухого вина или 1 бутылка (0,5 л) пива.

Когда можно садиться за руль? Если вы выпили, придется повременить с вождением. Сколько ждать, вам подскажет таблица, в которой содержатся усредненные данные о времени выведения алкоголя из организма. Учтите, что плохое настроение (или состояние) может увеличить указанные значения почти в два раза. Поэтому на всякий случай накиньте себе еще несколько часов про запас.

А вот признаки, по которым можно опознать нетрезвого водителя, движущегося в транспортном потоке рядом с вами.

Легкое опьянение – сильно превышает скорость, часто без необходимости меняет полосы движения, часто обгоняет, движется зигзагообразно, поздно включает сигналы поворота.

Среднее опьянение – проезжает на желтый и красный сигналы светофора, останавливается на зеленый сигнал, начинает движение резко, глушит двигатель при трогании, движется неоправданно медленно, часто вблизи бордюра.

Сильное опьянение – заезжает на бордюр или тротуар, поворачивает не с той полосы движения, выезжает или движется по встречной полосе, при остановке у светофора выезжает на перекресток, не подает предупредительных сигналов.

Старайтесь держаться от такого водителя подальше и не повторяйте его ошибок.

Остерегайтесь утомления

Если вы хорошо отдохнули перед поездкой, то первые признаки усталости могут появиться часа через четыре непрерывного вождения. Через восемь часов качество вождения резко ухудшается: появляются лишние движения, скорость становится неравномерной, предметы начинают ка-

заться расположенными дальше, чем на самом деле. Возможно, у вас критический час наступает несколько раньше или позже. Но все равно не стоит пытаться доехать, например, от Москвы до Ленинграда¹ без отдыха. Определить степень усталости вы можете по следующим признакам (разработаны эстонскими специалистами).

Легкая усталость – хочется зевать, веки тяжелеют.

Средняя усталость – резь в глазах, сухость во рту, оживление фантазии; время от времени по телу проходит теплая волна; минуты возбуждения чередуются с мгновенной, плохо уловимой дремотой; кажется, что другие автомобили едут слишком медленно.

Тяжелая усталость – голова клонится вперед, руки сползают с руля, в глазах рябит, прошибает пот; кажется, будто все это происходит не с вами; паузы впадения в дремоту учащаются.

Легкое утомление снимается небольшим отдыхом, умыванием, купанием, разминкой, крепким чаем.

Для средней и тяжелой степеней усталости все это бесполезно, помогает только сон.

Если вы все-таки вынуждены ехать несмотря на усталость, двигайтесь с меньшей, чем обычно, скоростью и с большей дистанцией. Когда долго едете по шоссе и обстановка вокруг однообразная, меняйте скорость каждые 15...20 мин, не смотрите в одну точку, чаще перемещайте свой взгляд,

¹ Переименован в Санкт-Петербург в 1991 г. – *Прим. ред.*

откройте окно. Это даст возможность не привыкать к скорости и сохранять общую активность.

А теперь еще несколько (хотя и прописных) истин, выполнение которых позволит вам избежать происшествий, связанных с утомлением:

перед поездкой спите не менее 7 ч;

не принимайте успокоительных лекарств;

не пытайтесь проехать 500...600 км сразу;

если можете, обходитесь без ночных поездок;

если курите в автомобиле, то почаще проветривайте салон;

не передайте перед дорогой.

Эмоции: плохие и хорошие

Для водителя наиболее опасны любые сильные эмоции (положительные и отрицательные), которые он не может контролировать. Управлять автомобилем можно, только научившись управлять своими эмоциями. Отрицательные эмоции могут вызвать уныние, положительные – перевозбуждение. И то и другое способствует возникновению происшествий. Изучение событий, предшествующих 40 ДТП со смертельным исходом, проведенное американскими исследователями, показало, что 31 из 40 погибших водителей испытал незадолго до гибели эмоциональный стресс: семейную ссору, конфликт на работе, известие о гибели близкого челове-

ка и т. п.

Совсем исключить стрессовые ситуации невозможно, но не поддаваться их пагубному влиянию в вашей власти. Для этого надо освоить приемы саморегуляции и аутотренинга. Предлагаем несколько простых, но достаточно действенных приемов, позволяющих поднять ваш тонус при кратковременных остановках.

Кто больше зевнет? Поднимите обе руки вверх, потянитесь и с удовольствием зевните. Опустите руки. Потом еще раз поднимите их и зевните. И так не менее восьми полноценных зевков. Это снимает желание спать по крайней мере на полчаса.

Давайте погримасничаем. Представьте себе, что хотите передразнить обезьянку. Чем больше различных рожиц вы можете изобразить, тем лучше. Это отличный расслабляющий и тонизирующий массаж.

Точечный массаж. Помассируйте скулы круговыми движениями большим и указательным пальцами. Если при нажатии ощущается боль, то это признак истощения нервной системы.

Повысить внимательность. Это можно сделать, наблюдая за яркими, желательно желтыми или красными, объектами, слушая быструю и ритмичную музыку, пососав кислую конфету.

Если вы перевозбуждены и чувствуете неосознанную тревогу:

смотрите на окружающую обстановку, небо, облака; дышите спокойно, глубоко, равномерно; включите мажорную мелодичную музыку; расслабьте мысленной командой мышцы лица, шеи, плечевого пояса.

Никогда не садитесь за руль, прежде чем обретете душевное равновесие.

Не злоупотребляйте лекарствами

Большинство лекарств, которые вы принимаете от головной боли, простуды, аллергии или для успокоения, могут привести вас в сонное состояние. Тонизирующие таблетки, улучшив на некоторое время состояние, впоследствии могут привести к нервозности, головокружению, неспособности концентрировать внимание, ухудшению зрения.

Лекарства нельзя принимать вместе с алкоголем. Результат может быть самый печальный.

Курить за рулем можно, но лучше не делать этого. О том, что курить вредно, знают все. Поэтому мы ограничимся несколькими рекомендациями тем, кто, зная о вреде курения, все же продолжает курить:

отправляясь в путь, положите сигареты в такое место, откуда их легко взять;

проверьте исправность прикуривателя. Если он не рабо-

тает, возьмите с собой зажигалку, а не спички;
откажитесь от чехлов из синтетической ткани;
не прикуривайте при движении по сложному участку и от
зажигалки (спички) ночью;
крепко держите сигарету, не давайте ей упасть;
окурок гасите только в пепельнице.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 1 уроку

1. Какие навыки формируются только путем специальной тренировки?
 - а) Базовые навыки управления автомобилем.
 - б) Навыки прогнозирования опасности.
 - в) Навыки управления автомобилем в критических ситуациях.
2. Зачем надо знать свои психофизиологические недостатки?
 - а) Чтобы устранить их.
 - б) Чтобы научиться их компенсировать.
 - в) Чтобы оправдать свои ошибки.

3. Каким образом можно компенсировать недостаточную реакцию?

- а) Меньше ездить.
- б) Быть всегда в ожидании опасности.
- в) Заранее прогнозировать опасность и быть готовым к действиям по ее ликвидации.

4. Во сколько раз увеличивается вероятность ДТП в средней степени опьянения?

- а) В 8 раз.
- б) В 6 раз.
- в) В 4 раза.

5. Через какое время непрерывного вождения количество совершаемых ошибок резко увеличивается?

- а) Через 8 ч.
- б) Через 10 ч.
- в) Через 4 ч.

6. Почему перед вождением нельзя принимать успокоительные средства, лекарства от головной боли?

- а) Они снижают время реакции.
- б) Они понижают уровень внимания.
- в) Могут вызвать сон.
- г) Все перечисленное выше.

Правильные ответы

1 – в; 2 – б; 3 – в; 4 – а; 5 – в; 6 – г.

2 урок

КАК СТАТЬ ОТЛИЧНЫМ ВОДИТЕЛЕМ, или Учитесь на чужих ошибках

- **Учиться надо всем**
- **Детство и юность автомобиля**
- **Мастерство: иллюзии и реальность**
- **Мужчина и женщина**
- **Как сочетать молодость и безопасность**
- **Если Вам за 50**

Чтобы стать отличным водителем, надо учиться. Это относится не только к тем, кто пока вообще не умеет управлять автомобилем или только недавно начал ездить, но и к тем, чей водительский стаж выражается двузначной цифрой.

По данным статистики, более половины всех совершаемых происшествий приходится на водителей со стажем менее трех лет. Второй пик аварийности наблюдается у тех, кто имеет стаж четыре-пять лет. Происшествия с особо тяжелыми последствиями совершают главным образом водители со стажем более 10 лет. Как видите, учиться надо всем.

– Но когда? – спросите вы.

– Когда вам удобнее, но лучше постоянно.

– Где?

– Везде, где только можно.

– Как?

Об этом и пойдет речь в последующих уроках.

По данным исследований, водитель, обучающийся только на собственных ошибках, приобретает необходимый опыт, проехав не менее 100 тыс. км. При обучении на чужих ошибках высокий уровень мастерства формируется значительно раньше. Своих ошибок, конечно, не избежать и в этом случае, но по количеству и тяжести последствий они будут значительно ниже.

По сути дела, самоучитель, который вы держите в руках, и есть руководство для самообучения на чужих ошибках. Если их внимательно изучить, то у вас появятся хорошие шансы избежать многочисленных неприятностей и трагедий, происшедших с менее мудрыми, чем вы (обучающимися на собственных ошибках), автолюбителями. Недаром в народе говорят: «Умный учится на чужих ошибках, а остальные – на своих».

Многочисленные исследования показывают, что обычно причинами происшествий являются не все совершаемые водителями ошибки, а только некоторые; их можно назвать типичными. Какие из этих ошибок наиболее характерны для вас, зависит от того, сколько вы уже самостоятельно проеха-

ли, а также от некоторых других ваших особенностей.

Каков ваш стаж?

Если, двигаясь задним ходом и поворачивая руль влево, вы не очень уверены, что и автомобиль поедет в ту же сторону, можно точно сказать, что ездить вы начали совсем недавно. Для вас начинается самое приятное, но и нелегкое время. Бурная радость первых успехов сменяется неутешной печалью неудач. Все интересно и непривычно ново. Автомобиль дает вам шанс пережить второе детство, но теперь уже водительское. К сожалению, дорога не прощает шалостей, а автомобиль – не такая уж безобидная игрушка. Поэтому придется попотеть. Начинайте с самых первых уроков. Они как раз для вас.

Если на спидометре уже больше 5, но менее 25 тыс. км, то причины ошибок, которые вы совершаете, связаны прежде всего с недостаточным уровнем знаний и навыков. Пока вы освоили только начальные навыки техники управления автомобилем. Вы уже достаточно спокойно можете передвигаться на автомобиле без чьей-либо помощи, но пока еще плохо прогнозируете опасности, возникающие на дороге, плохо знаете, откуда и когда их ждать. Критическая ситуация может стать для вас роковой, так как навыки, необходимые для выхода из нее, находятся в зачаточном состоянии.

Наш совет.

1. Изучите внимательно все уроки с самого начала. Обра-

тите внимание на то, правильно ли вы выполняете различные действия по управлению автомобилем. Следите, чтобы ваши неправильные действия не перешли в опасную привычку, которую потом устранить значительно сложнее, чем сейчас.

2. Старайтесь ездить на автомобиле постоянно: это позволит быстрее и лучше закрепить правильные навыки.

И еще – в начальный период соблюдайте правило трех не: не совершайте продолжительных поездок;

не злоупотребляйте движением в сложных условиях (ночью, в плотном транспортном потоке, в сильный дождь, гололедицу);

не пользуйтесь автомобилем в состоянии спешки или в плохом настроении.

Основная причина неприятностей, которые могут случиться с вами в диапазоне между 25 и 60 тыс. км пробега, – это большая разница между вашей оценкой своего мастерства и тем, каково оно в действительности. О прежней неуверенности нет и речи, с автомобилем вы уже на «ты». Вам кажется, что знаете и умеете все. Но так ли это? Многочисленные эксперименты, проведенные с использованием специальных тестов, показывают, что в действительности мастерство большинства водителей этой категории (в особенности имеющих стаж от двух до шести лет) почти в несколько раз хуже, чем им это представляется. В то же время экспериментально подтверждено, что чем выше самооценка мастерства, тем выше скорость движения, тем больше опасных

маневров. Вот здесь-то и кроется опасность. Создавая себе и другим неоправданные сложности, водитель, переоценивающий себя, беспомощен. Он не может справиться с ними: мастерство еще не то. К сожалению, избежать этих опасных иллюзий мало кому удается.

Поэтому общий совет такой: будьте всегда бдительны и осторожны; не гоните; не отвлекайтесь от дороги; пореже обгоняйте; начиная сложный маневр, увеличьте внимание. А главное – совершенствуйте свое мастерство, приближая реальность к желаемому. В этом вам помогут наши уроки.

Если ваш пробег более 60 тыс. км, то и в этом случае наше пособие будет вам полезно. Вы можете познакомиться с его отдельными уроками.

Кто вы?

Женщина.

По статистике вас ожидает меньшая, чем мужчину, вероятность стать участником происшествия. Вы осторожны, внимательны, хорошо приспосабливаетесь к окружающей обстановке, в простых ситуациях управляете автомобилем уверенно. Однако для вас характерны повышенная эмоциональность и тревожность, а за рулем нужны трезвая оценка и умение действовать хладнокровно, быстро и решительно.

Именно этого обычно не хватает большинству женщин.

Но это не беда, если вы:

не будете расстраиваться по пустякам;

будете меньше думать о своих неприятностях, в больше о том, как их избежать;

в совершенстве овладеете навыками управления автомобилем в критических ситуациях;

обдумаете свой маршрут заранее.

Мужчина.

По данным социологических исследований, вы чаще всего попадаете в происшествия по неосторожности, невнимательности и склонности к риску. Вы менее эмоциональны, чем женщина, предпочитаете управлять автомобилем на высоких скоростях, любите поучать других, особенно женщин, предпочитаете сложные задачи простым.

Если вы не имеете сильного желания внести свой «вклад» в статистику аварийности, то:

избегайте неоправданного риска;

уделяйте больше внимания сложным условиям;

будьте более снисходительны к ошибкам других и менее — к своим.

Если вы молоды

Вам нет еще и 22 лет. Прекрасный возраст. Кажется, что

все по плечу и нет ничего невозможного. Отличное зрение, время реакции минимальное. Но почему же статистика аварийности не столь оптимистична?

Водители в возрасте до 20 лет попадают в происшествия в 10 раз чаще, чем водители среднего возраста. Не хотим вас расстраивать, но это не случайность.

По мнению социологов, для молодых наиболее характерны такие качества: беззаботность, пренебрежение любыми нормами и правилами, импульсивность, тяга к скорости и риску, желание во всем быть первым. Эти же качества наиболее часто фигурируют в исследованиях по безопасности движения как причины происшествий с молодыми водителями. Поэтому хорошо бы:

побольше ответственности, и не только за себя, но и за других;

поскорее понять, что без соблюдения Правил дорожного движения невозможны согласованные действия всех участников, а значит, и их безопасность;

сначала думать, а потом действовать, а не наоборот; получать удовольствие не от быстрой, а от грамотной езды; учитывать не только свои, но и чужие интересы.

Если вам за 50

За плечами большой жизненный опыт, в том числе и водительский. Да, опыт – великое дело. Но, к сожалению, даже

он не в состоянии компенсировать некоторые психофизиологические изменения. Надеемся, что ваше здоровье в порядке. Вы бодры и чувствуете себя как тридцатилетний. Однако, как показывают исследования, после 50 лет мало кому удастся избежать повышения кровяного давления, увеличения времени реакции, уменьшения остроты зрения (особенно ночного) и некоторых других изменений. Это вовсе не значит, что за руль садиться нельзя. Многие ездят весьма успешно до глубокой старости. Но при этом они учитывают свой возраст и приспособливают к нему свой стиль вождения. Вот некоторые рекомендации, которые позволят вам избежать наиболее типичных ошибок:

- старайтесь не попадать в ситуации, требующие быстрых действий;

- внимательно следите за сменой сигналов светофора;

- как можно меньше перестраивайтесь из одного ряда или транспортного потока в другой;

- избегайте участков со сложной и непривычной организацией движения;

- избегайте движения в интенсивном транспортном потоке, движущемся с большой скоростью.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы ко 2 уроку

1. Почему лучше обучаться на чужих, чем на своих ошибках?

- а) Это значительно быстрее.
- б) Менее опасно.
- в) То и другое.

2. Если вы начали управлять автомобилем недавно, на что надо обратить особое внимание?

- а) На умение ездить быстро.
- б) На автоматическое, без специального сосредоточения внимания выполнение базовых навыков управления автомобилем.
- в) На умение выходить из критических ситуаций.

3. По каким причинам чаще всего возникают происшествия с особо тяжелыми последствиями?

- а) Из-за незнания Правил дорожного движения.
- б) Из-за низкого мастерства водителей.
- в) Из-за недооценки опасности и переоценки своих воз-

можностей.

4. В каких ситуациях женщины чаще всего допускают ошибки управления автомобилем?

- а) В сложных и критических ситуациях.
- б) В ситуациях, требующих особого внимания.
- в) В обычных ситуациях.

5. Какой стиль езды чаще всего является причиной происшествий с молодыми водителями?

- а) Медленный и осторожный.
- б) Скоростной и агрессивный.
- в) Предупредительно-внимательный.

Правильные ответы

1 – в; 2 – б; 3 – в; 4 – а; 5 – б.

3 урок ЗА РУЛЕМ, или Без чего не бывает безопасного водителя

- **Как сидеть за рулем**
- **Ремень безопасности спасет Вас**
- **Зеркала – вторые глаза**
- **Вперед-смотрящий – всюду-глядящий**
- **Руками и ногами**
- **Руль в надежных руках**

Многие водители не знают и даже не догадываются, какое значение для безопасной езды имеет правильная посадка водителя, хотя признают, что первое, чему обучают наездников, – это посадка. В автомобиле то же самое: неправильно сидите за рулем – быстро устаете, скованная поза – плохая реакция, неправильный наклон корпуса – плохой обзор дороги. А в сумме это – авария.

Хотите меньше уставать за рулем и всегда быть готовым к стремительным действиям – обратите внимание на посадку.

Для правильной посадки необходимо:

сесть на сиденье, предварительно отодвинутое назад до упора;

выпрямить спину и положить руку на руль;

пододвинуть сиденье вперед так, чтобы рука чуть согнулась в локте, а ноги, расположенные на педалях, в коленях;

сохраняя это положение, подвести спинку сиденья под спину;

пристегнуться ремнем, не изменяя позы, и проверить удобство посадки включением третьей передачи. Если спина не оторвалась при этом от сиденья, то все в порядке. Ноги должны нажимать педали до пола, оставаясь в полусогнутом положении. Вот так – хорошо сидим;

руки расположить на руле в положении примерно 3 и 9 часов, если на месте руля представить циферблат часов.

Некоторые водители не любят ремни безопасности, не верят в их чудодейственные свойства и, в лучшем случае, накидывают их, не пристегивая, для отвода глаз инспекторов ГАИ. Если бы они знали, как и чем рискуют!..

Статистика ДТП свидетельствует, что с пристегнутыми ремнями при столкновении у вас в два раза больше шансов сохранить жизнь, а при опрокидывании – в пять раз. При скорости до 60 км/ч более 80 % пристегнутых вообще не получают травм. Не убедили? Ах, да, печальный случай был со знакомым: пристегнулся и все равно не помогло. Но припомните, у него же скорость была слегка за 100, да и ремень был такой длины, что можно было пристегнуть слона. Отсюда и

плачевный результат. Ведь самое главное в ремне – это тугое прилегание: ладонь на уровне груди должна проходить под ремень с натягом. Если ваш автомобиль оборудован инерционным ремнем безопасности, то проблем с его регулировкой не будет. Его натяжение регулируется автоматически.

Кстати, для «набрасывающих» ремни. Знаете ли вы, что при столкновении непристегнутая металлическая пряжка ремня может «хлыстом» ударить прямо в висок?..

Стесняет движения? Потерпите немного и вы привыкнете и даже не будете замечать ремня, как, к примеру, галстук на шее.

После того как вы правильно сели, отрегулировали и пристегнули ремни, нужно установить и отрегулировать зеркала заднего вида так, чтобы вам для наблюдения не пришлось сильно наклонять или откидывать голову, а достаточно было бы перевести взгляд, слегка повернув голову. Но самое главное – чтобы зеркала охватывали как можно большую площадь сзади и сбоку. Правильная установка показана на рис. 5. Из него видно, что, как ни крути зеркала, но «слепые» зоны все равно остаются. Полностью доверять зеркалам нельзя: в «слепой» зоне может оказаться не видимый для вас человек (что опасно при езде задним ходом) или транспортное средство. Поэтому в сомнительных ситуациях надо еще и крутить головой.

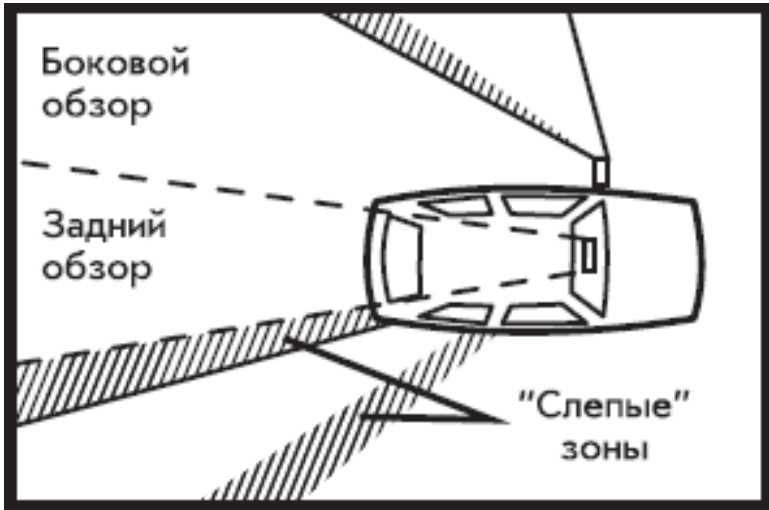


Рис. 5

Рекомендуем установить внутреннее зеркало так, чтобы в правом его углу было видно окно правой задней двери и часть дороги через это окно. В правом углу бокового левого зеркала должно виднеться заднее левое крыло (бок) автомобиля.

Подголовник надо установить так, чтобы его верхушка была чуть выше ваших ушей.

Проверьте еще раз правильность посадки по рис. 6.



Рис. 6

Наблюдаем за дорогой. Начинающие водители допускают характерную ошибку: при езде рассматривают капот машины или какую-то определенную часть дороги.

У опытного водителя взгляд широкий, панорамный, он видит, что делается впереди, сзади и с боков. Это не значит, что он, как проблесковый маячок, все время вращает головой. Просто он периодически посматривает в зеркала или в окна, чуть склонив голову вбок. Правильно смотреть – вдаль и чуть вправо (рис. 7).

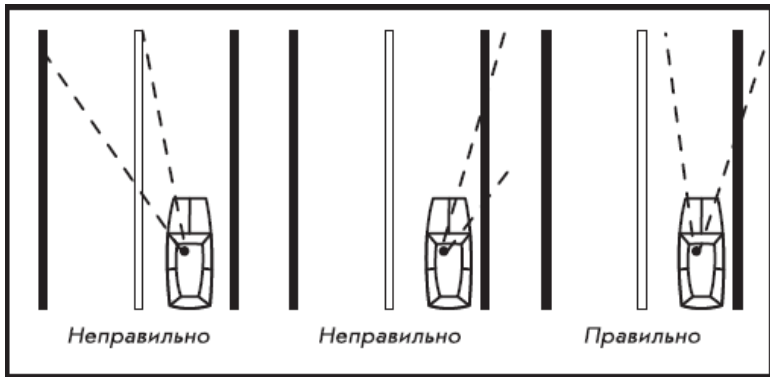


Рис. 7

Чем выше скорость, тем дальше устремляется взор. Однако угол обзора при этом резко сужается: водитель плохо видит, что происходит по бокам, у обочины вблизи автомобиля. Это не все учитывают.

Учимся управлять рулевым колесом. Надо приучить себя постоянно держать руль двумя руками. Это надежнее, чем одной: при необходимости вы быстрее повернете руль, а препятствие объедете точнее. Сжимать руль до хруста в суставах пальцев не стоит, но надо быть готовым к тому, чтобы его мгновенно прочно удержать. Для этого рекомендуется располагать большие пальцы, как показано на рис. 8 справа. Такой хват надежнее, чем показанные на рисунке слева. Однако он непривычен. В автошколах такому хвату, как правило, не учат. Но вы быстро привыкнете и убедитесь в преиму-

щества такого хвата руля.

Неправильно

Правильно



Рис. 8

Опытные водители обычно используют три приема руления.

Первый – поворот направо силовым способом (рис. 9).

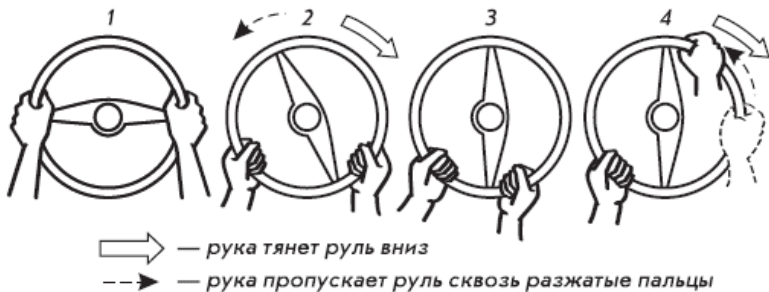


Рис. 9

Второй – поворот направо скоростным способом (рис. 10).

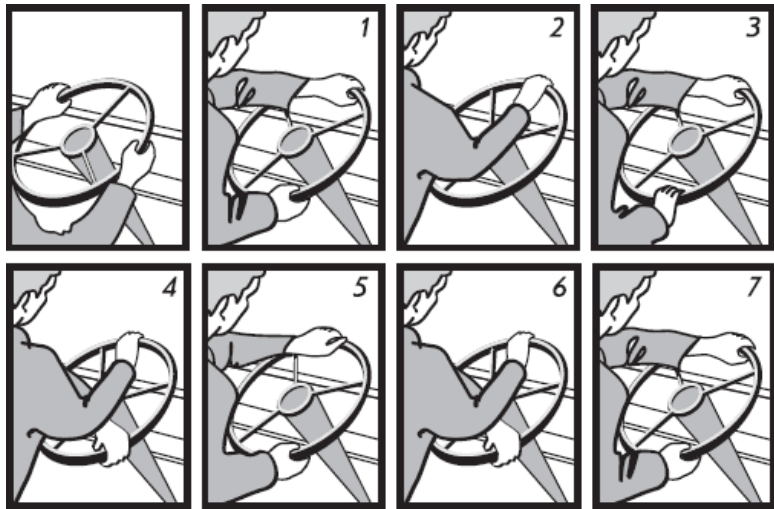


Рис. 10

Третий – скоростной поворот направо одной рукой (рис. 11).



Рис. 11

Не удивляйтесь: быстро управлять рулем одной рукой иногда необходимо, например, в критической ситуации, когда правая рука занята переключением передачи или други-

ми операциями. Однако этот прием «не на каждый день».

Умение быстро и четко вращать руль – существенное достоинство, и этому надо специально тренироваться. Помните, что при любом способе вращения руль не нужно толкать вверх, а следует тянуть одной рукой вниз, помогая второй.

Распространенные неправильные положения рук на руле показаны на рис. 12.



Рис. 12

Ноги на педалях также надо уметь располагать (рис. 13). Нажимать на педаль надо средней частью стопы: она упругая, чувствительная и жесткая одновременно (рис. 14). Мысок может сорваться с педали, а пятка нечувствительна к усилию.

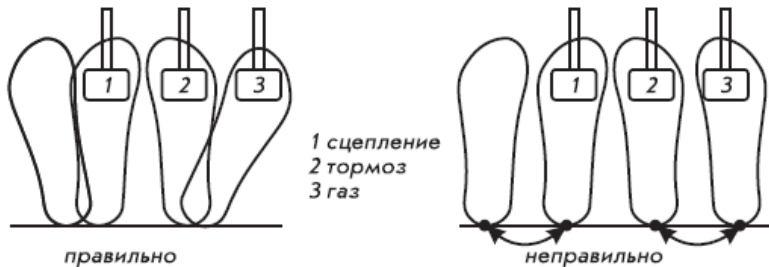


Рис. 13

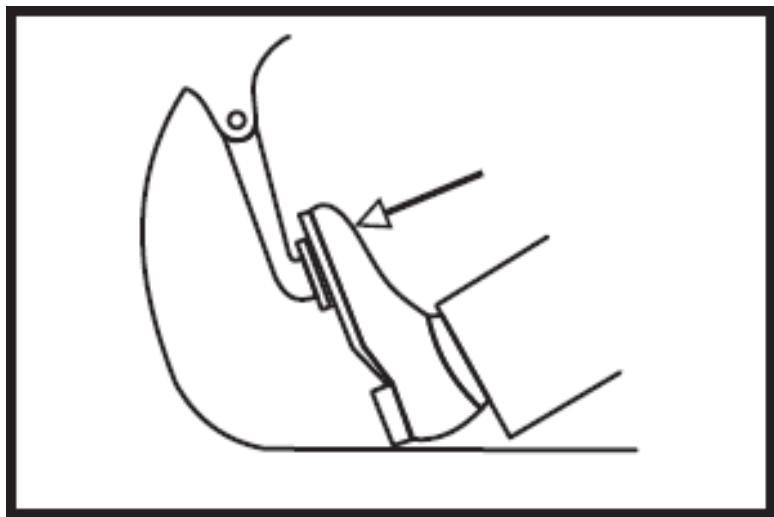


Рис. 14

Переключать передачи лучше, как показано на рис. 15.

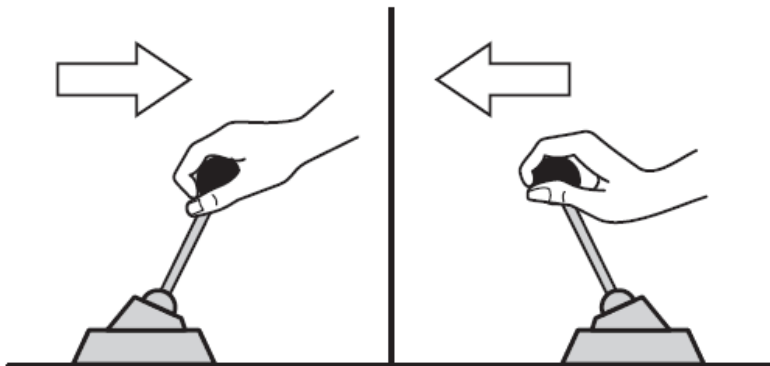


Рис. 15

Вспомогательные приборы (указатели поворота, подфарники, фары, отопитель салона, стеклоочиститель и др.) надо включать соответствующей рукой: все, что слева, – левой, справа – правой (рис. 16).

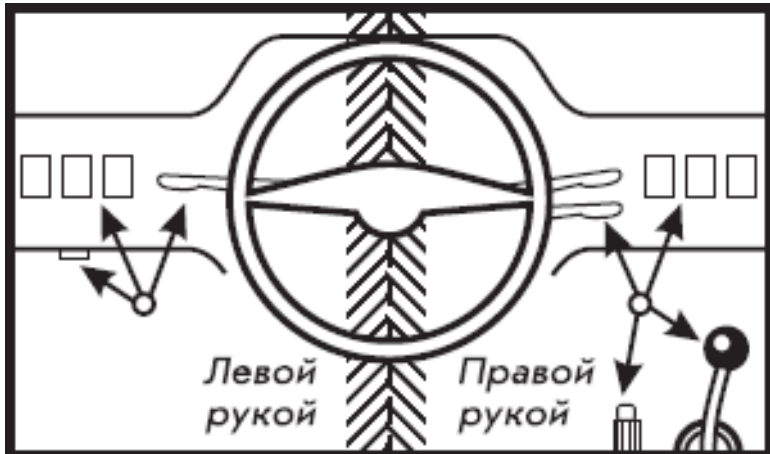


Рис. 16

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 3 уроку

1. Правильная посадка нужна:

а) Чтобы не мять одежды.

б) Чтобы выглядеть за рулем элегантным.

в) Для меньшей утомляемости, удобства обзора и управления рулем, педалями и рычагами.

г) Чтобы не было искривления позвоночника.

2. Правильная посадка – это когда:

- а) Руки прямые, ноги вытянуты, туловище откинута назад.
- б) Руки и ноги полусогнуты, спина прямая, плотно прилегает к сиденью.
- в) Руки предельно согнуты, туловище наклонено вперед.
- г) Руки согнуты в локтях, спина слегка прижимается к спинке сиденья.

3. Ремень безопасности должен быть отрегулирован так, чтобы:

- а) Не стеснять движений водителя.
- б) Ладонь туго входила в ремень на уровне груди.
- в) Свободно можно было дотянуться до перчаточного ящика.

4. Зеркала заднего вида должны быть отрегулированы так, чтобы было видно:

- а) Во внутреннее зеркало – дорогу сзади и слева, а в боковое – противоположную сторону дороги.
- б) Во внутреннее зеркало – заднее стекло, а в боковое – заднюю панораму.
- в) Во внутреннее зеркало – заднее стекло и правое заднее окно, в боковое – левый бок автомобиля и обстановку сбоку и сзади.

5. Держать рулевое колесо надо:

- а) Крепко двумя руками, чтобы оно не вырвалось из рук.
- б) Двумя руками в обхват прочно, но без перенапряжения.
- в) Большими пальцами наружу, чтобы их не выбило.
- г) Попеременно правой или левой рукой, чтобы меньше уставать.

6. Правильно руки на руле должны быть в положении:

- а) Наверху дуги руля.
- б) В нижней части руля.
- в) В положении «3–9 часов».
- г) Правая – вверху руля, левая – внизу.

7. На педали надо нажимать:

- а) Мыском обуви, чтобы лучше «чувствовать» педаль.
- б) Не играет роли, какой частью стопы.
- в) Каблуком, чтобы сильнее нажать.
- г) Средней частью стопы.

8. Как вы быстро и круто повернете рулевое колесо?

- а) Одной левой рукой через тыльную сторону кисти.
- б) Быстро перемещая руль в руках.
- в) Скрестным хватом, перебирая руки на той стороне руля, куда надо повернуть.
- г) Одной рукой, держа его сверху.

Чтобы оценить скорость своего руления, рекомендуется вывесить передние колеса автомобиля (рис. 17) и установить его на подставки (не забудьте включить стояночный тормоз!). Затем перевести рулем колеса в любое крайнее положение. Теперь по команде помощника с секундомером нужно быстро повернуть колеса в другое крайнее положение и обратно. И так повторить 10 раз как можно быстрее. Теперь остается сверить время с приведенным в таблице и тренироваться до получения хороших результатов.

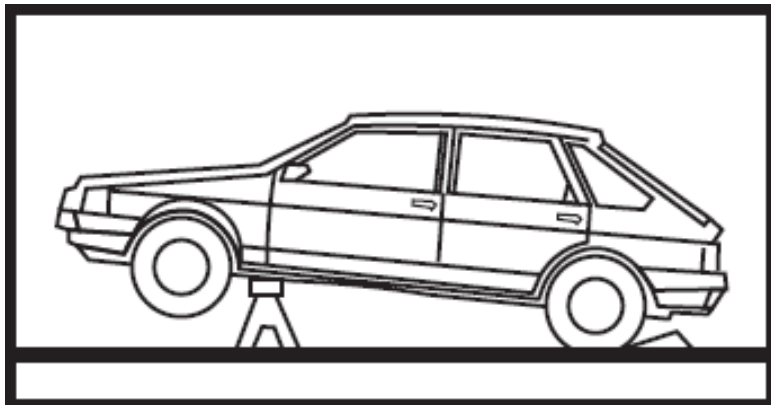


Рис. 17

Марка автомобиля	Время выполнения упражнения, с				
	высшее мастерство	отлично	хорошо	удовлетворительно	неудовлетворительно
«Волга» ГАЗ-24	22 и менее	23...30	31...40	41...47	48 и более
«Жигули», «Москвич»	16 и менее	17...21	22...28	29...33	34 и более

Правильные ответы

1 – в; 2 – б; 3 – б; 4 – в; 5 – б; 6 – в; 7 – г; 8 – в.

4 урок ПОЕХАЛИ, или Как овладеть основными приемами управления автомобилем

- **Испытание яйцом**
- **Как трогаться на подъеме**
- **Танец на педалях**
- **Без юза и заноса**
- **Тормозите двигателем**

Если вопрос, хорошо ли вы умеете трогаться на автомобиле с места и тормозить, вызывает у вас снисходительную улыбку, то предлагаем начать этот урок с небольшого теста. Возьмите обычную тарелку и укрепите ее с помощью пластилина в горизонтальном положении на капоте своего автомобиля. Положите в тарелку обыкновенное сырое яйцо. Соберите вокруг побольше народа и скажите, что сейчас будет аттракцион: вы сядете за руль, начнете движение, разгонитесь до 40 км/ч, а потом остановитесь, при этом яйцо оста-

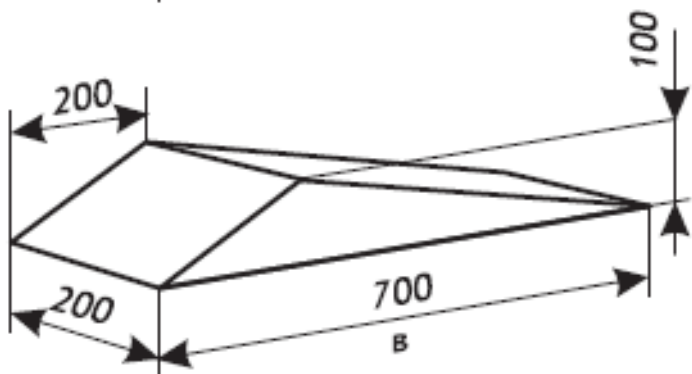
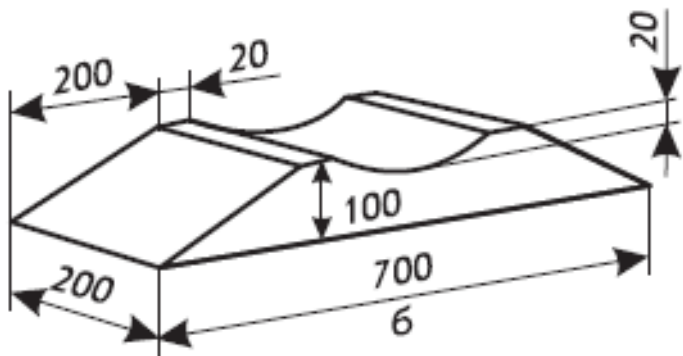
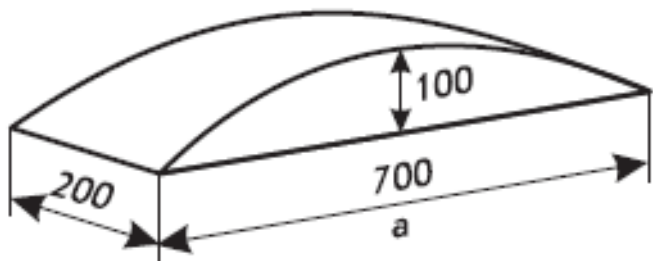
нется там, где было, то есть в тарелке. Искренне желаем вам удачного выступления! Ну, а если капот окрасился в желтый цвет, значит, в умении разогнаться и тормозить у вас еще не все в порядке.

Аналогичный, но менее неприятный в случае неудачи тест вы можете провести, пользуясь вместо яйца для проверки плавности хода стаканом с водой. Чем меньше останется воды в стакане после испытаний, тем полезнее для вас этот урок.

Где неумение трогаться особенно опасно? Во-первых, на подъеме. Представьте, что, двигаясь на подъем, вы подъехали к пересечению с главной дорогой. Движение по главной дороге интенсивное, и сразу выехать на нее нельзя. Как поступить? Можно удерживать автомобиль с помощью стояночного (ручного) или рабочего (ножного) тормоза. Если вы еще не очень уверены в своем умении трогаться, то лучше трогаться с «ручника». Только перед тем, как убрать «ручник», не забудьте включить первую передачу. Если вы удерживаете автомобиль ножным тормозом, то трогаться будет посложнее, но зато быстрее. Переносить ногу с педали тормоза на «газ» надо очень быстро, так как в это время автомобиль будет скатываться назад. Пользоваться вторым способом можно, только отлично освоив первый. Если впереди или сзади вас находятся другие участники дорожного движения, следите за их расположением и не приближайтесь к ним очень близко.

Способ манипулирования педалями сцепления и «газа» вы также можете использовать для тренировки умения трогаться на подъеме. Если он вам понравится, можно его использовать и в других случаях. Однако следует признать, что при таком удерживании автомобиля на подъеме быстрее изнашиваются диски сцепления. Этот способ сослужит вам добрую службу не только при движении на подъемах, но и, например, в часы пик в плотном транспортном потоке, когда автомобили движутся короткими «перебежками». Научившись регулировать движение автомобиля педалью сцепления, вы освободите себя от постоянной необходимости пользоваться рабочим (ножным) тормозом.

А теперь несколько очень полезных упражнений, которые позволят вам в совершенстве овладеть техникой «игры» педалями тормоза, сцепления и «газа». Для тренировки вам понадобятся по два деревянных бруска трех видов (рис. 18).



Упражнение 1. Тренируем навыки действия педалями «газа» и тормоза. Поставьте два бруска (рис. 18, а) перед передними колесами вашего автомобиля так, чтобы бруски слегка касались их (рис. 19). Попробуйте как можно медленнее подняться передними колесами на вершины брусков и так же медленно съехать с них, остановившись так, чтобы колеса касались брусков, но уже с другой стороны. После этого выполните то же самое, но задним ходом. При переходе из положения 1 в положение 2 нажмите на педаль «газа» с такой силой, чтобы, выехав на вершины брусков, остановиться без помощи педали тормоза. Переход из положения 2 в положение 3 осуществляется с помощью педали тормоза. При этом, находясь в положении 2, надо как можно быстрее переносить ногу с педали «газа» на педаль тормоза. Повторите упражнение несколько раз, пока не добьетесь необходимой слаженности действий и плавности хода.

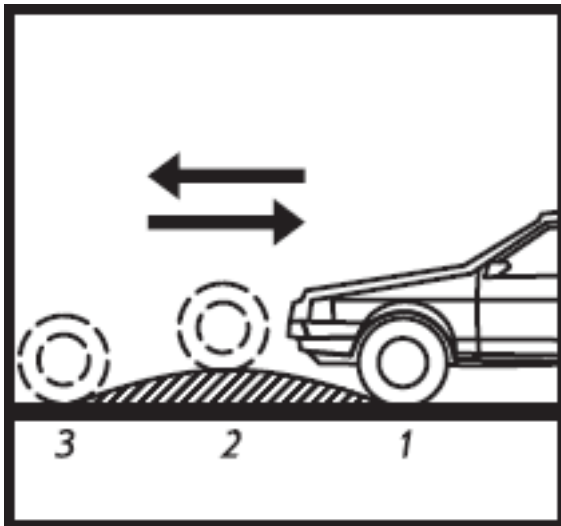


Рис. 19

Упражнение 2. Тренируем навыки действия педалью сцепления. Установив перед передними колесами два бруска (рис. 18, б), постарайтесь медленно заехать передними колесами в выемки, находящиеся в средней части брусков, и остановиться (рис. 20). При этом надо вовремя выжать педаль сцепления, чтобы колеса автомобиля остановились в положении 2 без помощи тормоза. После этого, медленно двигаясь, займите положение 3. Далее упражнение выполняется задним ходом до исходного положения 1. Обращайте внимание на то, чтобы не переходить из положения 1 (3), в положение 2 слишком быстро, иначе вы просто переедете

бруски.

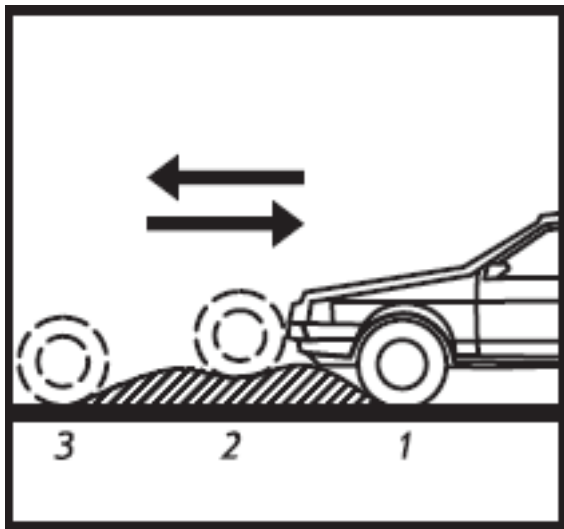


Рис. 20

Упражнение 3. Тренируем навыки действия педалями тормоза, «газа», сцепления. Для этого упражнения кроме двух брусков (рис. 18, в) вам понадобится стойка, в качестве которой можно использовать прямую палку высотой 1,5 м с острым концом (рис. 21). Займите положение 1. Затем, выехав на вершины брусков (положение 2), затормозите автомобиль стояночным (ручным) тормозом. Выйдите из автомобиля и воткните палку так, чтобы она касалась переднего бампера вашего автомобиля в средней его части. Садитесь за руль, выключите «ручник» и, откатившись назад, займи-

те исходное положение 1. Теперь, начав движение, займите положение 2 так, чтобы коснуться стойки бампером, но не сбить ее. Если вам это удастся четыре раза из пяти, то с троганием у вас все в порядке. Если нет, то придется потренироваться еще.

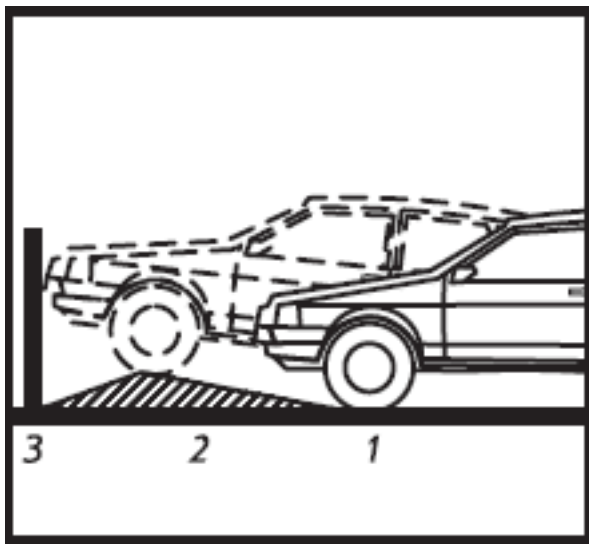


Рис. 21

Причиной происшествий при начале движения довольно часто бывает забывчивость или отсутствие важной привычки – перед пуском двигателя проверять, находится ли рычаг переключения передач в нейтральном положении. Если на пути нет помех, то «прыжок» автомобиля с включенной пе-

редачей – просто неприятность, а если рядом стоит автомобиль или строение – это уже происшествие. Поэтому выработайте у себя полезную привычку: включая двигатель, всегда выжимать педаль сцепления. Она позволит вам избежать многих происшествий, особенно когда вы находитесь в возбужденном состоянии или утомлены.

Теперь о навыках торможения. Они не случайно рассматриваются как один из наиболее сложных элементов техники управления автомобилем. Основная опасность, подстерегающая вас при резком торможении, – это потеря контроля над управлением в результате юза или заноса. Если вы, резко нажав на педаль тормоза, заблокировали колеса автомобиля, то есть они перестали вращаться и просто скользят по поверхности дороги, это и есть юз. В таком состоянии вы почти полностью теряете возможность изменять направление своего движения с помощью рулевого колеса. Как бы вы его ни вращали, автомобиль будет двигаться прямо.

Что такое занос, можно узнать, резко нажав на тормоз при движении на крутом повороте. Заднюю часть автомобиля начнет заносить, и, вращаясь подобно волчку, вы покинете проезжую часть, обретя «покой» в кювете. Занос может возникнуть при торможении не только на повороте, но и на прямом участке дороги. Он также возникает на скользкой дороге при резком нажатии на «газ» или педаль сцепления (подробнее см. урок 12).

Как видите, ни юз, ни занос не принесут вам ничего хоро-

шего, поэтому надо учиться тормозить так, чтобы избежать и того, и другого. Для этого всегда соблюдайте следующие правила.

Не тормозите так, чтобы колеса длительное время были заблокированы. Избегайте торможения на поворотах. Не тормозите, поворачивая рулевое колесо.

Плавно работайте педалями «газа», сцепления, а также рулевым колесом.

В умении практически реализовать эти правила, особенно первое, в любых условиях движения и состоит искусство безопасного торможения. Достигается оно путем применения способов торможения, наиболее соответствующих условиям и режиму движения. Главное, от чего зависит успешность применения любого способа торможения, – это ваша чувствительность к педали тормоза и ответной реакции автомобиля в целом. Описать ее практически невозможно, понять и выработать ее у себя можно только на практике. Остальные советы по торможению вы найдете в уроках 12, 15.

Наиболее распространенный способ, к которому инстинктивно прибегает большинство водителей в предаварийной ситуации, – это паническое, резкое нажатие на педаль тормоза до упора. При большой скорости и скользком покрытии это верный путь к юзу и заносу. На сухой дороге это также отличное средство для ускоренного стирания покрышек. Да и тормозной путь, как это для многих ни странно, возраста-

ет при юзе почти на одну треть. Поэтому надо отучаться от такого способа торможения и пользоваться другими, более сложными, но и более безопасными и эффективными способами. Если все-таки вы решили воспользоваться этим способом, то постарайтесь не давить на педаль резко, а делать это плавно, постепенно увеличивая силу нажатия.

Сохранить управляемость автомобиля и быстро остановиться вам позволит прерывистый способ торможения. При этом способе вы как бы качаете педаль тормоза, то нажимая, то отпуская ее. Плавно и постепенно увеличивая усилие на педаль тормоза, вы сразу же отпускаете ее, если почувствовали начало заноса или юза, потом нажимаете опять и так до полной остановки или пока не снизите скорость до нужного уровня. Самый сложный момент при реализации этого способа – научиться чувствовать начало заноса и юза. Некоторые водители чувствуют самое начало заноса «спиной» по некоторым еле заметным изменениям движения автомобиля.

Научиться чувствовать начало блокировки колес еще труднее, но вполне возможно. Для этого предлагаем потренироваться на зимней дороге следующим образом. Сделайте на всех колесах своего автомобиля по четыре отметки (рис. 22). Найдите участок дороги, свободный от транспорта, или площадку. Затем попросите вашего знакомого провести тренировку. Его роль будет такой. Начав движение и разогнавшись, вы начинаете плавно увеличивать давление

на педаль тормоза. Как только колеса перестанут вращаться (это будет видно по нанесенным отметкам), он должен засвистеть в свисток (которым вы его снабдили). В этот момент вы уменьшаете давление на педаль тормоза. Затем опять начинаете увеличивать усилие до следующего свистка и т. д. Если бы вы часто тренировались на различных поверхностях дороги, то вскоре научитесь чувствовать момент блокировки колес.

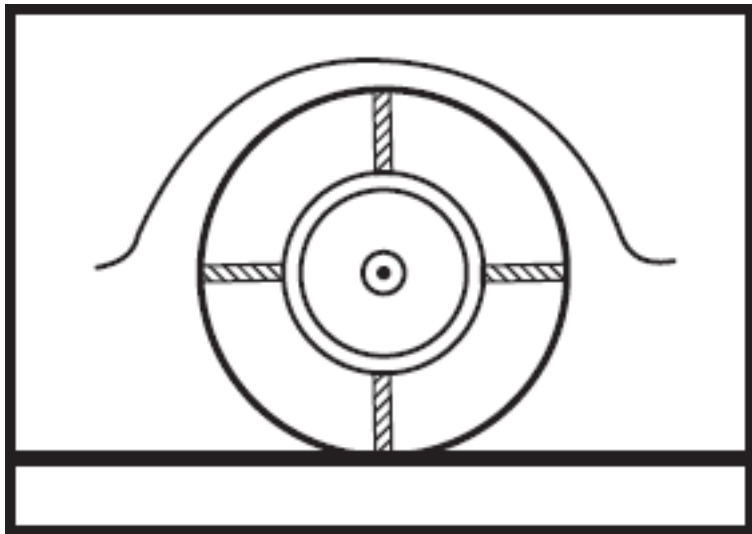


Рис. 22

И еще об одном способе – торможении двигателем с переходом на пониженную передачу. Он незаменим в зимнее вре-

мя при движении по скользкой дороге. Фактически торможение двигателем происходит всякий раз, когда вы отпускаете педаль «газа», при этом не переходя на нейтральную передачу. Но если вам надо затормозить более интенсивно, тогда следует переключиться на пониженную передачу. Для этого выжмите педаль сцепления и поставьте рычаг переключения передач в нейтральное положение. Отпустите педаль сцепления и нажмите на «газ». Затем тут же еще раз нажмите на педаль сцепления, быстро включите пониженную передачу и отпустите педаль сцепления. Если скорость снизилась недостаточно, сделайте то же самое, переходя на еще более низкую передачу. Торможение двигателем не только значительно снижает вероятность заноса, но и позволяет беречь от износа шины и тормозные колодки. Торможение двигателем можно применять как для притормаживания, так и для экстренного торможения, сочетая его с рассмотренными приемами торможения педалью тормоза.

Несколько общих советов. Не злоупотребляйте педалью тормоза. У опытных водителей необходимость в педали тормоза возникает значительно реже, чем у неопытного, так как он заранее прогнозирует опасность и выбирает наилучший скоростной режим. Делайте так и вы. О выборе скоростного режима вы узнаете из уроков 6 и 7. Помните, что для снижения скорости обычно достаточно просто ослабить давление на педаль «газа».

Вы решили подвезти четырех человек, «голосовавших»

на дороге. Будьте внимательны при первых торможениях: вы почувствуете, что груженую машину труднее остановить. Потом вы приспособитесь.

Следите за исправностью тормозной системы. Если затормаживание колес вашего автомобиля неравномерное, то может возникнуть занос даже на сухом покрытии.

Итак, чем выше мастерство, тем реже нажимают на тормоз.

Хотя задним ходом приходится двигаться значительно реже, чем передним, количество происшествий при этом велико. Соблюдайте следующие правила.

1. Не поленитесь перед движением задним ходом выйти из машины и лично убедиться в отсутствии помех, особенно после длительной стоянки.

2. Двигаясь задним ходом, смотрите в заднее стекло а не в зеркала или открытую дверь: так больше обзор. Но если стекло замерзло, запотело, придется смотреть назад через открытую дверь.

3. Чтобы предотвратить резкий разгон в начале движения задним ходом, регулируйте скорость педалью сцепления, а не «газа» или тормоза.

4. Держите рулевое колесо за верхнюю часть левой рукой, правая находится на спинке соседнего сиденья. Так проще и лучше управлять автомобилем.

5. Тормозной путь при движении задним ходом длиннее, чем при той же скорости передним ходом, поэтому усилие

на педаль тормоза должно быть несколько большим.

6. Никогда не выезжайте задним ходом со второстепенной дороги на главную. Со стоянки тоже лучше выезжать передним ходом.

7. Если приходится поворачивать задним ходом, не забывайте периодически переводить взгляд на левое и правое передние крылья, о которых часто забывают и задевают ими препятствия.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 4 уроку

1. В какой последовательности перед началом движения выполняются следующие действия?

А. Нажатие на педаль сцепления и пуск двигателя.

Б. Осмотр обстановки в зеркала заднего вида.

В. Включение указателей поворота.

Г. Включение первой передачи.

Д. Выключение стояночного тормоза.

а) А – В – Г – Б – Д.

б) А – Г – В – Д – Б.

в) Д – А – Г – Б – В.

2. Как лучше снизить скорость при подъезде к перекрестку в условиях гололеда?

а) Резко нажать на педаль тормоза и держать ее так до полной остановки.

б) Тормозить двигателем.

в) Переключиться на нейтральную передачу и качками нажимать на педаль тормоза.

3. Как правильно проходить крутой поворот?

а) Снизить скорость перед поворотом и проходить его с небольшим ускорением.

б) Не снижая скорости, выходить на поворот, слегка притормаживая в середине поворота.

в) Разогнаться до поворота и потом, отпустив педаль «газа», двигаться по инерции.

4. Как лучше держать рулевое колесо при движении задним ходом?

а) Двумя руками.

б)левой рукой за верхнюю часть колеса.

в)левой рукой за нижнюю часть колеса.

Правильные ответы

1 – а; 2 – б; 3 – а; 4 – б.

5 урок

В ТЕСНОТЕ, ДА НЕ В ОБИДЕ,

или

Как управлять автомобилем

в ограниченном пространстве

- **Вперед на 180°**
- **Развернемся задним ходом**
- **Небольшая тренировка**
- **На стоянку становись!**
- **Параллельно и перпендикулярно**
- **Полезные упражнения**

Если урок 4 не прошел даром и вы овладели техникой управления автомобилем, самое время поучиться маневрировать в условиях ограниченного пространства. Эти навыки позволят вам избежать наиболее распространенных ошибок, возникающих при разворотах, парковке, заезде в гараж и перестроениях.

Как правильно разворачиваться? Если вам надо развернуться на 180°, а ширина дороги не позволяет сделать это за один раз даже из крайнего правого положения, придется поворачивать в несколько приемов. Прежде чем разворачи-

ваться, выберите место, где вы можете хорошо видеть обстановку спереди и сзади. Начиная разворот от правого края проезжей части, поворачивая при этом рулевое колесо как можно больше влево (рис. 23). Не доезжая одного метра до противоположного бордюра, быстро поверните рулевое колесо вправо так, чтобы в момент соприкосновения с бордюром колеса были как можно больше повернуты вправо. Теперь поехали назад; не доезжая также примерно одного метра до бордюра, быстро поверните колесо влево. Включите первую передачу, посмотрите, нет ли помех, – и вперед.

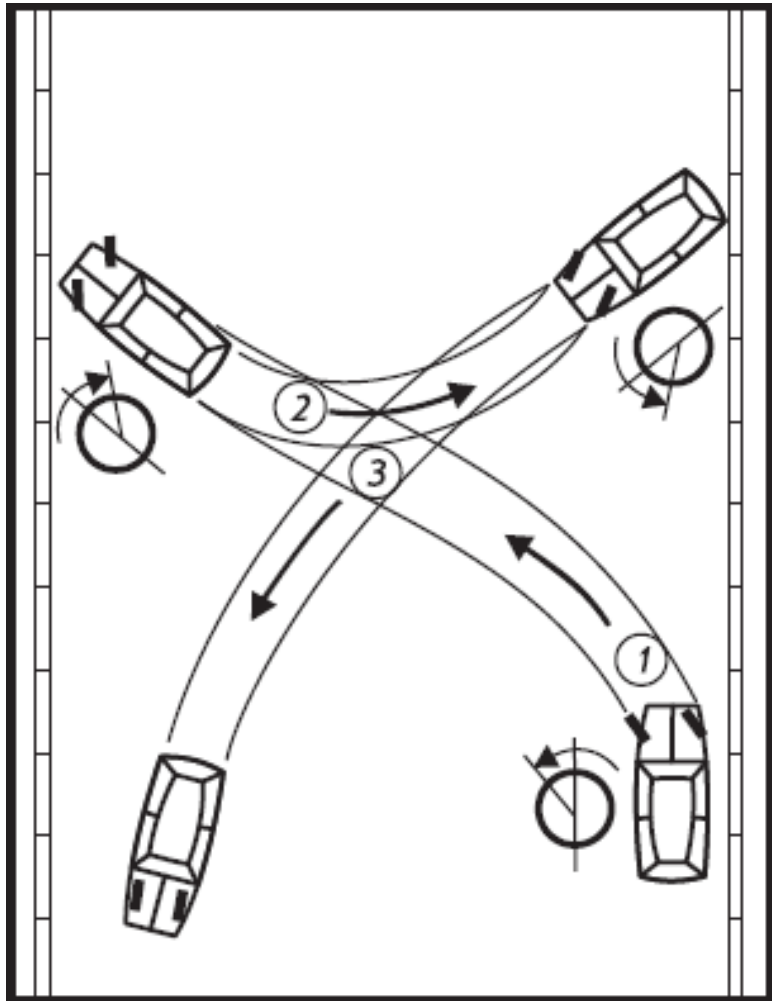


Рис. 23

Если развернуться не удалось, повторите все операции еще раз.

Другой способ разворота начинается с движения задним ходом. Имея интервал до правого бордюра 30...40 см, начинайте движение задним ходом, поворачивая рулевое колесо как можно больше влево (рис. 24). Не доезжая одного метра до противоположного бордюра, быстро поверните рулевое колесо вправо, включите первую передачу – и вперед.

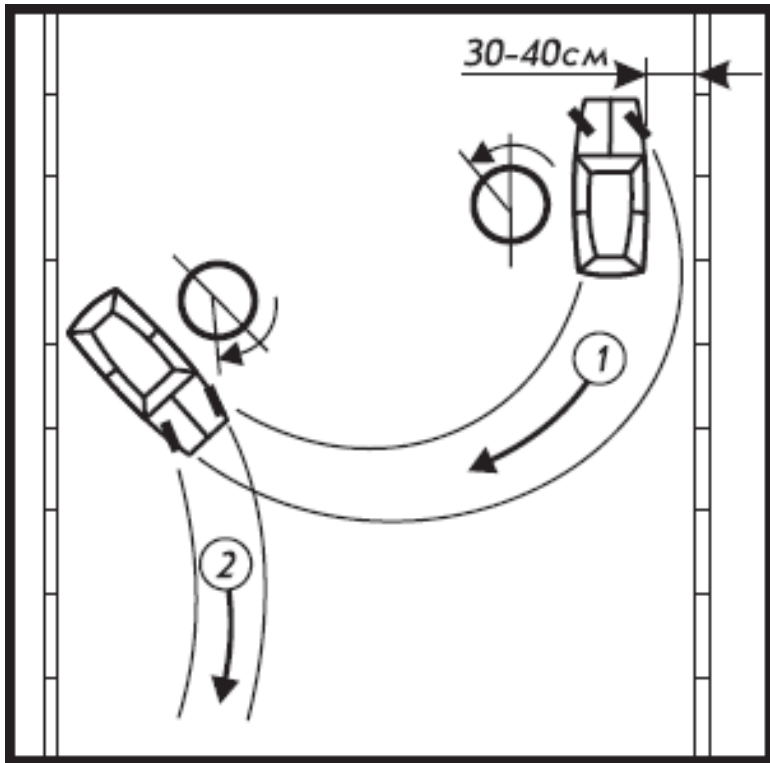


Рис. 24

Можно разворачиваться, используя выезды со двора и любые уширения проезжей части (рис. 25). Однако помните, что при разворотах из правого ряда происходит в два раза больше столкновений.

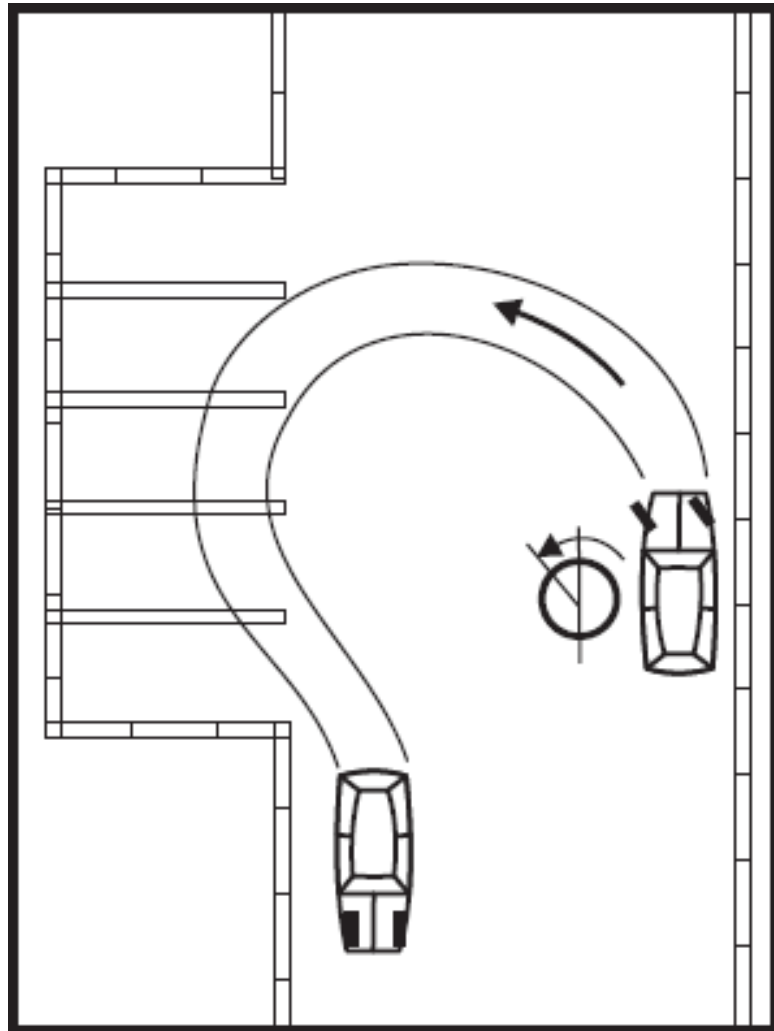


Рис. 25

Разворачиваться быстро и правильно (а делать это на дороге надо именно так) непросто. Поэтому не лишним будет специально потренироваться. Найдите свободную площадку размером 15x15 м и потренируйтесь в выполнении фигур (рис. 26).

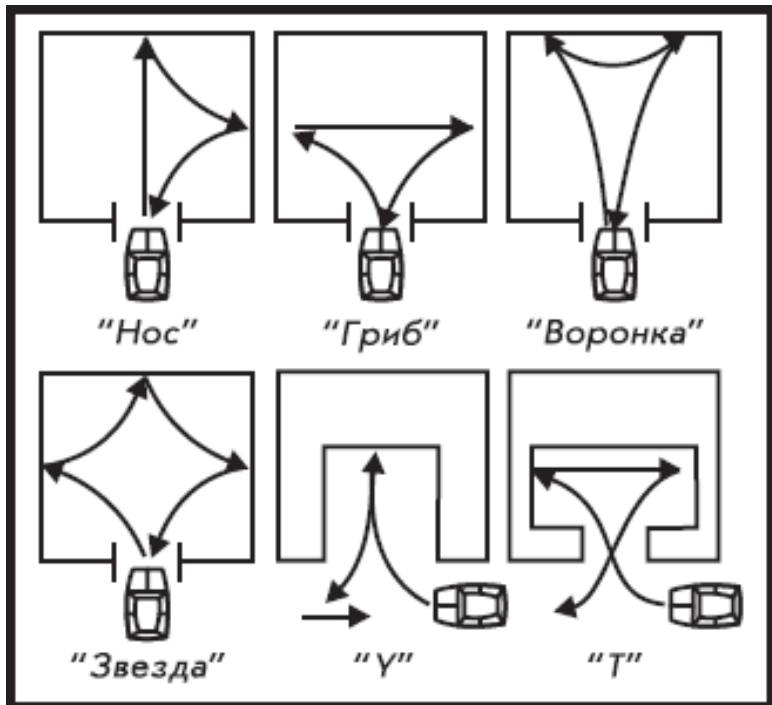


Рис. 26

Поставить автомобиль на стоянку в стесненных условиях – дело не простое даже для имеющего солидный водительский стаж. Поэтому отнесемся к этой операции с должным вниманием.

Представьте, что подъезжаете к месту стоянки, где только одно свободное место (рис. 27). Как вы будете заезжать на него? Передом? Однако это легко только в том случае, если свободное пространство достаточно велико. А если нет? Тогда остается один выход – заезжать задним ходом. Зато выезжать вам будет легко. Проезжайте вперед и займите позицию 1 так, чтобы интервал между вашим и стоящим рядом автомобилем был около 0,5 м. Теперь выверните колеса до упора вправо и начинайте медленно двигаться назад. Смотрите на правое заднее крыло. Если оно проходит, то внимание перенесите на левое заднее, затем левое переднее крыло. Как только багажник вашей машины займет свое место в промежутке между стоящими автомобилями, начинайте быстро поворачивать руль влево до прямолинейного положения колес и смотрите назад.

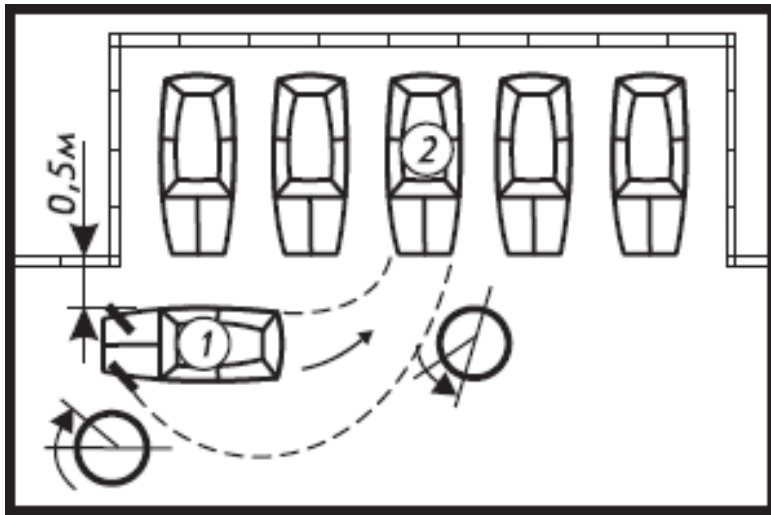


Рис. 27

Заехали (поз. 2). Теперь можно выключить двигатель и включить заднюю передачу.

Когда автомобили на стоянке располагаются параллельно дороге и свободное место ограничено, заезжать на стоянку также лучше задним ходом (рис. 28). Для этого займите положение 1 с интервалом до стоящего автомобиля приблизительно 0,5 м и, медленно двигаясь назад, очень быстро поворачивайте руль вправо до упора. Следите за правым задним крылом. Как только средняя стойка вашего автомобиля поравняется с концом заднего крыла обьезжаемого автомобиля, руль быстро поверните до упора влево. Одновремен-

но с этим следите, проходит ли правое переднее колесо вашего автомобиля. Если проходит, переключите свое внимание назад и возвращайте колесо в прямолинейное положение. Уравняйте интервалы спереди и сзади, подав автомобиль немного вперед (поз. 2).

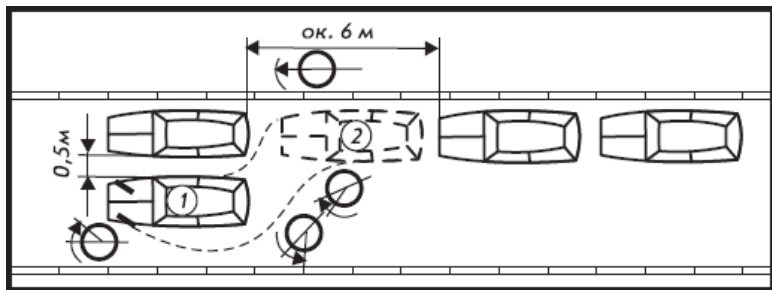


Рис. 28

Теперь несколько упражнений, которые позволят вам отработать и закрепить навыки парковки. Лучше совершить несколько неизбежных вначале ошибок в тренировочных условиях, чем в реальных.

Упражнение 1. «Одно касание» (рис. 29). Найдите две пластмассовые или деревянные рейки длиной не менее 1,5 м и воткните их спереди и сзади автомобиля. Постарайтесь подъехать к передней рейке так, чтобы коснуться ее, но при этом не сбить. Подъезжайте сначала левым краем, потом серединой, затем правым краем автомобиля. То же – задней частью автомобиля. Чем больше не доехали или переехали,

тем хуже. Попросите кого-нибудь фиксировать расстояние, которое вы переехали или недоехали, и сообщать об этом вам после каждой попытки. Так обучитесь быстрее.

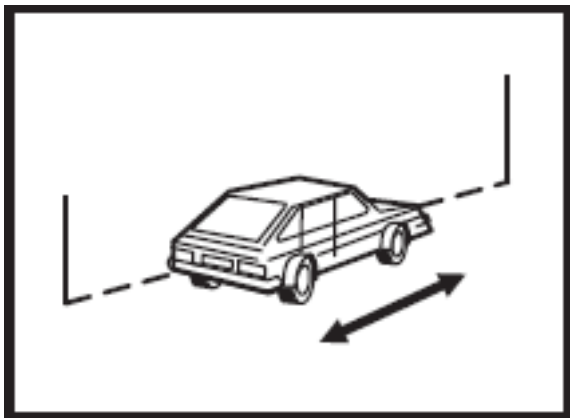


Рис. 29

Упражнение 2. «От ворот до ворот» (рис. 30). Возьмите восемь палочек или, на худой конец, пустых коробок из-под молока и расставьте их, как показано на рисунке. Теперь попробуйте проехать в этом коридоре передним и задним ходом. Если для вас это просто, сдвиньте вторые и четвертые ворота влево и попробуйте проехать передним и задним ходом. Если опять легко, сдвиньте их влево еще больше.

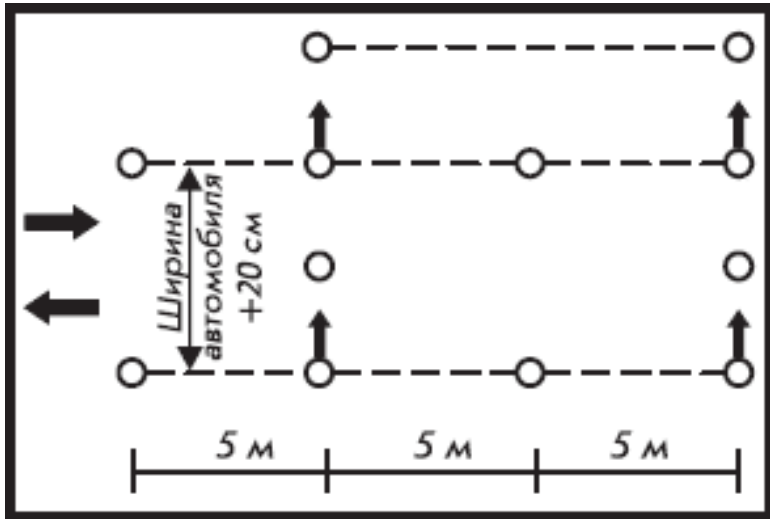


Рис. 30

Если эти подготовительные упражнения у вас уже хорошо получаются, переходите непосредственно к парковке. Разметьте участок, на котором вы должны запарковать свой автомобиль. Вначале пусть он будет больше, чем необходимо, а затем постепенно доведите его до минимального размера (рис. 31). Не расстраивайтесь, если придется потрудиться. Чувство габарита, которое появится у вас после тренировки, жизненно необходимо. Причем в самых различных ситуациях, например, при встречном разъезде на узкой дороге, заезде в гараж, объезде препятствия. Так что не экономьте времени на тренировку.

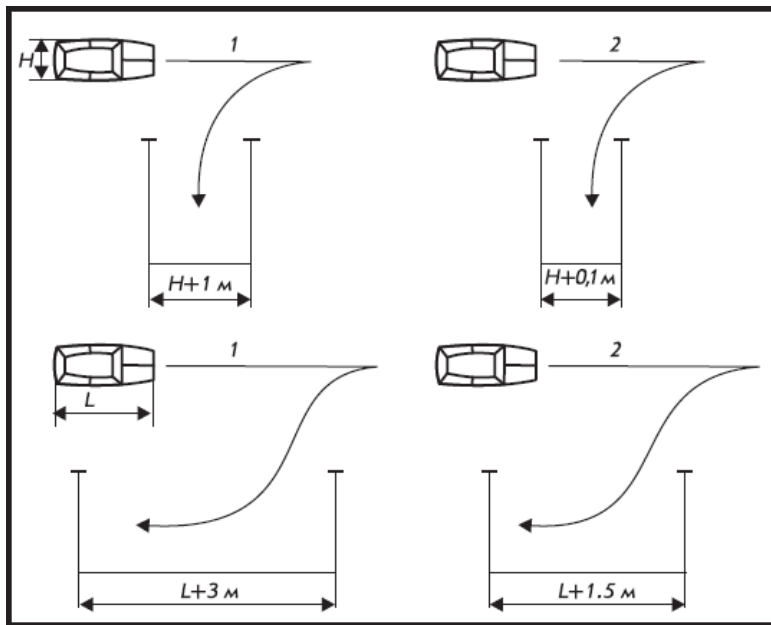


Рис. 31

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 5 уроку

1. Если вы хотите задним ходом поставить свой автомобиль на стоянку параллельно бордюру (в стесненных услови-

ях), надо начинать выравнивать колеса, когда:

а) Задние колеса вашего автомобиля коснутся бордюра.

б) Боковая стойка вашего автомобиля будет напротив заднего бампера обьезжаемого автомобиля.

в) Передний бампер вашего автомобиля будет напротив заднего бампера обьезжаемого автомобиля.

2. Разворот лучше всего выполнять:

а) На перекрестке или около него.

б) На повороте дороги.

в) На перегоне дороги.

г) На подъеме дороги.

3. Если вы хотите развернуться с использованием выезда во двор, то безопаснее всего будет:

а) Заехать передним ходом на примыкающую дорогу, а затем развернуться, выезжая задним ходом.

б) Заехать задним ходом на примыкающую дорогу, а затем развернуться, выезжая передним ходом.

4. При выезде задним ходом со стоянки в стесненных условиях, где ваш автомобиль находился под углом или перпендикулярно к бордюру, надо начинать поворачивать рулевое колесо:

а) Когда передний бампер вашего автомобиля поравняется с задними бамперами стоящих автомобилей.

б) Как только начнете движение.

в) Как проедете расстояние, равное 1 м.

Правильные ответы

1 – б; 2 – в; 3 – б; 4 – а.

6 урок ГДЕ, КОГДА, КАК, или

Правила выбора режима движения

- **Большая скорость – большая опасность**
- **Когда растет остановочный путь**
- **Если видимость ограничена**
- **Почему не надо ехать впритирку**
- **Какой должна быть дистанция**
- **Предупреждение без обмана**

Умение прогнозировать – это основа для принятия многочисленных и разнообразных решений, которые требуются для того, чтобы провести автомобиль, минуя все опасности. Какие же это решения? Прежде всего выбор скорости дистанции, интервалов и подача предупредительных сигналов. Из этого урока вы узнаете, как сделать такой выбор наилучшим в различных условиях движения.

С какой скоростью ехать? Правила дорожного движения ограничивают верхний предел скорости. Но с разрешенной максимальной скоростью можно ехать только в наиболее благоприятных дорожных и погодных условиях. Если усло-

вия движения ухудшились, скорость должна быть снижена.

Чем выше скорость, тем больше вероятность возникновения заноса и труднее его ликвидировать, тем сложнее сохранить контроль над автомобилем при маневрировании, тем длиннее путь, который проедет автомобиль до полной остановки, тяжелее последствия при столкновении.

Скользкая дорога – снижайте скорость.

Представьте, что вы едете не по сухому асфальту, а по мокрой или, еще хуже, обледенелой или заснеженной дороге. Впереди неожиданно появилась помеха. Надо срочно останавливаться или уходить в сторону. Но теперь путь, который пройдет ваш автомобиль до полной остановки (остановочный путь), стал намного длиннее, а сохранить контроль над автомобилем при маневрировании и торможении значительно сложнее. Остановочный путь (в метрах) на сухой горизонтальной дороге можно приблизительно определить, разделив вашу скорость на 10 и умножив результат сам на себя. Так, при скорости 60 км/ч остановочный путь будет:

$$60:10 = 6; 6 \times 6 = 36 \text{ м.}$$

На скользком покрытии он увеличивается в несколько раз (рис. 32). Потренируйтесь в определении остановочного пути при различных скоростях на сухой и скользкой дороге. Управляя автомобилем, старайтесь определить то место, где сможете остановиться. Будьте особенно внимательны к опасным изменениям обстановки в зоне вашего остановочного пути. Остальные рекомендации о движении по скользкой до-

роге – в уроке 14.

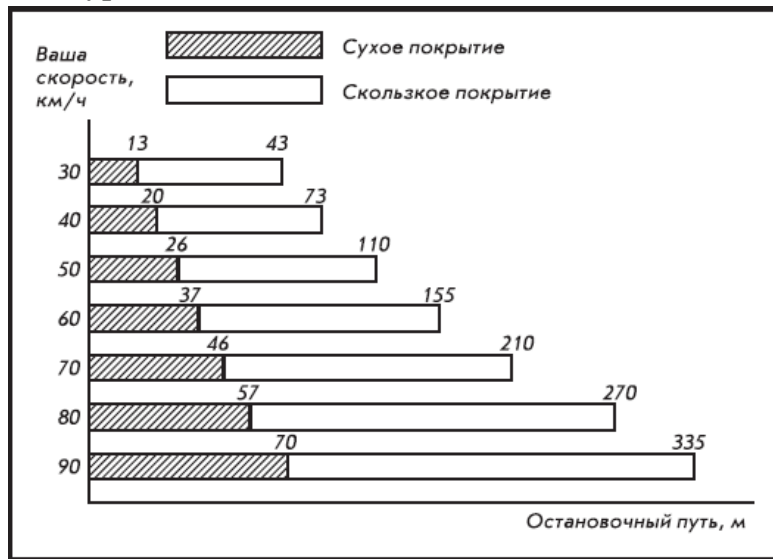


Рис. 32

Хуже видимость – меньше скорость.

Если видимость дороги впереди меньше, чем ваш остановочный путь, то вы едете вслепую (рис. 33). Поэтому двигаться надо со скоростью, при которой остановочный путь меньше или, в крайнем случае, равен хорошо просматриваемому расстоянию впереди.



Рис. 33

Что может ограничить видимость? Атмосферные осадки, растения, здания, стоящие или движущиеся крупногабаритные транспортные средства.

Где видимость может быть ограничена? На железнодорожных переездах, перекрестках, пешеходных переходах, в местах остановки общественного транспорта, на вершинах крутых подъемов, поворотах.

Даже при хорошей видимости впереди всегда снижайте скорость в местах, где большая вероятность появления пешеходов: на пешеходных переходах, у школ, детских учреждений, магазинов, кинотеатров и других мест массового скопления людей.

В плотном транспортном потоке надо двигаться как все, не быстрее и не медленнее. Чем больше отклонение от средней скорости потока, тем выше вероятность происшествия. Поэтому, если нет особой необходимости в обгоне или переключении, двигайтесь по середине выбранной полосы.

При езде по сухой дороге с неограниченной видимостью можно держать максимально разрешенную скорость.

Если пошел сильный дождь и видимость не более 300 м, снизьте скорость на 30 км/ч ради своей безопасности.

Впереди перекресток, закрытый деревьями, пересекаемую дорогу не видно – снижайте скорость до 10...20 км/ч и внимательно следите за обстановкой на пересекаемой дороге.

Справа место стоянки автомобилей. Пока пешеходов нет, но в любой момент они могут появиться из-за стоящих автомобилей – примите влево, смотрите вправо и двигайтесь помедленнее, пожалуйста.

При движении по загородной дороге, когда транспортных средств немного и можно двигаться, не мешая друг другу, старайтесь находиться в одиночестве и не соединяться парами или тройками. Это позволит вам избежать попутного столкновения. Если дорога однообразна, не пытайтесь преодолеть монотонность движения увеличением скорости. Чаще проверяйте свои ощущения по спидометру.

Выбор дистанции при движении за лидером во многом определяется плотностью транспортного потока, в котором вы едете. В городе в часы пик дистанция между автомобилями до 10...15 м. Будете ее увеличивать – кто-нибудь обязательно займет освободившееся пространство. Поэтому выход один – снижать скорость вместе (синхронно) с водителем едущего впереди автомобиля. Для этого надо наблюдать

не только за этим транспортным средством, но и за обстановкой впереди него. Это позволит вам заранее предвидеть момент торможения лидера и подготовиться к одновременному с ним торможению. Для этого надо перенести ногу на педаль тормоза и выбрать свободный ход педали. «Одним глазом» постоянно следить за стоп-сигналами лидера. Но, прежде чем встать за лидером, убедитесь, что у него действуют стоп-сигналы. Помните, что иногда (особенно у такси и грузовых автомобилей) они не работают. При таком способе опережающего наблюдения и торможения можно довольно успешно двигаться даже на очень небольшой дистанции, правда, не всегда.

В каких случаях надо увеличивать дистанцию?

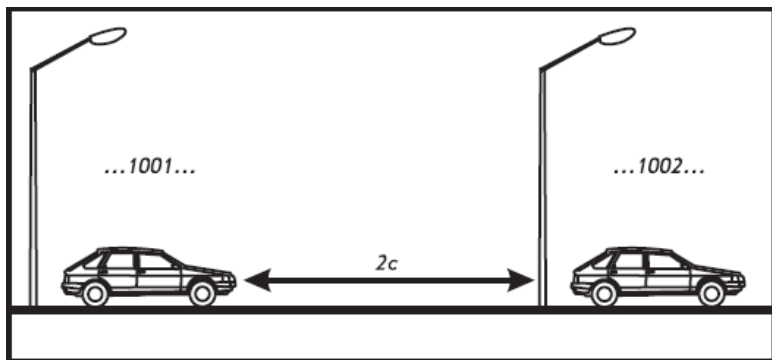
1. Если впереди зона опасности – участок дороги, при проезде которого необходимость снижения скорости может возникнуть с большой вероятностью. Это перекрестки, выезды и съезды с автомагистрали, пешеходные переходы, прикрытие дороги слева.

2. Если ваш лидер – крупногабаритное транспортное средство, которое ограничивает видимость обстановки впереди. Дистанция до него должна быть такой, чтобы можно было видеть дорогу впереди. При первой возможности такого лидера лучше обогнать.

3. Интенсивность торможения лидера может оказаться

выше, чем вашего автомобиля. Это может быть связано с различием в тормозных характеристиках автомобилей, с состоянием тормозов, износом шин, большой загруженностью вашего автомобиля. Помните, что различия в интенсивности торможения в наибольшей степени проявляются при высоких скоростях. Поэтому чем выше скорость, тем больше дистанция.

При движении в свободных условиях дистанция может и должна быть не менее 2 с. Оценить это расстояние очень просто. Когда задняя часть автомобиля-лидера поравняется с каким-нибудь стоящим у дороги объектом, например столбом, начинайте считать: одна тысяча один, одна тысяча два (рис. 34). Если вы проедете столб раньше, чем проговорите считалку, то дистанцию надо увеличить. Однако 2 с – приемлемая дистанция для благоприятных погодных и дорожных условий. Если же они ухудшаются, дистанцию надо увеличить до 4...5 с.



Основная забота о поддержании безопасной дистанции ложится на того, кто движется сзади, но и лидер может помочь ему в этом общем для них деле. Если вы оказались в роли лидера, старайтесь поддерживать равномерную скорость, избегайте неоправданных торможений и разгонов.

О своем намерении снизить скорость предупреждайте заранее, подав сигнал поворота или легким нажатием на педаль тормоза.

Чем выше мастерство, тем реже пользуются педалью тормоза.

Если сзади вас на расстоянии 3...5 м движется водитель-прилипала, не желающий соблюдать дистанцию, нажмите на газ и потом слегка на тормоз. Обычно этого достаточно, чтобы он отстал. Если это не помогает, несколько раз включите правый сигнал поворота, дав ему понять, что вас можно обогнать. Если и это не действует, перестройтесь вправо: пусть ищет происшествий в другом месте.

Запас свободного пространства всегда надо иметь не только спереди и сзади, но и сбоку. Представьте, что лидер неожиданно для вас затормозил, а имеющаяся дистанция между вами не позволяет избежать столкновения путем торможения. Если сбоку от вас есть свободное пространство, оно позволит объехать лидера. Поэтому по мере возможности не двигайтесь бок о бок с другими автомобилями. Ста-

райтесь выдерживать интервал, равный ширине вашего автомобиля.

В каких ситуациях боковой интервал особенно важен?

При встречном разъезде на узкой дороге держитесь как можно правее.

Примите левее при движении мимо выезда на автомагистраль.

Держитесь левее от остановившегося автомобиля: у него может открыться дверь.

Выдерживайте как можно больший интервал с автомобилем, движущимся задним ходом.

Предупредительные сигналы позволят вам заранее сообщить о своих намерениях другим участникам движения и таким образом повысить надежность их прогноза, а значит, вашу общую безопасность. Включайте указатели поворота не менее чем за 4...5 с до начала выполнения маневра.

Не подавайте сигналов, которые могут ввести в заблуждение других участников ситуации.

Если дорога, по которой вы едете, поворачивает, а вы продолжаете двигаться по той же полосе и дальше, сигналы поворота не включайте (рис. 35).

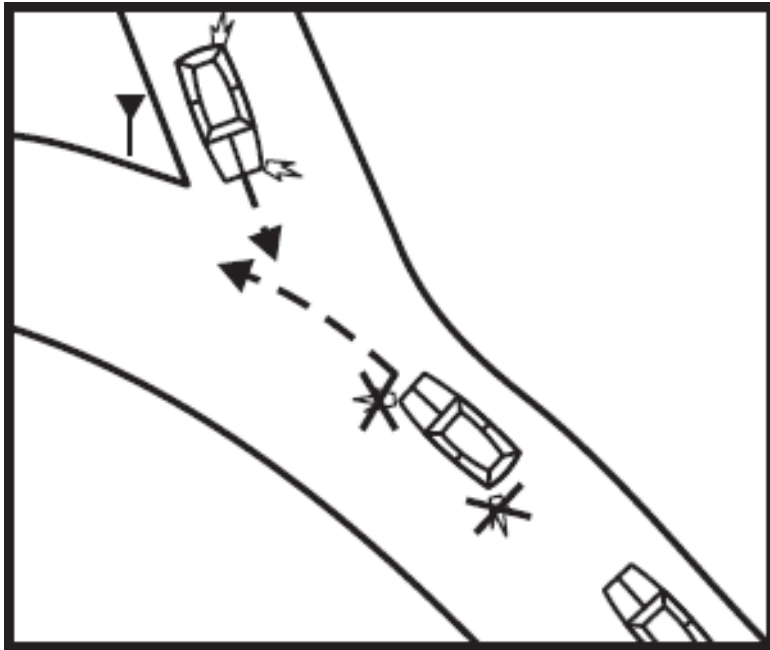


Рис. 35

При объезде центра перекрестка с круговым движением включайте левые указатели поворота, а при выезде – правые (рис. 36).

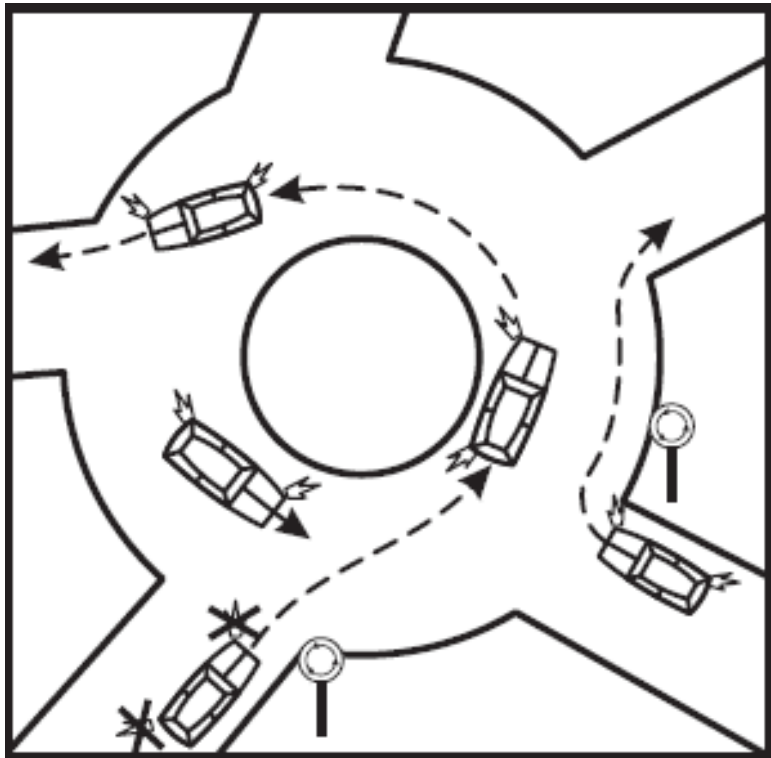


Рис. 36

Если собираетесь повернуть на пересечении, перед которым в непосредственной близости расположен еще один перекресток, не включайте указатели поворота до тех пор, пока не проедете первый перекресток (рис. 37).

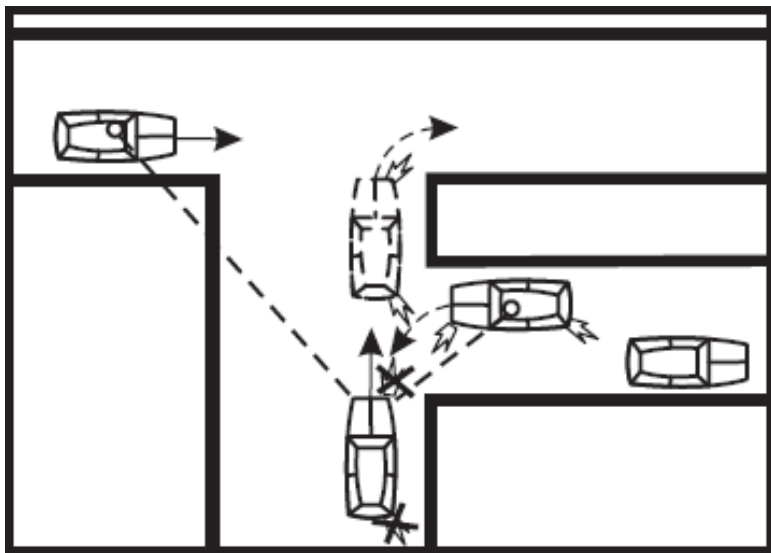


Рис. 37

После того как вы повернули, не забудьте проконтролировать, выключены ли указатели поворота. При очень плавном повороте автоматическое выключение сигналов может не сработать.

При повороте задним ходом включайте указатели поворота с той стороны, куда будет поворачивать задняя часть вашего автомобиля.

Перед остановкой или снижением скорости в таком месте, где другие могут этого не ожидать, несколько раз слегка нажмите на тормоз, обозначив стоп-сигналы (рис. 38).

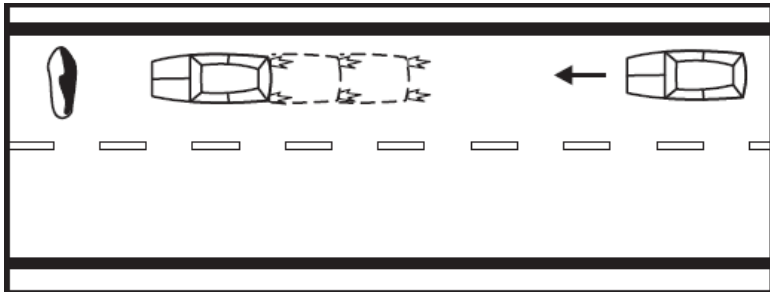


Рис. 38

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 6 уроку

1. Столкновение с неподвижным препятствием на скорости 100 км/ч соответствует падению с:
 - а) 13 этажа.
 - б) 5 этажа.
 - в) 10 этажа.
2. При движении с какой скоростью, резко затормозив, вы сможете не удариться о лобовое стекло, упираясь руками в рулевое колесо?
 - а) Более 40 км/ч.

- б) 20...40 км/ч.
- в) 10...20 км/ч.
- г) Менее 10 км/ч.

3. При движении в условиях плохой видимости надо выбирать скорость исходя из того, чтобы остановочный путь был:

- а) Больше расстояния видимости.
- б) Меньше расстояния видимости.
- в) Равен расстоянию видимости.

4. Вероятность происшествия при движении в плотном транспортном потоке будет меньше, если ваша скорость:

- а) Меньше средней скорости потока.
- б) Больше средней скорости потока.
- в) Равна средней скорости потока.

5. Двигаясь в плотном транспортном потоке, надо тормозить:

- а) Несколько раньше, чем это сделает водитель лидирующего автомобиля.
- б) Несколько позже.
- в) Одновременно с ним.

Правильные ответы

1 – в; 2 – г; 3 – б; 4 – в; 5 – в.

7 урок

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ, ОДИН – ОТРЕЖЬ, или

Как правильно обгонять

- За и против
- Близко или далеко
- Когда лучше не спешить
- Как обогнать быстро
- Не уверен – возвращайся
- Как быть обгоняемым

Обгон требует отличного владения всеми навыками, которые мы рассмотрели в предыдущих уроках, но, кроме этого, нужна твердая уверенность в том, что предпринятый вами обгон не принесет больше неприятностей, чем пользы.

Если у вас возникло желание обогнать, то прежде всего взвесьте все доводы.

За обгон:

скорость обгоняемого автомобиля не очень велика;

дорога впереди свободна на достаточно большом расстоянии;

видимость обстановки ничем не ограничена;
вы чувствуете уверенность в благоприятном завершении обгона.

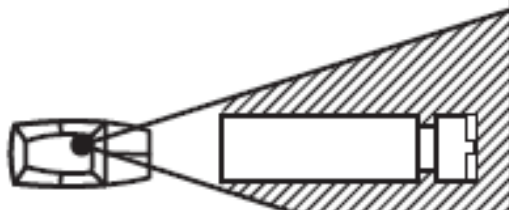
Против обгона:

впереди сужение дороги или перекресток;
впереди вершина крутого подъема или поворот;
поверхность дороги разбитая, мокрая или скользкая;
автомобили впереди движутся плотным потоком и с большой скоростью;
интенсивное встречное движение;
впереди пешеход собирается перейти дорогу;
все другие запрещения обгону, указанные в ПДД.

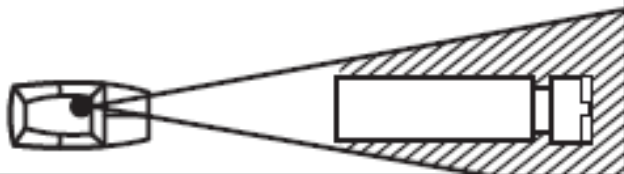
Из психологии хорошо известно, что чем больше человек хочет достичь какой-либо цели, тем меньше вероятность того, что он вовремя заметит обстоятельства, препятствующие осуществлению его желания. Поэтому позволим себе высказать еще несколько предостережений.

Экспериментальные данные показывают, что водители склонны недооценивать скорость встречного автомобиля. Причем чем меньше его габариты, тем ниже кажется его скорость. Автомобили темного цвета кажутся движущимися медленнее, чем на самом деле. Небольшие расстояния, как правило, переоцениваются, а большие – недооцениваются. Подъемы и повороты сильно снижают точность оценки расстояния. Поэтому обгоняйте, только имея запас свободного пространства.

Не приближайтесь близко к транспортному средству, особенно крупногабаритному, которое хотите обогнать (рис. 39). Это ухудшает видимость обстановки впереди, и вы можете не заметить встречного автомобиля. Для того чтобы осмотреть обстановку впереди на большом расстоянии, надо сдвинуться немного влево.



Почти ничего не видно



Видно лучше



Видно еще лучше

Допустим, встречная полоса свободна, но посмотрите, как ведет себя водитель транспортного средства, которое вы хотите обогнать.

Если он включил указатели левого поворота и начал объезд препятствия или разворот, сам пошел на обгон, включил указатели правого поворота, но уходит влево для того, чтобы въехать в узкий проезд, то с обгоном надо подождать.

А есть ли впереди свободное пространство для того, чтобы вы смогли без сложностей вернуться в свой ряд после завершения обгона? И еще. Посмотрите, что делается сзади и сбоку от вас. Не обгоняют ли вас? Нет ли автомобиля в «слепой» зоне? Если все нормально, приступайте к обгону.

Решая, не торопитесь. Решив, действуйте быстро.

Включив сигналы левого поворота, вы предупредите тех, кто едет сзади. Водителя обгоняемого автомобиля надо предупредить светом фар или звуковым сигналом, если обгон совершается вне населенного пункта. Если он после этого включил сигнал левого поворота, то, возможно, он видит впереди опасность, о которой хочет вас предупредить. В таком случае откажитесь от обгона.

Обгон надо выполнять быстро. Поэтому двигаться необходимо с ускорением так, чтобы ваша скорость по крайней

мере на 15...20 км/ч была выше, чем у обгоняемого. Для того чтобы быстрее набрать скорость, можно включить третью передачу. Старайтесь не задерживаться в «слепой» зоне обгоняемого водителя. Поддерживайте интервал справа не менее ширины вашего автомобиля, особенно если обгоняемый транспорт имеет прицеп. Если возникли сомнения в успешности завершения обгона, возвращайтесь на прежнее место. Лучше, если вы сделаете это до того, как поравняетесь с задней частью обгоняемого автомобиля.

Если впереди помех нет, включайте указатели правого поворота, чтобы заранее предупредить водителя обгоняемого автомобиля о своем намерении перестроиться. Смену полосы можно начинать не раньше того, как в зеркале заднего вида будут видны обе фары обгоняемого транспорта. Перестраиваться надо плавно, не снижая скорости и не тормозя.

Пользование «мигалкой» при обгоне: включить левые указатели поворота при выезде из занимаемого ряда, затем отключить при опережении; правые указатели включить при возвращении в свой ряд (рис. 40). Многие не отключают левые указатели на протяжении всего обгона, часто вводя в заблуждение встречного водителя.

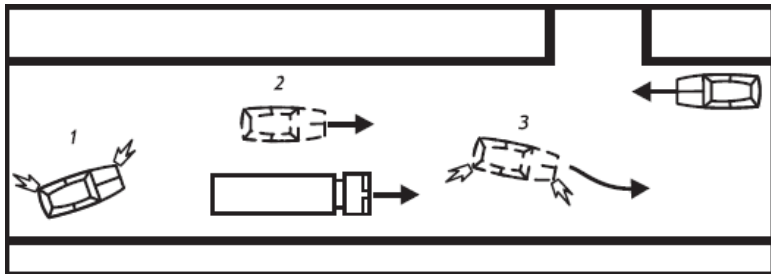


Рис. 40

Какие ошибки при обгоне наиболее характерны для начинающих водителей?

1. Слишком растянутый обгон из-за малой разницы в скоростях обгоняющего и обгоняемого автомобилей или неучета того, что для обгона «длинного» транспортного средства (автопоезда, автобуса и т. п.) требуется в 1,5 раза больше свободной дороги, чем при обгоне обычных машин.

2. Слишком длительное наблюдение за обстановкой сбоку и сзади перед началом обгона. Это приводит к тому, что неожиданные изменения обстановки впереди остаются незамеченными, а автомобиль начинает отклоняться от правильной траектории обгона. Осматривать обстановку перед началом обгона надо тщательно, но быстро.

3. Раннее и резкое завершение обгона в связи с неправильной оценкой относительной скорости движения или резким поворотом руля. Завершать обгон можно, только опередив обгоняемый автомобиль на достаточно большое расстояние.

Он должен быть виден в зеркало заднего вида.

4. Сосредоточение всего внимания на своих действиях по управлению автомобилем в ущерб наблюдению за обстановкой впереди. Обстановку впереди необходимо контролировать на протяжении всего маневра.

Если обгоняют вас, сделайте все возможное, чтобы облегчить выполнение маневра и самому не стать участником происшествия.

Что вы можете?

1. Наблюдать за обстановкой впереди и, если возникла опасность, предупредить обгоняющего, несколько раз включив указатели левого поворота.

2. При необходимости снизить скорость и принять вправо, чтобы обгоняемый смог завершить маневр быстрее.

3. Перед маневром заранее подать сигнал поворота.

4. Принимая вправо, двигаться как можно ближе к правому краю дороги.

Экспериментами установлено, что при обгоне с ходу безопасное расстояние до встречного автомобиля численно равно девятикратной скорости обгоняемого (например, при скорости обгоняемого 40 км/ч – 360 м).

При движении за городом дорога перед обгоном должна просматриваться минимум на 500...700 м, при движении в городе – на 300...400 м.

И последний совет «на дорожку». Часто обгонять в городе – значит, всем демонстрировать, что вы новичок на до-

роге. Опытные водители знают, что это совершенно пустое и, хуже того, опасное дело. Все равно очень скоро светофоры снова всех выровняют.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 7 уроку

1. При обгоне транспортного средства с прицепом очень важно:

- а) Двигаться как можно быстрее.
- б) Сохранять как можно больший интервал сбоку.
- в) Почаще смотреть в зеркала заднего вида.

2. Грузовой автомобиль легче обгонять:

- а) На подъеме.
- б) На спуске.
- в) На прямом участке.

3. Если в процессе обгона вы поняли, что невозможно его успешно завершить, то:

- а) Включите пониженную передачу и резко увеличьте скорость обгона.

б) Прижмитесь как можно ближе к обгоняемому автомобилю и постарайтесь таким образом разъехаться со встречным транспортом.

в) Прекратите обгон и возвратитесь на прежнее место.

4. Первое, что надо сделать перед началом обгона:

а) Уменьшить дистанцию до обгоняемого автомобиля.

б) Увеличить скорость движения.

в) Подать предупредительный сигнал.

5. Какое положение вашего автомобиля относительно обгоняемого наиболее опасно?

а) Непосредственно за ним.

б) Напротив его левого крыла.

в) Несколько впереди слева от него.

г) Слева от задней его части.

Правильные ответы

1 – б; 2 – а; 3 – в; 4 – в; 5 – г.

8 урок

НАДЕЙСЯ НА ЛУЧШЕЕ, НО ПРЕДПОЛАГАЙ ХУДШЕЕ, или

Как прогнозировать опасность

- Восемь правил наблюдения
- Как анализировать опасность
- Внимание: конфликт!
- Тренируем глазомер
- Доверяй, но проверяй
- Осторожно: закрытый обзор!

Умение ездить плавно, не создавая опасных ситуаций себе и другим, – первый признак отличного водителя. В основе такого мастерского стиля езды лежит умение предвидеть, предвосхитить, как будет развиваться ситуация в будущем, и заранее подготовиться к ее возможным опасным изменениям, выбрав наиболее правильные действия по управлению автомобилем.

Правильный прогноз – это прежде всего правильное наблюдение за окружающей дорожнотранспортной обстановкой. **Вот несколько правил наблюдения из арсенала**

ОПЫТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ.

1. Наблюдая за дорогой, смотрите как можно дальше вперед, тогда появление опасности не будет для вас неожиданностью. Чем выше скорость, тем дальше вперед надо смотреть. Фиксация взгляда непосредственно перед капотом своего автомобиля – большая ошибка начинающих водителей.

2. Не задерживайте свой взгляд длительное время на одном объекте: вы рискуете пропустить внезапно появившуюся опасность в другом месте.

3. Хотя бы раз в 5...10 с в городе осматривайте обстановку сзади. Это позволит иметь целостную картину того, что происходит вокруг вас. Смотреть назад надо быстро и в тот момент, когда впереди все нормально. Постарайтесь запомнить, где и с какой скоростью движутся транспортные средства сзади.

4. Прежде чем тормозить, посмотрите в зеркала заднего вида. Успеет ли затормозить водитель автомобиля, движущегося за вами? Ведь он может не видеть причины вашего торможения.

5. Перед перестроением проверяйте обстановку сзади и сбоку. Помните урок 3: в зеркала заднего вида часть пространства сбоку не просматривается. Поэтому придется повернуть голову. Наблюдайте не только за соседней полосой, но и за дальними: оттуда может появиться автомобиль, желающий занять то же место, что и вы.

6. Постоянно наблюдайте за тем, что происходит сбоку от

дороги, по которой вы едете. Нет ли автомобилей, выезжающих с примыкающих улиц или дворов, пешеходов, намеревающихся перейти дорогу.

7. Перед перестроением или поворотом по крайней мере два раза проконтролируйте, свободна ли полоса движения, которую вы хотите занять.

8. Не выпускайте из внимания автомобили, водители которых совершают необычные маневры, часто изменяют скорость, не подают предупредительных сигналов. От них можно ожидать любых неожиданностей.

Применяя приемы правильного наблюдения, вы обнаружите опасный объект вовремя. Более точно определить, что плохого можно от него ждать, вам позволит умение выделять и анализировать различные характеризующие его признаки. Например, понять, будет ли водитель стоящего у тротуара автомобиля отъезжать, можно по повороту колес в левую сторону, по включенным сигналам поворота, по дымку из выхлопной трубы. Если водитель отъезжающего автомобиля разговаривает с пассажиром или прикуривает, объезжайте его как можно дальше, так как он скорее всего не видит вас. Если впереди едет водитель, который резко тормозит, не соблюдает дистанции, возможно, он новичок. Будьте с ним осторожны!

Еще раз о пешеходах. Если человек идет по дороге спиной к вам, он в любой момент может пересечь ваш путь движения. Не пугайте его звуковым сигналом: скорее всего это

только ускорит несчастье. Снижайте скорость и постарайтесь проехать как можно дальше от него. Если необходимо, объезжайте пешехода только со спины (рис. 41). Особенно трудно предсказать поведение пожилых пешеходов и детей. По отношению к ним надо проявлять особую осторожность. Если на проезжую часть выкатился мяч, очень вероятно, что за ним побежит ребенок. Ребенок, стоящий у дороги, может в любой момент начать ее перебегать, не обратив внимания на приближающийся транспорт. Пожилой человек может начать переходить дорогу, также несмотря на приближающийся транспорт.

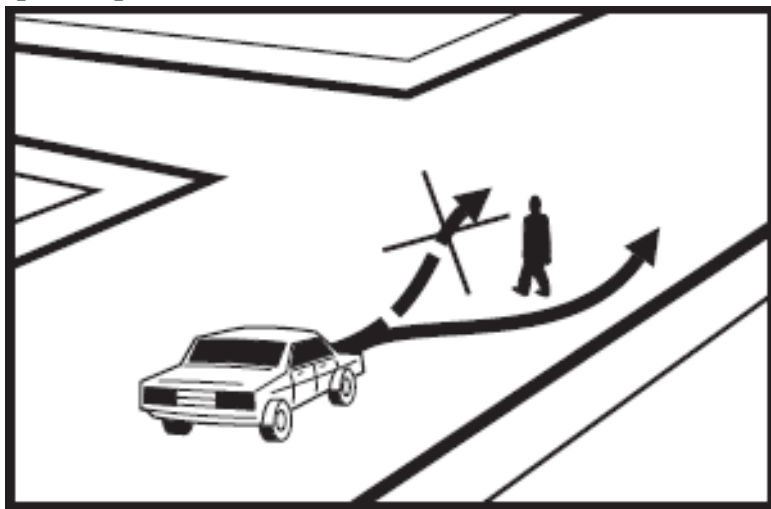


Рис. 41

Чем больше признаков, характеризующих объект опасности, вы можете обнаружить и проанализировать, тем точнее будет ваш прогноз.

Уметь предвидеть – это не только видеть, где и какая опасность вас ждет, но и понимать, к какой конфликтной ситуации она может привести.

Можно условно выделить пять таких конфликтов.

1. Конфликт с транспортом, движущимся навстречу (рис. 42).

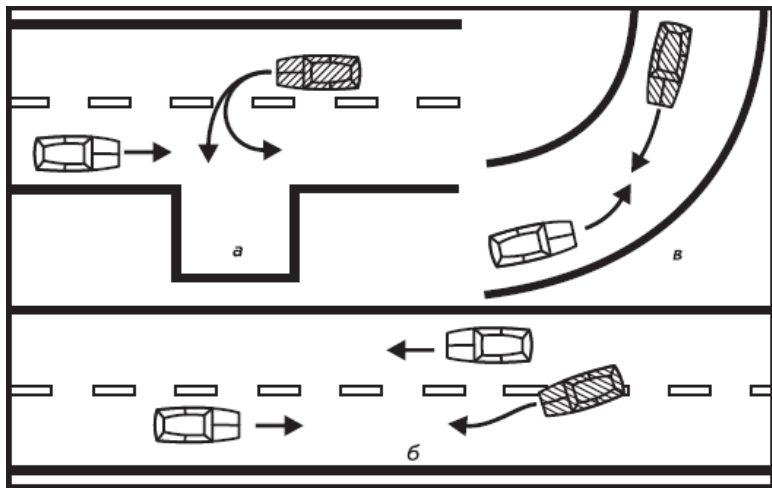


Рис. 42

Выявить и устранить этот конфликт заранее можно, если наблюдать за обстановкой на встречной полосе на большом расстоянии и выявлять первые признаки опасности.

1.1. Встречное транспортное средство, поворачивая налево или разворачиваясь, выезжает на вашу полосу (рис. 42, а).

Признаки опасности: у встречного транспортного средства включены указатели левого поворота; оно снижает скорость, перестраивается на левую полосу; справа пересечение с примыкающей дорогой; впереди место для разворота.

1.2. Встречное транспортное средство при обгоне или объезде неподвижного препятствия выезжает на полосу вашего движения (рис. 42, б).

Признаки опасности: узкая проезжая часть; впереди у левого края дороги стоит или медленно движется автомобиль; встречный автомобиль приближается с большой скоростью.

1.3. Встречное транспортное средство на повороте выезжает на полосу вашего движения (рис. 42, в).

Признаки опасности: встречный автомобиль движется с большой скоростью; крутой поворот; скользкая дорога; малая ширина проезжей части.

2. Конфликт с транспортом, перестраивающимся на полосу вашего движения с соседних рядов (рис. 43).

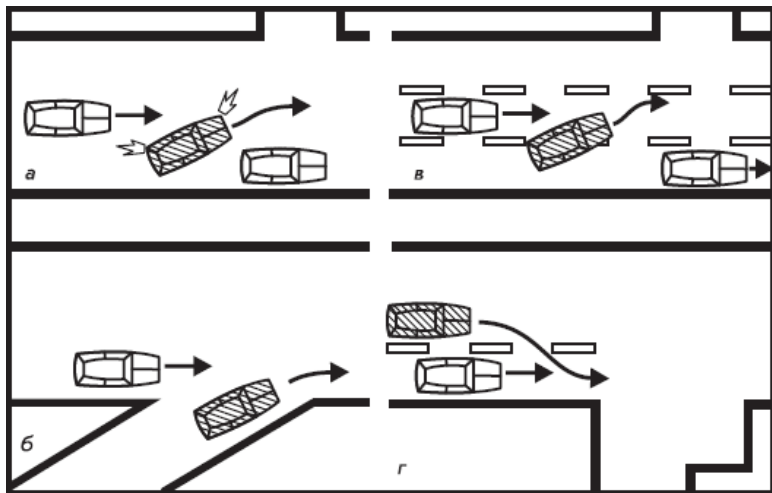


Рис. 43

2.1. Стоящий справа автомобиль, начав движение, резко выезжает на вашу полосу (рис. 43, а).

Признаки опасности: справа несколько стоящих автомобилей; у ближайшего к вам автомобиля включены сигналы левого поворота; впереди слева перекресток, где разрешен левый поворот.

2.2. Транспортное средство, приближающееся с примыкающей справа дороги, по полосе разгона с ходу выезжает на вашу полосу движения (рис. 43, б).

Признаки опасности: большой поток автомобилей, выезжающих на дорогу справа; плохая видимость обстановки на

примыкающей дороге; интенсивное движение по главной дороге.

2.3. Транспортное средство, движущееся по соседней полосе справа, резко перестраивается на вашу полосу (рис. 43, в).

Признаки опасности: на правой полосе помеха, слева пересечение, на котором разрешен левый поворот; автомобили, движущиеся справа, имеют большую, чем вы, скорость.

2.4. Транспортное средство, движущееся по соседней полосе слева, резко перестраивается на вашу полосу (рис. 43, г).

Признаки опасности: автомобиль, движущийся сзади, начинает обгон; на полосе слева от вас возникла помеха; справа впереди съезд с дороги вправо.

Выявить и устранить эти конфликты вы сможете, если будете наблюдать за обстановкой сбоку и сзади, заранее выявляя транспортные средства, движущиеся с большой скоростью с включенными указателями поворота, а также помехи, которые могут вынудить других водителей перестроиться на вашу полосу.

3. Конфликт с транспортом, движущимся впереди в попутном направлении.

Едущее впереди вас транспортное средство резко тормозит, дистанция, разделяющая вас, быстро сокращается (рис. 44).

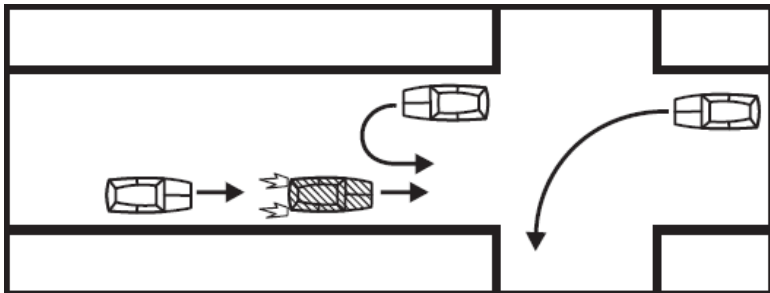


Рис. 44

Признаки опасности: у едущего впереди автомобиля загорелись стоп-сигналы; впереди регулируемый или нерегулируемый перекресток, разворачивающиеся или поворачивающие автомобили, а также неподвижное препятствие, другие помехи.

Для того чтобы избежать возможных конфликтов, наблюдайте за обстановкой, за впереди едущим автомобилем, снижайте скорость вместе с ним при появлении опасности. При приближении к опасным зонам увеличивайте дистанцию.

4. Конфликт с транспортом, движущимся сзади.

Вы резко тормозите. Дистанция, отделяющая вас от движущегося сзади транспортного средства, быстро сокращается (рис. 45).

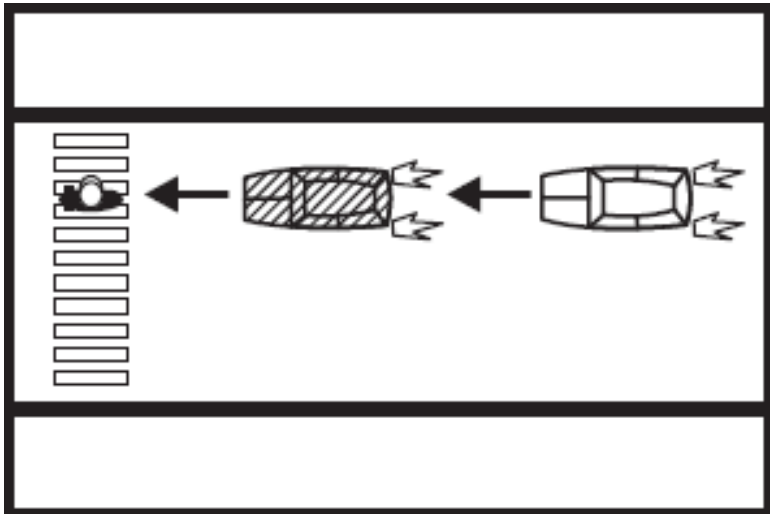


Рис. 45

Признаки опасности: высокая скорость вашего автомобиля, малая дистанция до автомобиля, движущегося сзади, обстановка впереди требует резкого снижения скорости.

Избежать таких конфликтов можно, если заранее снижать скорость не резко, а плавно.

Более подробные рекомендации по устранению конфликтов 3 и 4 вы найдете в следующем уроке.

5. Конфликт с транспортом или пешеходом, пересекающим траекторию вашего движения под прямым углом (рис. 46).

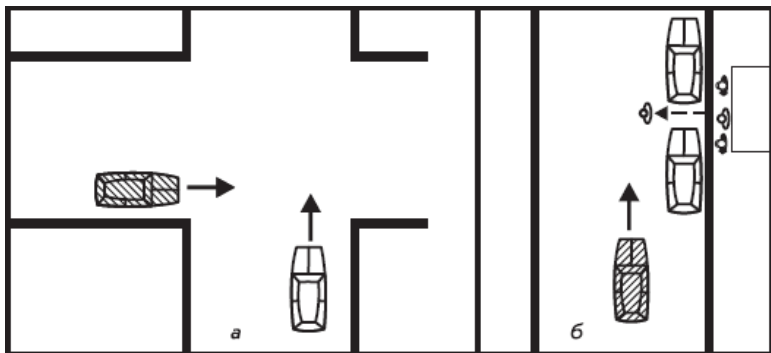


Рис. 46

5.1. Транспортное средство, движущееся по пересекаемой дороге, выезжает на полосу вашего движения под прямым углом (рис. 46, а).

Признаки опасности: плохая видимость обстановки на пересекаемой дороге; неисправен светофор; большая скорость приближающегося сбоку автомобиля.

5.2. Пешеход перебегает дорогу непосредственно перед вашим автомобилем (рис. 46, б).

Признаки опасности: группа людей или автомобили, стоящие у дороги (из-за них могут выйти люди).

Для того чтобы устранить такие конфликты, надо наблюдать за обстановкой справа и слева от дороги, по которой вы движетесь. Заранее выявляйте находящихся у дороги пешеходов и автомобили, приближающиеся с примыкающей дороги.

Сможете ли вы распознать конфликт на самой ранней стадии его возникновения, во многом зависит от того, насколько хорошо вы умеете оценивать скорость и расстояние, т. е. от вашего глазомера. Результаты экспериментов показывают, что эти оценки большинство водителей делает очень неточно. Например, ошибки в определении скорости движения встречного транспорта достигают 40 %. Это значит, что при обгоне вы можете переоценить расстояние до встречного транспорта почти в два раза. Поэтому, оценивая скорости и расстояние, делайте поправку на свою неточность.

Улучшить глазомер можно с помощью несложных упражнений, позволяющих тренироваться без каких-либо специальных приспособлений прямо в пути.

Упражнение 1. Двигаясь по дороге, вы видите впереди стоящий автомобиль. Определите на глаз, сколько до него метров. Проверьте свою оценку по счетчику.

Упражнение 2. Вам навстречу движется автомобиль. Определите, в какой точке дороги произойдет встреча.

Упражнение 3. Выезжая с второстепенной дороги на главную, прикиньте, сколько времени займет у вас этот маневр. Начиная его, считайте: одна тысяча один (на проговаривание этих слов уходит ровно одна секунда), одна тысяча два и т. д., пока не завершите маневр. Правильна ли была ваша первоначальная оценка?

Упражнение 4. Подъехав к перекрестку, к которому справа приближается транспортное средство, прикиньте,

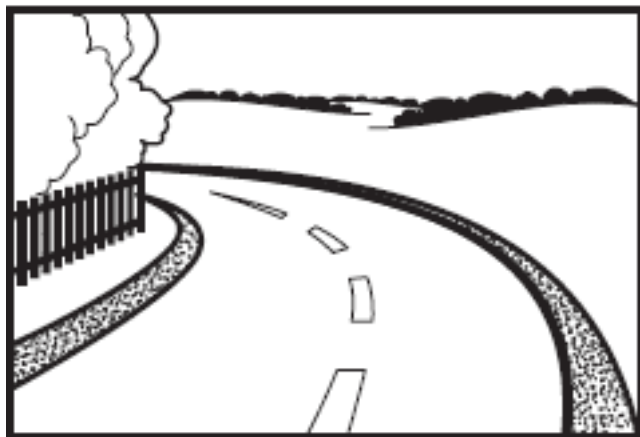
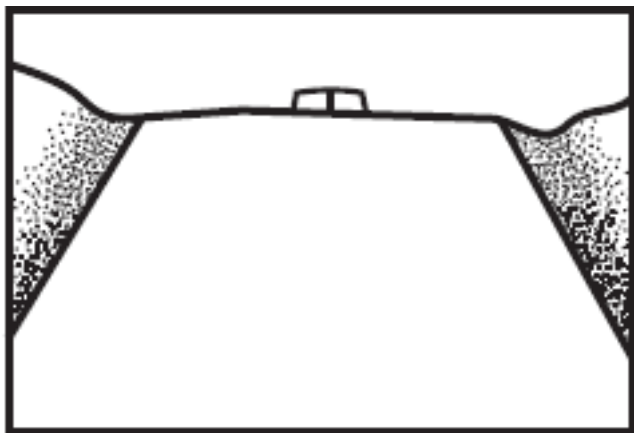
сколько времени пройдет до его подъезда к перекрестку. Проверьте на счет и сравните с временем на маневр, который вы хотели выполнить на пересечении.

Подобные упражнения вы можете придумывать сами. Попробуйте.

При прогнозировании необходимо учитывать возможные ошибки других участников. Это не значит, что надо исходить из того, что другие участники не будут соблюдать Правила дорожного движения, но, как говорится, доверяй, но проверяй. Ведь водитель может совершить ошибку не умышленно, а в силу различных обстоятельств, которые надо знать и учитывать. Например, не всегда стоит настаивать на своем праве преимущественного проезда, исходя из предположения, что другие вас видят и уступят дорогу. Может быть, у другого водителя заledenели или запотели стекла, багаж загромождавает ему обзор или он просто отвлекся. Учитывайте это и лучше лишний раз уступите дорогу или, во всяком случае, будьте готовы к экстренному маневру в сомнительных случаях.

Много неприятностей вам могут доставить участники движения – «невидимки», т. е. те, кто находится в области дороги, которую вы не видите, если какой-то объект или характер местности закрывает ее (рис. 47). Например, из-за крутого подъема дороги может появиться встречный транспорт, совершающий обгон, или из-за стоящего автомобиля выйти пешеход, переходящий дорогу. Вероятность таких со-

бытий может быть не велика, но пренебрегать ею нельзя. Поэтому старайтесь заранее обнаружить каждый объект, закрывающий обзор обстановки, или плохо просматриваемый участок дороги. Хотя сами по себе они не представляют опасности, но должны служить предостережением о возможном ее появлении.



ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 8 уроку

1. При наблюдении за обстановкой впереди надо:

а) Смотреть дальше вперед по ходу движения вашего автомобиля.

б) Смотреть главным образом за тем, что происходит непосредственно перед вашим автомобилем.

в) Фиксировать внимание только на одном, наиболее важном объекте.

2. Наблюдать обстановку сзади надо:

а) Только перед перестроением.

б) Только при большой плотности движения.

в) Постоянно, не реже одного раза в 10 с.

3. Умение выявлять и анализировать признаки опасности позволит:

а) Сделать точный прогноз развития ситуации.

б) Заранее выбрать действия, позволяющие избежать

встречи с опасностью.

в) Быстрее выполнить необходимые действия.

г) Все перечисленные в ответах а, б, в.

4. Какие конфликты наиболее часто приводят к происшествиям со смертельным исходом?

а) С пешеходами.

б) Возникающие при слиянии с потоком транспорта.

в) На пересечениях.

5. Скорость каких транспортных средств хуже всего поддается точной оценке водителя?

а) Движущихся впереди в попутном направлении.

б) Движущихся в пересекающем направлении.

в) Движущихся во встречном направлении.

Правильные ответы

1 – а; 2 – в; 3– г; 4 – а; 5 – в.

9 урок

ПРЕДВИДЕННАЯ ОПАСНОСТЬ НАПОЛОВИНУ НЕ ОПАСНОСТЬ,

или

Типичные аварийные ситуации

- **Типичные ошибки**
- **Пешеходов надо любить**
- **Избежим столкновения**
- **Коварный обгон**
- **Этого могло не случиться**
- **Пропустим поезд**

Почему же все-таки опытный водитель редко попадает в аварии, хотя и ездит по тем же, что и мы, дорогам? Говорят – опыт. Тогда что такое опыт? Это когда с большой точностью водитель заранее способен сказать, чем может кончиться данная ситуация. Более того, предвидя опасность, он заранее примет защитные меры.

Неопытный тоже видит опасность, правда, в последний момент, когда уже поздно что-либо исправить.

Давайте учиться на чужих типичных ошибках в типичных ситуациях! Нужно научиться узнавать на дороге 2–3 десятка

типичных ситуаций, которые удобно объединить в группы по характерным признакам.

Игра стоит свеч!

В 20 типичных ситуациях на дороге происходит 83 % всех аварий, в которых погибают около 80 % и получают ранения 75 % людей от общего числа погибших и раненых в ДТП.

Учение начинаете так:

внимательно читаете и запоминаете название группы дорожно-транспортных ситуаций (ДТС);

изучаете иллюстрации, с помощью воображения представляете, как это выглядит с места водителя как бы при замедленной съемке;

запоминаете рекомендации, также проигрывая их выполнение с помощью воображения. В дальнейшем отыскиваете подобные ситуации на дороге.

Ситуации возможного наезда на пешеходов
(рис. 48).

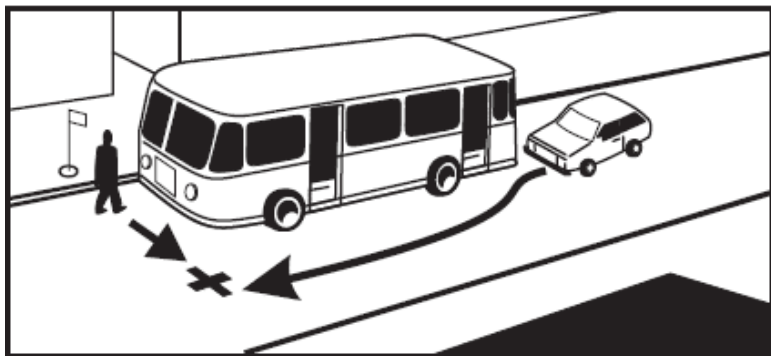
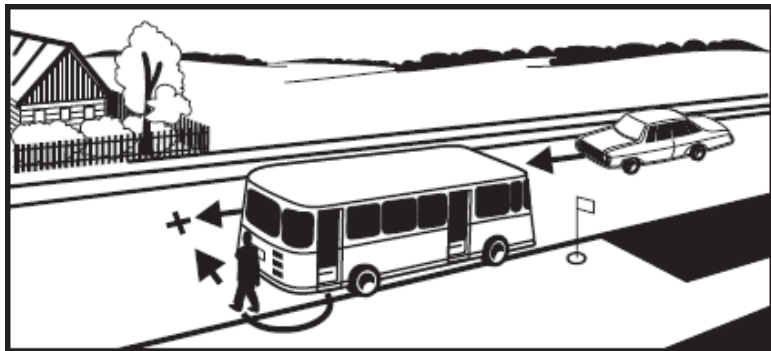


Рис. 48

Признаки опасности:

транспортное средство на остановке общественного транспорта;

ограниченный обзор в зоне остановки;

узкая (двухполосная) дорога;

пешеходы на тротуаре и пассажиры на остановке.

Типичные ошибки:

неправильный прогноз развития ДТС:

- считаете, что пешеход заметит ваш автомобиль и остановится,
- считаете, что своевременно заметите помеху и успеете остановить автомобиль;
- позднее торможение;
- завышенная для данных условий скорость;
- неправильная организация внимания (смотрите не на опасную зону).

Рекомендации:

- подъезжая к зоне остановки, повысить внимание;
- снизить скорость в зоне остановки, перенести ногу на педаль тормоза. Увеличить интервал относительно объекта, ограничивающего видимость;
- перераспределить (сконцентрировать) внимание в направлении возможного появления пешехода;
- если пешеход не замечает ваш автомобиль, мигнуть фарами (в крайнем случае подать звуковой сигнал).

В подобных ситуациях происходит около 36 % ДТП² от их общего числа, в результате их гибнет почти 40 % от общего числа погибших во всех происшествиях.

² Здесь и далее статистика Минавтотранса РСФСР на 1991 г.

Ситуации возможного столкновения на пересечении (рис. 49).

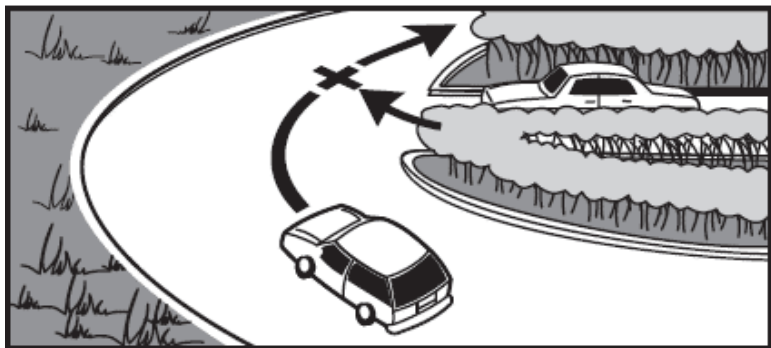
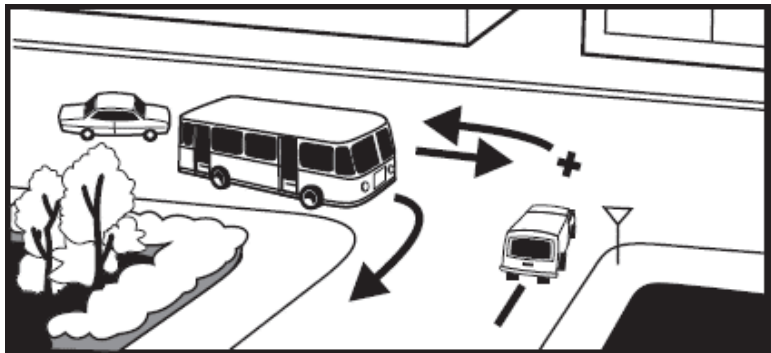


Рис. 49

Признаки опасности:

- наличие предметов (транспорта), ограничивающих обзор;
- узкая (двухполосная) дорога;
- нерегулируемый перекресток.

Типичные ошибки:

неправильный прогноз в зоне пересечения:

– считаете, что ваш автомобиль всем виден, считаете, что раз не видите конфликтующих транспортных средств, то их нет в опасной зоне,

– считаете, что своевременно заметите помеху и успеете принять меры по предотвращению столкновения,

– надеетесь на защитные меры со стороны водителя, имеющего преимущественное право;

недооценка опасности на ограниченном пространстве (в непосредственной зоне видимости и обзора).

Рекомендации:

двойное внимание и осторожность к непросматриваемым зонам и зонам ограниченного обзора;

снижение скорости при недостаточном обзоре с любой стороны;

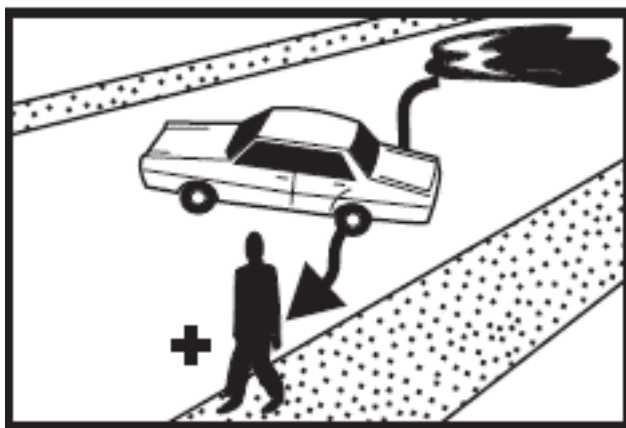
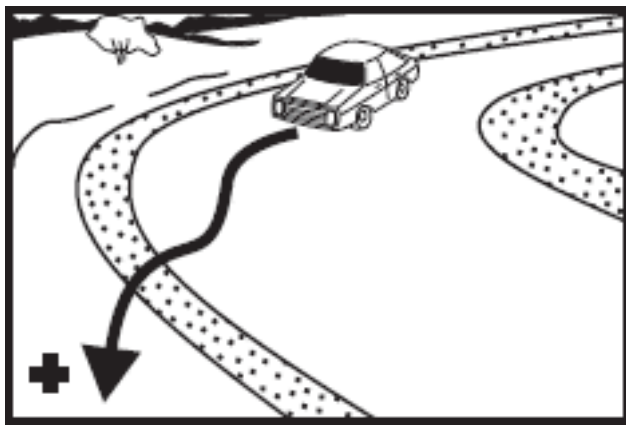
повторный обзор ситуации по мере изменения условий обзора на пересечении;

мысленно прикинуть возможный маневр при возникновении критической ситуации.

В таких случаях происходит около 14 % ДТП от их общего числа.

Ситуации возможного несоответствия выбранной

скорости движения состоянию дороги (рис. 50).



Признаки опасности:

изменение условий движения;

закругление малого радиуса;

ширина и состояние полотна (наличие грязи, влаги, льда и т. п.);

отсутствие виража или отрицательный уклон;

узкая проезжая часть и обочины;

крутые кюветы;

ограниченный обзор места закругления.

Типичные ошибки:

ошибки прогнозирования:

– ошибки в оценке, габаритов встречного транспорта на закруглениях дороги,

– неучет возможного заноса встречного автомобиля (или его прицепа) в месте закругления дороги;

технические ошибки:

– превышение скорости на входе в поворот,

– резкое торможение на повороте,

– переключение передач и выключение сцепления на закруглении,

– неучет возможного сцепления,

– неумение использовать всю ширину полосы движения для уменьшения радиуса поворота.

Рекомендации:

внимательно оценить условия движения и состояние полотна на закруглении;

снизить скорость до входа в поворот, на повороте слегка увеличить подачу топлива;

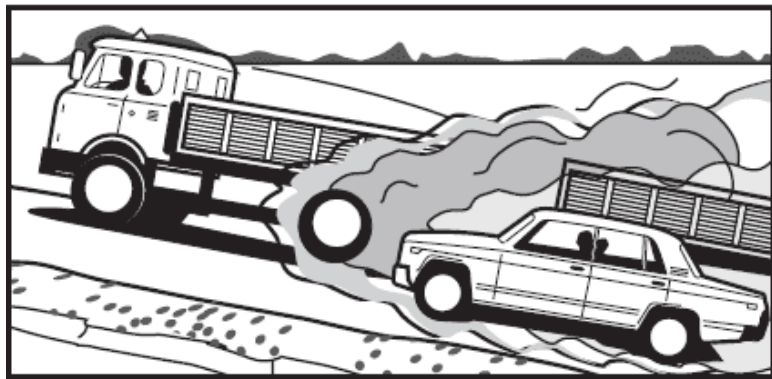
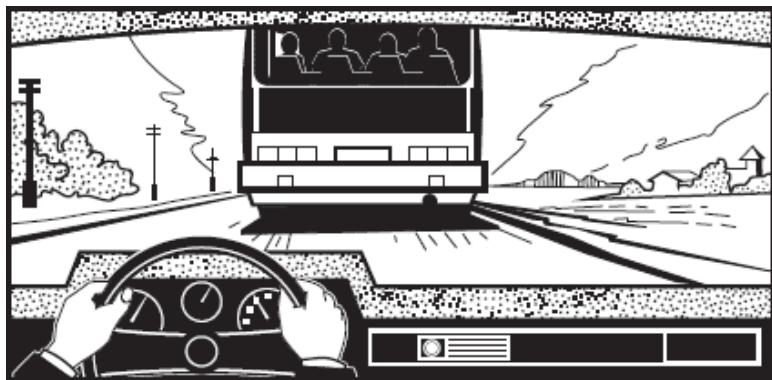
особое внимание – в направлении ограниченного обзора; внимательно следить за устойчивостью движения встречного транспорта, особенно прицепов;

прикинуть мысленно возможные защитные маневры в случае заноса встречного автомобиля (прицепа);

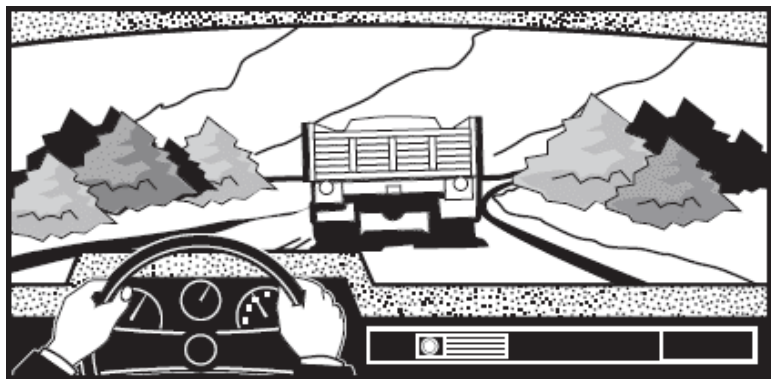
двигаться по максимально возможному радиусу, однако не заезжая на встречную полосу движения.

В этих ситуациях происходит около 12 % всех ДТП, а получают ранения почти 20 % от общего числа раненых во всех ДТП.

Ситуации при обгонах и объездах (рис. 51).







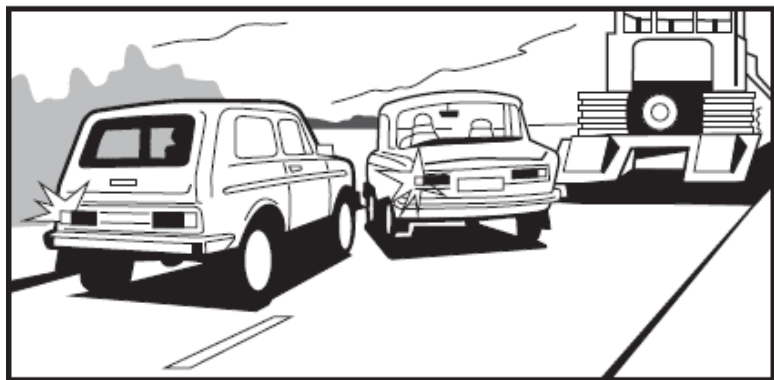


Рис. 51

Признаки опасности:

ограниченный впереди обзор дороги;

пересечение дорог;

многозвенный автопоезд, сочлененный автобус;

стоящие впереди на краю проезжей части транспортные

средства;

плохое состояние дороги (грязь, рытвины, скользко и

т. п.);

пешеходы.

Типичные ошибки:

ошибки прогнозирования:

– неправильная оценка требуемого расстояния обгона,

– неучет особенностей участка дороги при обгоне (дефек-

ты, сужения и т. п.),

– обгон в условиях недостаточного обзора,

– возможность отклонения влево обгоняемого транспорта

(объезд стоящего на обочине автомобиля), обгон «вслед», на

спуске,

– осложнение обстановки из-за пешеходов;

технические ошибки:

– потеря управляемости из-за высокой скорости при об-

гоне,

– затянутый обгон, подрезание обгоняемого,

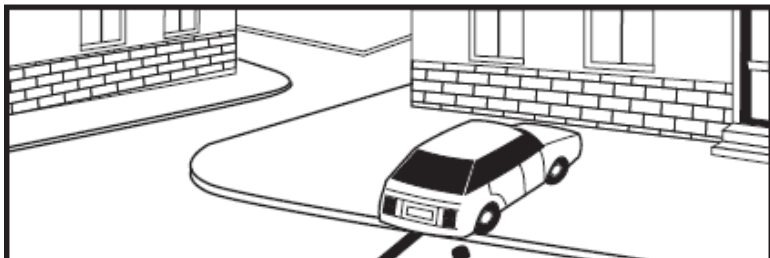
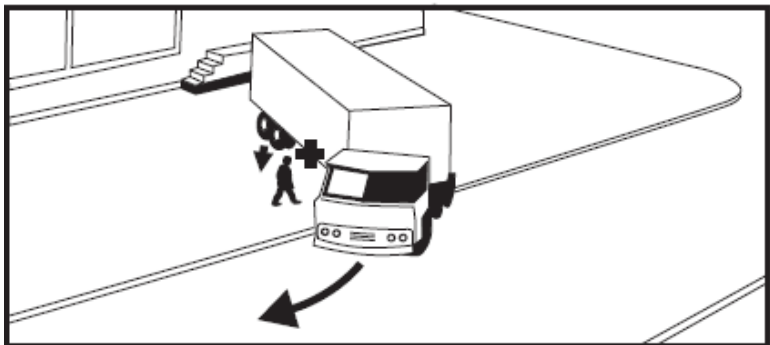
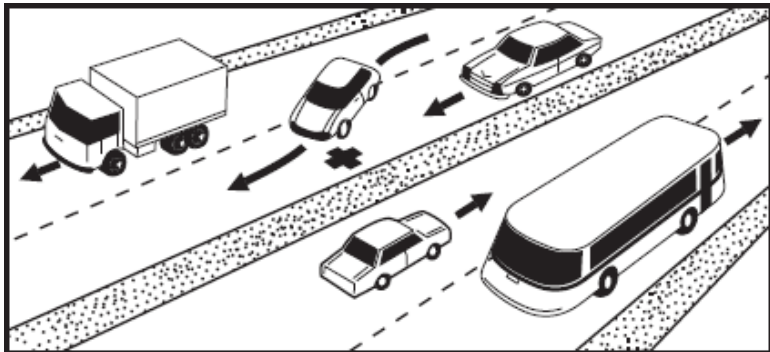
- неиспользование пониженной передачи для большего ускорения в критической ситуации,
- малый интервал,
- плохая видимость из-за темного цвета встречного автомобиля.

Рекомендации:

- убедиться в отсутствии встречного транспорта на достаточном расстоянии;
- оценить состояние полотна дороги, ее ширину на большом протяжении;
- при оценке ситуации перед обгоном обеспечить достаточный обзор, избегать обгона на пересечениях и вблизи них, избегать обгона вслед за крупногабаритным транспортом, ограничивающим обзор;
- при обгоне многозвенного автопоезда увеличить интервал на случай возможного влияния прицепа;
- не обгонять в опасной зоне.

В подобных ситуациях происходит около 12 % ДТП от их общего числа, в результате которых погибают почти 10 % и получают ранения 20 % людей.

Ситуации из-за ошибок в распределении внимания (рис. 52).



Признаки опасности:

несосредоточенность по разным причинам (утомление, волнение и др.);

постоянное непроизвольное отвлечение внимания;
чувство апатии.

Типичные ошибки:

неправильное распределение внимания;

непроизвольное отвлечение внимания;

притупление внимания (утомление).

Рекомендации:

при движении в плотном потоке внимательно следить за стоп-сигналами лидера;

выделять при движении наиболее опасный объект и следить за ним;

оценивать окружающую обстановку прежде всего с позиции безопасности;

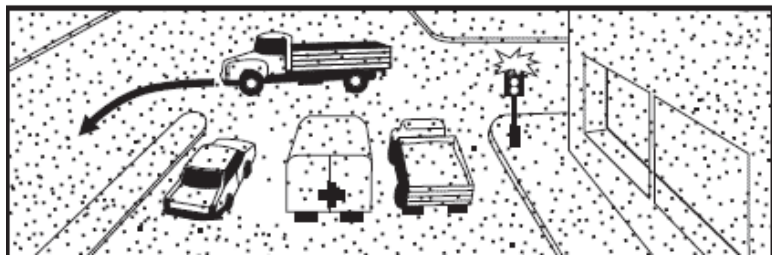
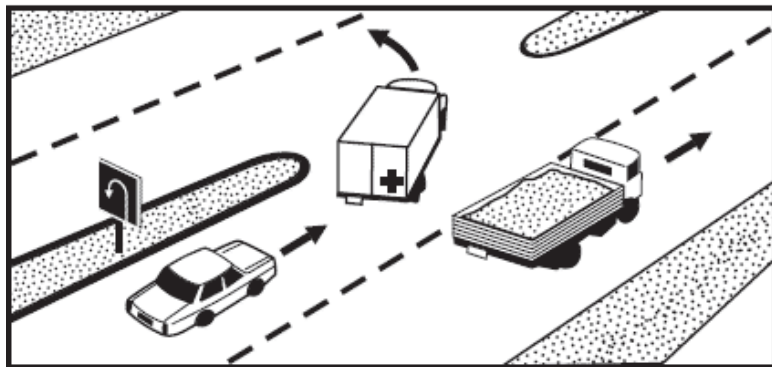
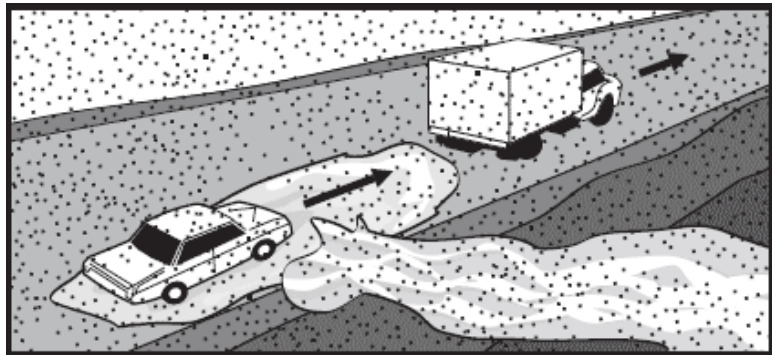
анализировать ситуацию, задаваясь вопросом: «Что здесь опасного?»;

при приближении к пересечению, пешеходному переходу, остановке транспорта, мостам, железнодорожным переездам и другим местам повышенной опасности сконцентрировать внимание;

следить за изменениями дорожных условий.

Эти ситуации обуславливают почти 6 % ДТП от их общего числа и такую же долю погибших в происшествиях.

Ситуации при движении в транспортном потоке
(рис. 53).



Признаки опасности:

приближение к опасной зоне;
большие габариты впереди идущего автомобиля;
перевозка жидкого груза;
скользкая дорога;
малая ширина проезжей части, крутые обочины;
интенсивный транспортный поток.

Типичные ошибки:

неправильный выбор дистанции;
резкое и внезапное торможение;
резкий маневр.

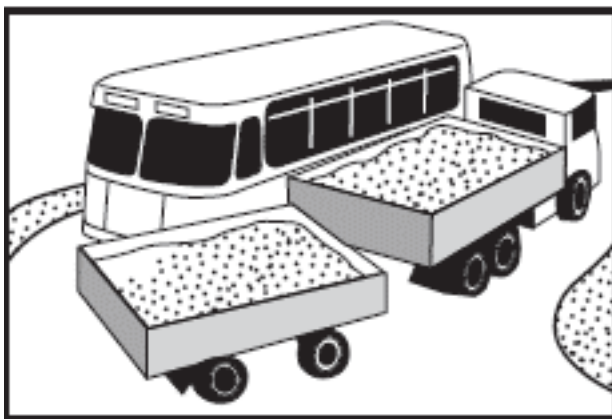
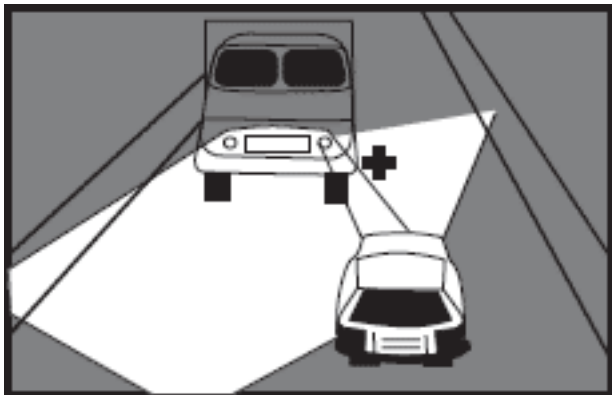
Рекомендации:

увеличить дистанцию при приближении к опасной зоне;
избегать по возможности движения близко за лидером,
сильно ограничивающим обзор;
увеличить дистанцию на 10...15 м для полностью груженого автомобиля по сравнению с порожним;
в местах, где вероятно торможение лидера, заранее переносить ногу на тормоз;
если видно, что сзади опасно приближается автомобиль (не держит дистанцию), слегка нажать одновременно на педаль «газа» и тормоза;

прикинуть защитные действия в критической ситуации.

В этих ситуациях происходит около 3 % всех ДТП, в них 6 % людей погибают и около 7 % получают ранения (от общего числа погибших и раненых).

Ситуации взаимодействия с встречным транспортом (рис. 54).



Признаки опасности:

сужение дороги;

мосты, тоннели;

мост во впадине (дополнительное ускорение на спуске,

необходимость притормаживать);

скользкая или разбитая дорога во впадине;

разъезд на узком месте в темное время суток;

появление встречного транспорта с негабаритным грузом;

разъезд на повороте.

Типичные ошибки:

неправильная оценка динамического коридора (безопасного интервала) и габаритов встречного автомобиля;

полная уверенность в благоприятном разъезде;

надежда, что необходимые действия предпримет водитель встречного автомобиля;

склонность к риску;

неснижение скорости при приближении к сужению;

начало торможения и маневрирования в непосредственной близости от встречного транспорта;

неучет возможного значительного отклонения прицепа;

неучет воздействия боковых сил и смещения автомобиля под их действием на повороте.

Рекомендации:

снизить скорость, принять вправо, предварительно оценив край дороги и обочину. По возможности избегать разъездов непосредственно на узких участках, лучше разъезжаться до или после них;

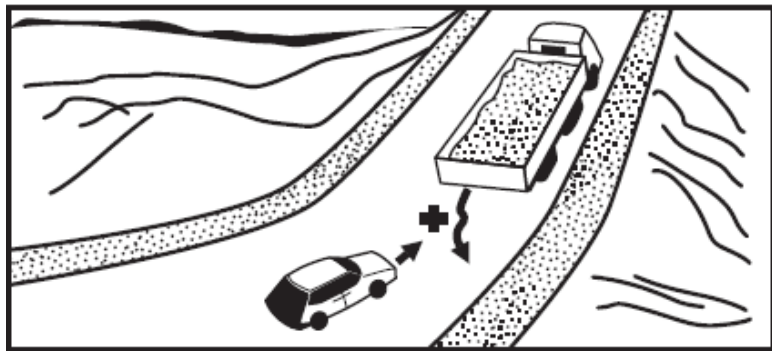
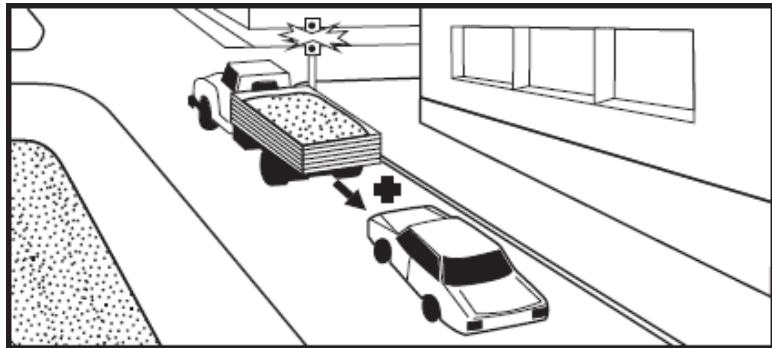
по возможности не тормозить и не маневрировать непосредственно при разъезде, делать это заранее;

внимательно следить за поведением прицепа встречного автомобиля, особенно на повороте;

дополнительно увеличить интервал при разъезде в темное время суток.

Доля происшествий в этих ситуациях невелика, всего около 1 %, но на каждое происшествие приходится большое число погибших и раненых.

Ситуации скатывания транспортных средств на уклонах дорог (рис. 55).



Признаки опасности:

подъем и его крутизна, протяженность;
плохое состояние покрытия;
скользкие участки.

Типичные ошибки:

неправильная оценка величины продольного уклона, характера и качества дорожного покрытия;
неправильный выбор передачи в КПП;
неумение переключать передачи с «перегазовкой»;
откат при трогании с места на подъем.

Рекомендации:

выбрать такую скорость движения на спуске, которая обеспечила бы преодоление подъема без переключения передач и исключила возможность опасного разгона;

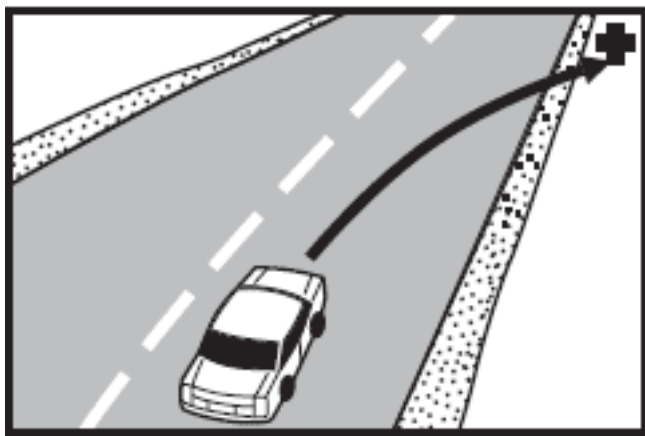
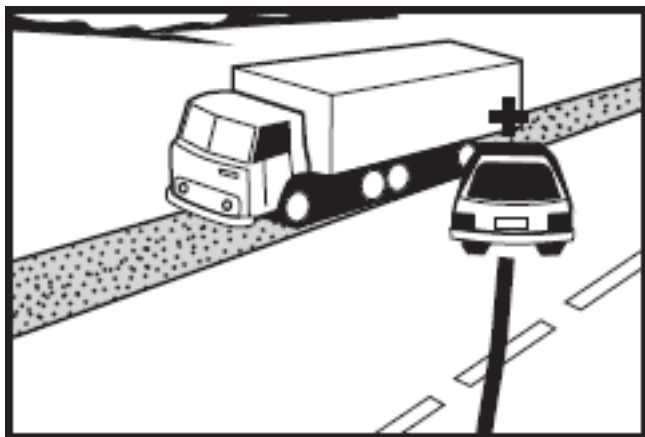
при кратковременной остановке на подъеме оставить 8... 10 м дистанции до впереди остановившегося автомобиля и внимательно следить за передним и своим автомобилями, удерживая последний с помощью стояночного тормоза;

при аварийной остановке на подъеме принять меры к надежному затормаживанию (установить противооткатные упоры, кроме стояночного тормоза, включить первую или заднюю передачу);

при кратковременной остановке на уклоне обязательно включать стояночный тормоз, заднюю передачу и поворачивать руль вправо. Если даже при этом автомобиль покатится назад, он упрется колесами в бордюр и остановится.

Доля происшествий в подобных ситуациях около 1 %, но очень большой процент погибших и раненых в каждом ДТП.

Ситуации при переутомлении водителя (рис. 56).



Признаки опасности:

ослабление внимания, пропуски дорожных знаков и т. п.;
однообразный ландшафт и прямая дорога (монотонность условий движения);

соскальзывание руки с рычага переключения передач,
непроизвольное сползание рук в нижний сектор рулевого колеса;

утомление зрения (при движении, к примеру, по аллее от теней деревьев и т. п.).

Типичные ошибки:

попытка подавить волевым усилием переутомление и сонливость, не прекращая движения автомобиля;

длительное движение без остановок;

плохая вентиляция кабины;

недостаточный сон и неправильное питание перед выездом;

употребление накануне алкоголя.

Рекомендации:

при появлении сонливости остановиться, подремать 15... 20 мин, сделать ряд энергичных физических упражнений, умыться холодной водой;

через каждые 2–3 ч движения сделать пяти-, десяти-

нутные остановки, выйти из машины, сделать несколько упражнений;

соблюдать режим труда и отдыха, питания, не злоупотреблять алкоголем, табаком.

Из-за переутомления водителей происходит около 0,5 % ДТП от их общего числа. Но в каждом из таких происшествий в среднем бывает около двух погибших и двух раненых.

Ситуации на железнодорожном переезде (рис. 57).

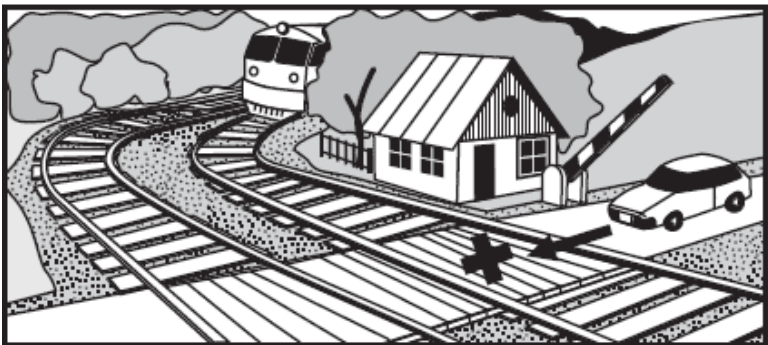
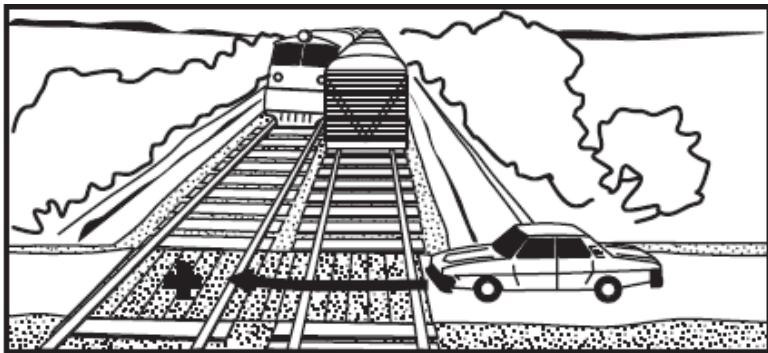


Рис. 57

Признаки опасности:

ограничена видимость в зоне переезда;

плохое состояние полотна переезда (колдобины, гололед и т. п.);

темное время суток и ограниченная видимость.

Типичные ошибки:

недостаточное внимание;

неготовность к экстренному торможению;

водитель не наблюдает за приближающимся поездом при движении через переезд;

ошибочное мнение, что в темное время можно заметить поезд по головному освещению;

вынужденная остановка на железнодорожных путях в результате заноса, сползания, падения груза;

неправильные приемы управления (выбор передачи, переключение передач на переезде, остановка двигателя из-за неумелого трогания и т. п.).

Рекомендации:

приближаться к переезду на малой скорости. Чем хуже обзор, тем меньше скорость;

даже при открытом шлагбауме внимательно наблюдать за обстановкой на переезде (возможно появление локомотива без огней освещения или движущегося состава вперед вагонами);

двигаться через переезд без переключения передач и торможений;

проверять крепление груза перед переездом;

в случае остановки двигателя и затруднений с повторным пуском включить четвертую передачу и на стартере выехать с переезда.

В подобных ситуациях происходит почти 1,5 % ДТП от их общего числа, однако в них погибают около 6 % и получают увечья более 7 % людей от общего числа погибших и раненых в ДТП.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 9 уроку

I. Водитель автомобиля «Волга» (рис. 58) остановился перед выездом на главную дорогу, ожидая достаточного разрыва в транспортном потоке. Когда такой разрыв вроде бы образовался, обзор обстановки слева оказался закрыт автобусом, поворачивающим направо. Не рассматривая помеху обзору как опасность, водитель «Волги» выехал на главную дорогу с набором скорости и столкнулся с автомобилем ЗИЛ-130, выехавшим из-за автобуса со скоростью 60 км/ч.

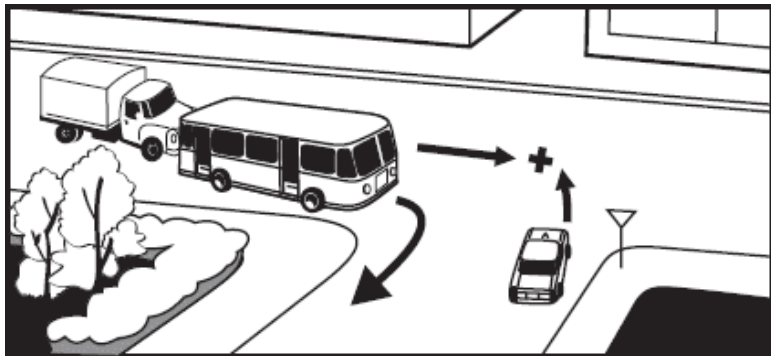


Рис. 58

Вопрос. В какой момент для водителя «Волги» возникла опасность столкновения с автомобилем ЗИЛ-130?

Ответы:

1. Когда «Волга» находилась на расстоянии 100 м от пересечения.
2. В момент обнаружения идущего на правый поворот автобуса.
3. При принятии решения о начале выполнения левого поворота, когда обзор дороги слева был закрыт автобусом.
4. При обнаружении автомобиля ЗИЛ-130.
5. В момент пересечения первой полосы главной дороги без остановки перед второй полосой.

II. Водитель автопоезда КамАЗ (рис. 59) для выполнения правого поворота занял левый ряд движения. На небольшой

дистанции в правом ряду двигался легковой автомобиль, водитель которого также собирался выполнить поворот направо. Этот водитель не учел, что сделать правый поворот вместе с автопоездом в данной обстановке невозможно. Произошло столкновение легкового автомобиля с автопоездом.

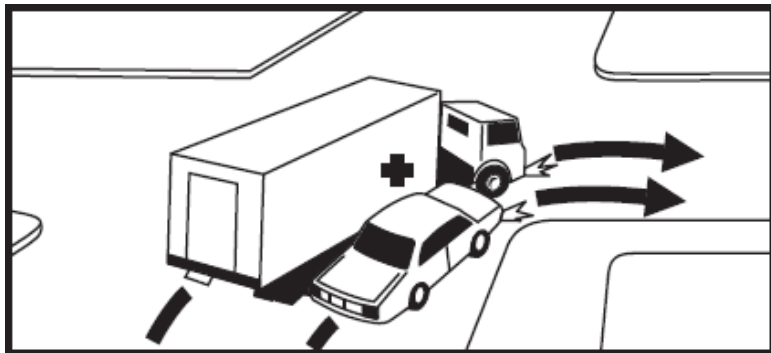


Рис. 59

Вопрос 1. В какой момент для водителя легкового автомобиля возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. За 60 м до перекрестка при скорости 40 км/ч.
2. При обнаружении автопоезда на второй полосе движения.
3. При обнаружении сигнала водителя автопоезда о выполнении правого поворота.
4. При принятии решения о возможности выполнения правого поворота совместно с автопоездом.

Вопрос 2. В какой момент для водителя автопоезда возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. При обнаружении справа позади себя легкового автомобиля с включенным указателем правого поворота.
2. За 100 м до пересечения.
3. В момент начала выполнения маневра.
4. Через 2 с после начала поворота.

III. Водитель автомобиля ГАЗ-54 (рис. 60) остановился перед пересечением с главной дорогой, ожидая, пока в транспортном потоке, движущемся справа, появится достаточный разрыв для выполнения поворота налево. Отсутствие автомобилей слева спровоцировало водителя к выезду на первую полосу главной дороги, где он повторно остановился. В это время по главной дороге слева к пересечению приближался автомобиль «Волга», водитель которого, обнаружив, что его полоса занята выехавшим автомобилем, принял влево, выехал на полосу встречного движения и столкнулся со встречным автобусом.

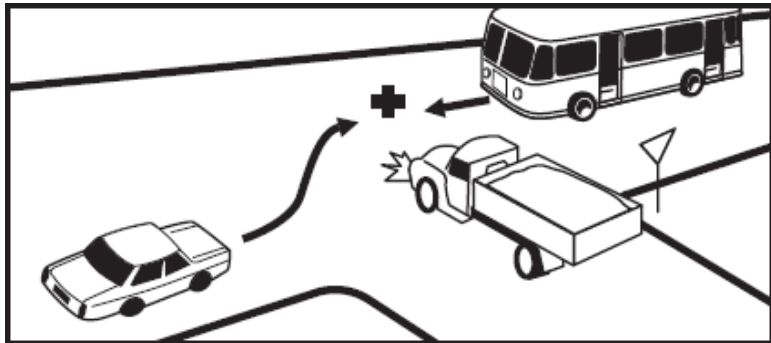


Рис. 60

Вопрос 1. В какой момент для водителя «Волги» возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. При обнаружении встречного автобуса.
2. В момент начала перестроения без уверенности, что встречная полоса свободна на достаточном расстоянии.
3. При обнаружении автомобиля ГАЗ-53, приближающегося к пересечению.
4. В момент начала движения автомобиля ГАЗ-53 после остановки его перед выездом на главную дорогу.
5. Когда водитель автомобиля ГАЗ-53 остановился на полосе движения автомобиля.

Вопрос 2. В какой момент водитель автомобиля ГАЗ-53 создал своими действиями реальную угрозу возникновения ДТП?

Ответы:

1. В момент остановки на первой по ходу своего движения полосе главной дороги.
2. При принятии решения об ожидании разрыва, остановившись на полосе главной дороги.
3. В момент начала перестроения автомобиля «Волга», чего водитель автомобиля ГАЗ-53 не заметил.

IV. Водитель автомобиля ВАЗ-2108 (рис. 61), приближаясь к пересечению с главной дорогой, остановился у дорожного знака. Оценить разрыв, необходимый для выезда на главную дорогу, в последний момент было невозможно, так как обзор водителю закрывал киоск на тротуаре справа. Он начал выезжать на пересечение с набором скорости и столкнулся с автобусом, движущимся по главной дороге с высокой скоростью.

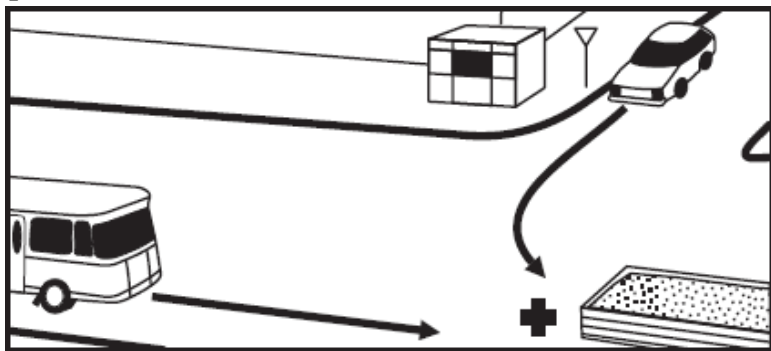


Рис. 61

Вопрос. Когда для водителя ВАЗ-2108 возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. При обнаружении идущего с большой скоростью автобуса.
2. В момент начала движения, когда обзор справа для оценки обстановки был закрыт будкой.
3. При пересечении первой по ходу движения полосы главной дороги.

V. Водитель автомобиля ВАЗ-2101 (рис. 62) приближался к нерегулируемому перекрестку по второстепенной дороге. Слева на главной дороге в непосредственной близости от перекрестка стоял на остановке автобус. Водитель формально выполнил требование ПДД – остановился перед выездом на перекресток. Но затем резко выехал на него, несмотря на то, что автобус закрывал ему обзор. В это время из-за автобуса выехал автомобиль ЗИЛ-130. Произошло столкновение.

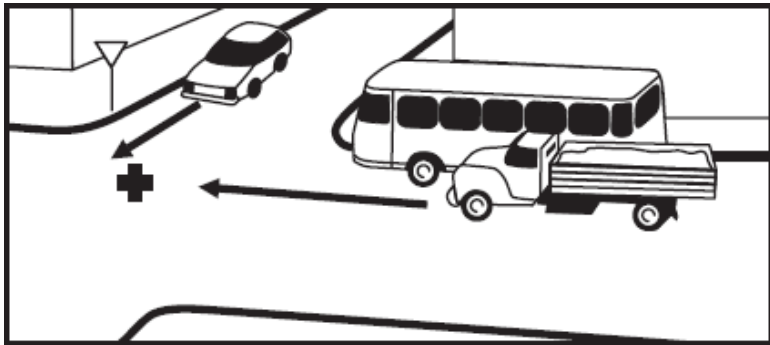


Рис. 62

Вопрос. В какой момент для водителя автомобиля ВАЗ-2101 возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. При обнаружении автомобиля ЗИЛ-130.
2. При принятии решения о проезде перекрестка, несмотря на ограничение обзора стоящим автобусом.
3. В момент начала движения с намерением остановиться перед второй полосой главной дороги для последующей оценки дорожной обстановки.
4. При пересечении первой полосы главной дороги.
5. В момент обнаружения стоящего на остановке автобуса.

VI. Из-за начавшего движение автомобиля КамАЗ (рис. 63) водитель автомобиля ВАЗ-2108 не увидел пешехода, который рассчитывал перебежать дорогу, не подвергая

себя опасности попасть под КамАЗ. Автомобиль ВАЗ-2108 двигался со скоростью 40 км/ч, его водитель предполагал проехать переход с ходу. Произошел наезд на пешехода.

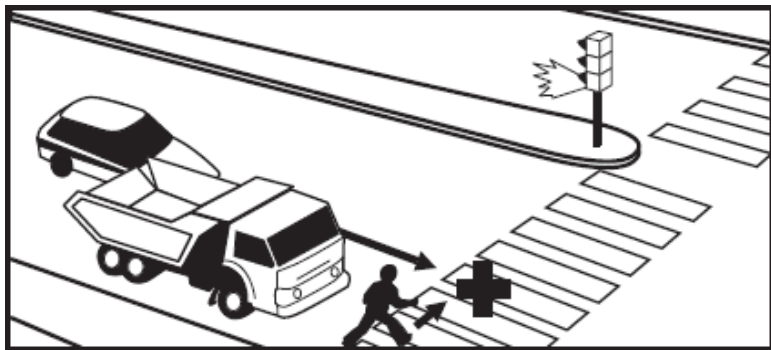


Рис. 63

Вопрос. В какой момент для водителя автомобиля ВАЗ-2108 возникла опасность, обязывающая его принять меры для предотвращения наезда на пешехода?

Ответы:

1. При появлении сигнала светофора, разрешающего движение транспорта.
2. При появлении пешехода из-за автомобиля КамАЗ.
3. За 60 м до перехода, считая скорость автомобиля ВАЗ-2108 равной 50 км/ч.
4. В момент начала движения автомобиля КамАЗ.
5. При принятии решения о проезде перехода с ходу с опережением автомобиля КамАЗ в зоне перехода.

VII. Водитель легкового автомобиля (рис. 64) завершал обгон автобуса. Увидев автопоезд, медленно движущийся в правом ряду, он решил опередить его. В это время водитель автопоезда снизил скорость и, убедившись, что встречных автомобилей нет, а приближающийся сзади автобус находится на достаточном расстоянии (легковой автомобиль он не видел), решил, что успеет развернуться, и приступил к выполнению маневра. Водитель легкового автомобиля, пытаясь объехать автопоезд, начал сворачивать влево, но избежать столкновения не удалось. На данную ситуацию приходится до 5 % происшествий при обгоне.

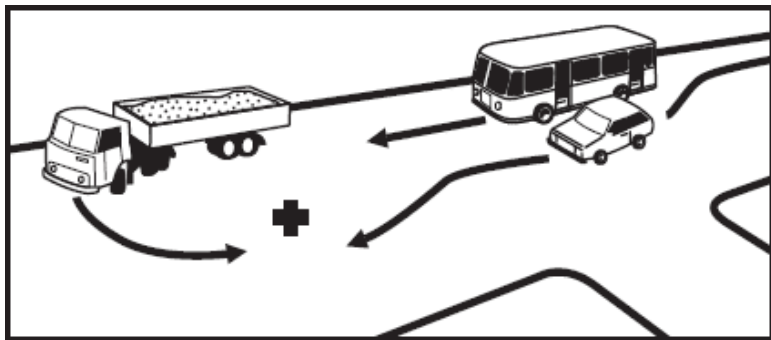


Рис. 64

Вопрос 1. Как следовало поступить в данной ситуации водителю автопоезда?

Ответы:

1. Оценить обстановку сзади непосредственно перед началом маневра после подачи предупредительного сигнала, рассматривая автобус сзади как помеху обзору, остановиться у правого края и пропустить его.

2. Приступив к развороту, следить за обстановкой сзади, увидев легковой автомобиль, резко затормозить.

Вопрос 2. Как следовало поступить в данной ситуации водителю легкового автомобиля?

Ответы:

1. Увидев сигнал левого поворота автопоезда, приступить к экстренному торможению.

2. Выехать на полосу обгона; увидев автопоезд, снижающий скорость без сигнала правого поворота, приступить к снижению скорости.

Вопрос 3. Кто в данной ситуации является виновником ДТП?

Ответы:

1. Водитель легкового автомобиля.

2. Водитель автопоезда.

3. Водитель автобуса.

VIII. Автомобиль КраЗ (рис. 65) приближался к перекрестку по второстепенной дороге. Цель водителя – выполнить левый поворот. При выезде на главную дорогу после оценки обстановки слева решение выполнить левый поворот с ходу ему показалось небезопасным. Водитель начал тормо-

зять, но состояние дорожного покрытия не позволило ему остановить свой автомобиль перед полосой, по которой двигался легковой автомобиль. Произошло столкновение.

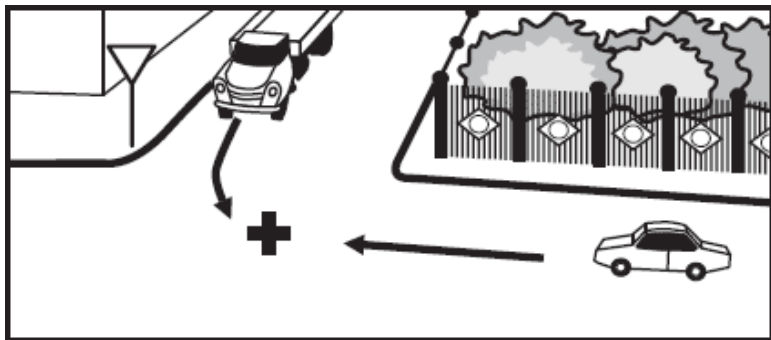


Рис. 65

Вопрос. В какой момент для водителя автомобиля КрАЗ возникла опасность столкновения?

Ответы:

1. В момент начала торможения на скользкой дороге.
2. При принятии решения о выполнении поворота с ходу без остановки перед выездом на перекресток для оценки обстановки.
3. При обнаружении на небольшом расстоянии от себя легкового автомобиля.
4. На расстоянии, равном остановочному пути его автомобиля на сухом покрытии.
5. В момент отказа от попытки предотвратить столкнове-

ние маневром.

Правильные ответы

I – 3; II – 4,1; III – 2, 2; IV – 2; V – 2; VI – 5; VII – 1, 2, 2; VIII – 2.

10 урок

"... ДОРОГОЙ ДАЛЬНЕЮ...",

или

Загородное движение

- Там, за поворотом
- Дороги, которые мы выбираем
- По долинам и по взгорьям
- Подобный случай был...
- Когда можно ссориться
- Шесть советов на дорожку

Движение по загородной дороге отличается от движения в городе. Здесь и скорость повыше, и машин поменьше, а пешеходы и вовсе редкость. Это зачастую расслабляет водителя, что совершенно недопустимо! Влияние неблагоприятных дорожных условий явилось прямой или косвенной причиной 70 % всех ДТП.

Запомним **характерные причины происшествий** на загородной дороге:

- неожиданное ухудшение дорожных условий;
- плохая видимость участка дороги;
- скользкое покрытие на повороте;

узкий мост, особенно в низине;
грязные, скользкие обочины;
длинные прямые участки дороги;
затяжные крутые спуски и подъемы;
перекрестки.

Не все водители знают, что очень опасна прямая длинная дорога, десятками километров тянущаяся по однообразному ландшафту. Она очень сильно усыпляет водителя. Глаза открыты, а мысли далекодалеко. Спасение – слушать в поездке бодрую музыку или петь самому (только не «...в степи глухой замерзал ямщик...»), переговариваться с попутчиками. Обязательно через 2...3 ч движения делать остановку на 3...5 мин: выйти из машины, размяться, обойти машину 4 раза, заодно осмотрев шины и прочее, умыться холодной водой и т. п.

Помните о возможных скрытых дефектах дороги! Продольные длиной 30...80 м борозды или поперечные («гребенка») волнистости могут сбросить с дороги задумавшегося водителя. Поэтому заранее снижайте скорость. Дорогу может неожиданно пересекать незаметная издалека узкая траншея. Ошибка многих водителей в том, что, поздно заметив препятствие, они отчаянно тормозят. При этом колесо со сжатой до предела передней пружиной подвески (клевок кузова при торможении) без амортизации бьет по ограничителям рычагов так, что на крыльях возникают характерные провалы (рис. 66). А рычаги уж гнутся точно. Опытный во-

датель тоже тормозит, но перед самым препятствием дает сильный «газ». При этом машина приседает на задние колеса, передние пружины и амортизатор растягиваются, готовые спружинить и принять удар на себя. В этом случае повреждения подвески будут меньше. Однако надо не забывать: прежде чем резко тормозить, посмотрите в зеркало. Иначе может быть наезд сзади.

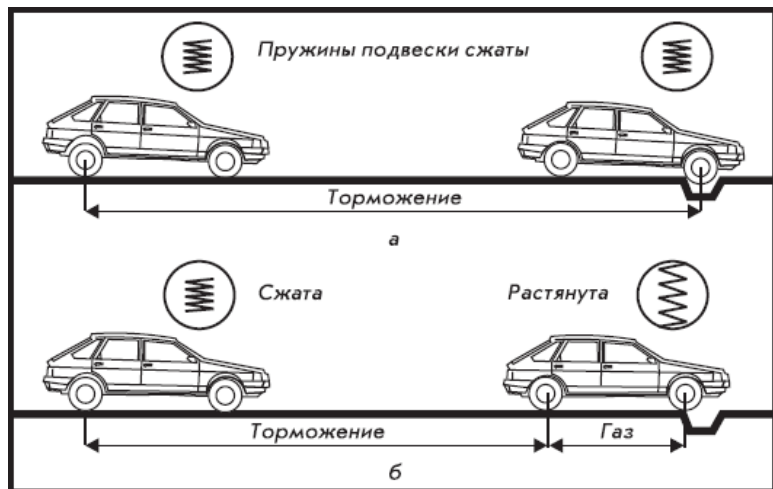


Рис. 66

Аналогичную ошибку совершают водители, внезапно попадая в плавный провал дороги. Кажется, будто машина летит в пропасть, нога рефлекторно жмет на тормоз, передние пружины сжимаются, и. Нужно действовать, как показано на рис. 67. Чтобы не «взлететь» на подъеме, как на трамплине, –

притормозить на вершине.

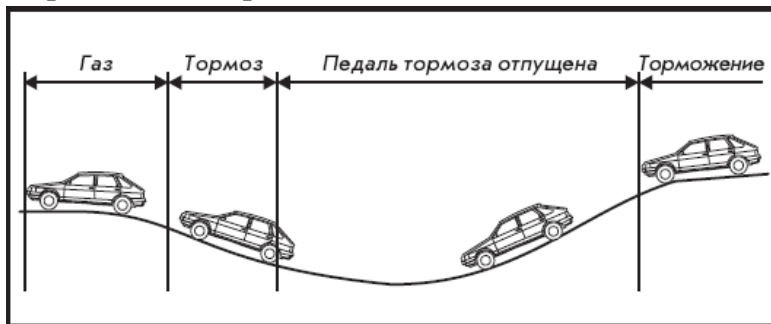


Рис. 67

После ливня или весной на обочину, особенно с крутыми откосами, съезжайте осторожно: она может осыпаться под тяжестью автомобиля.

Опасайтесь луж на дороге: там может быть глубокая яма. Кроме того, брызги попадают на лобовое стекло, внезапно лишив вас видимости. Избегайте встречного разезда через лужу: все стекла в момент окажутся в грязи. На большой скорости попадание в лужу (особенно колес одной стороны машины) может закончиться мгновенным разворотом. Снижайте скорость перед большой лужей до 10 км/ч. Следите, в каком месте по луже проехала передняя машина и чем все это кончилось. Следуйте по тому же месту, если передний автомобиль прошел нормально.

Следите за предупреждающими знаками и руководствуйтесь ими. Побольше внимания – на пересечениях дорог,

особенно с закрытым обзором: будьте готовы к тому, что, несмотря на ваше преимущество, вам могут не уступить дорогу. Если справа показалось примыкание, да еще под углом до 45° – это опасно: некоторые водители выезжают с второстепенной дороги с ходу, уж больно удобен скоростной въезд. Больше внимания крутым поворотам, подъемам и спускам, сужениям: здесь происходит много аварий.

Дорога идет на спуск, внизу мост с высоким бордюром, впереди затяжной подъем. Разогнаться побольше, чтобы легче взять подъем, – характерная ошибка. Ведь мост – это, как правило, и сужение дороги, хотя на взгляд она вроде бы все та же. Оказывается, высокие бордюры, парапеты, пролеты как бы «сужают» дорогу на 1,5, даже 2 м! Кроме того, мост в низине часто бывает с разбитым полотном (грязью, лужами, гололедом и др.). Не помешает на спуске почаще поглядывать в зеркала заднего вида: возможно, понадобится сместиться правее, чтобы пропустить незадачливого водителя, который не выучил этого урока и с нарастающей скоростью несется вниз навстречу приключениям. На ваши предупреждающие вспышки стоп-сигналов он не обращает внимания.

Перед дальней дорогой обычно прикидывают маршрут, пристально вглядываясь в «Атлас автомобильных дорог». По какой дороге ехать? По этой, обозначенной жирной красной линией – автомагистрали, или по тоненькой паутине местных дорог, которые в сумме на 200 км меньше магистрали? Да, задача. Попробуем наметить пути ее решения. Обычно

цель поездки у всех одна – доехать безопасно, быстро и комфортно.

Информация к размышлению:

1. Безопасно. На дорогах республиканского, краевого и областного значения происходят более 34 % всех аварий, на автомагистралях – до 10 %, столько же на районных и сельских и 5 % – на местных дорогах.

2. Быстро. Автомагистрали позволяют двигаться со скоростью до 110 км/ч (правда, тем, кто уже более двух лет за рулем). Поэтому лучше проехать 100 км по автомагистрали, чем 50 км по местным дорогам.

3. Комфортабельно. На дорогах общегосударственного значения покрытие обычно лучше. Здесь чаще встречаются бензоколонки, станции автосервиса, мойки, кафе и другие объекты сервиса.

Когда выезжать? Среду и пятницу лучше исключить: эти дни (по статистике ДТП) неудачные. Понедельник – день тяжелый. Это не шутка: многие водители очень «активно» проводят выходные. В субботу все дороги забиты дачниками. Остаются вторник, четверг, воскресенье. В воскресенье до 16–17 часов дорога самая приятная: грузовиков почти нет, дачники еще на огородах. Хотя многим нравится четверг: магазины работают, выходные впереди. В общем, решайте сами, в какое время выезжать. Это индивидуально. Но есть пословица: кто рано встает, тому бог подает. Некоторые предпочитают выезжать в ночь. Вряд ли это разумно. Дей-

ствительно, машин на дороге в это время в 8–10 раз меньше, однако видимость плохая. Недаром в темное время происходит около 50 % всех ДТП со смертельным исходом. Да и организм человека устроен так, чтобы ночью отдыхать. Особенно опасны вечерние сумерки. В это время происходит в 2,5 раза больше аварий, чем в утренние сумерки. Водитель уже устал, реакция к концу дня не та. А тут еще видимость, как в черно-белом телевизоре с подсевшей трубкой, – все серым-серо. В сумерках одно спасенье – снижать скорость до 60...70 км/ч и включать подфарники. Тогда вы станете более заметным на дороге для пешеходов и других водителей.

При езде ночью не смотрите в одну точку (обычно глаз сам выбирает наиболее яркую) освещаемой фарами дороги. Надо переводить взгляд на разные точки. При разъездах лучше смотреть немного вправо, а не на фары встречного автомобиля: это уменьшает ослепление. Перед переходом на ближний свет посмотрите как можно дальше на дорогу. Одновременно снизьте скорость до 60 км/ч. Многие этого не делают и не успевают затормозить, когда в 30...40 м впереди вдруг появляется препятствие.

При движении ночью в потоке можно пристроиться в 50 м от лидера и перейти на ближний свет, иначе вы будете слепить его через зеркала заднего вида. Но прежде нужно убедиться, что стоп-сигналы у лидера работают. Доверяя лидеру, нужно самому глядеть на дорогу, пользуясь его дальним светом, а не полагаться только на красные габаритные огни.

Иначе может повториться та история, когда два автомобиля ночью влетели в болото. Первый прозевал поворот, а второй смотрел только на его габаритные огни – передоверился.

Если появляются зевота, тяжесть в веках и другие признаки сонливости, нужно остановиться и передохнуть, а лучше вздремнуть. Потраченные на это 20–30 мин намного надежнее кофе. А сигарета наоборот – может только навредить. Любая волевая борьба со сном может закончиться крупной аварией, чаще всего со смертельным исходом.

Горная дорога отличается большим количеством подъемов и спусков, а также поворотов. Особенно опасны крутые закрытые повороты (рис. 68). Здесь только один выход – снижать скорость до 5...10 км/ч. От наката в горах откажитесь: могут отказать тормоза. Тормозите в основном двигателем. Перед затяжным подъемом включайте вторую передачу, чтобы не рисковать и не переключаться на подъеме.

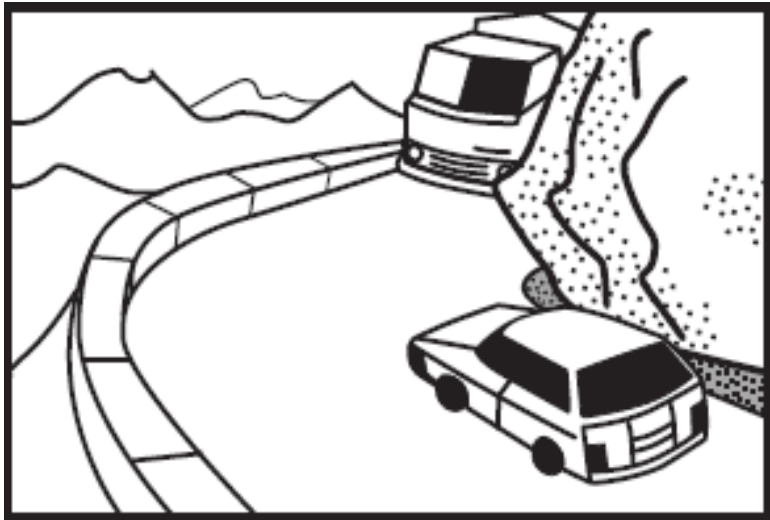


Рис. 68

В горах спуски опаснее подъемов, на них случается больше происшествий. В случае отказа тормозов сигнальте светом и звуком, предупреждая других водителей. Если спуск опасный и могут быть помехи, лучше, пока скорость невелика, пожертвовать правым боком машины, аккуратно притерев ее к скале. Пассажиров справа перед этим надо попросить сдвинуться левее (на всякий случай).

Были случаи, когда в такой неприятной ситуации водители, едущие следом, увидев отчаянные жесты водителя из окна рукой, понимали, что у автомобиля-лидера отказали тормоза. Они обгоняли терпящий бедствие автомобиль и, слег-

ка притормаживая, подставляли свой задний бампер. Это не выдуманная история.

На загородных дорогах помните об искусстве обгона (см. урок 7). Только транспорт, движущийся со скоростью 40...50 км/ч, может соблазнить вас на обгон. Автомобиль, движущийся со скоростью 60...70 км/ч, вы обгоняйте, лишь тщательно взвесив все за и против. А автомобили, движущиеся с большей скоростью, вообще не обгоняйте. Ведь для этого потребуется больше 0,5 км свободной дороги, что нереально. И уж ни в коем случае не обгоняйте на повороте или переломе дороги, а также «вслед» (рис. 69).



Рис. 69

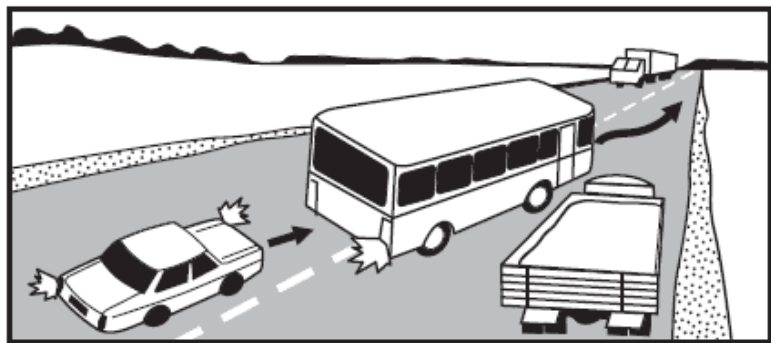
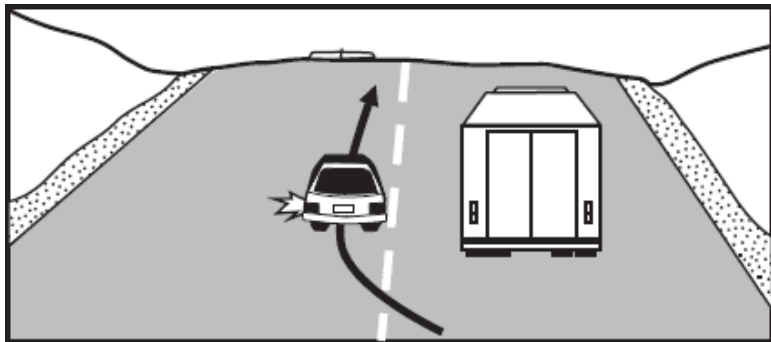


Рис. 69 (продолжение)

Запомните несколько типичных ситуаций, характерных для загородного движения.

Водитель на узкой дороге решил объехать автопоезд, стоящий у обочины (рис. 70). Обзор дороги впереди был ограничен полуприцепом. Водитель, не удостоверившись в безопасности, с ходу стал объезжать автопоезд и столкнулся со

встречным автомобилем. Ошибка – объезд на большой скорости при ограниченном обзоре.

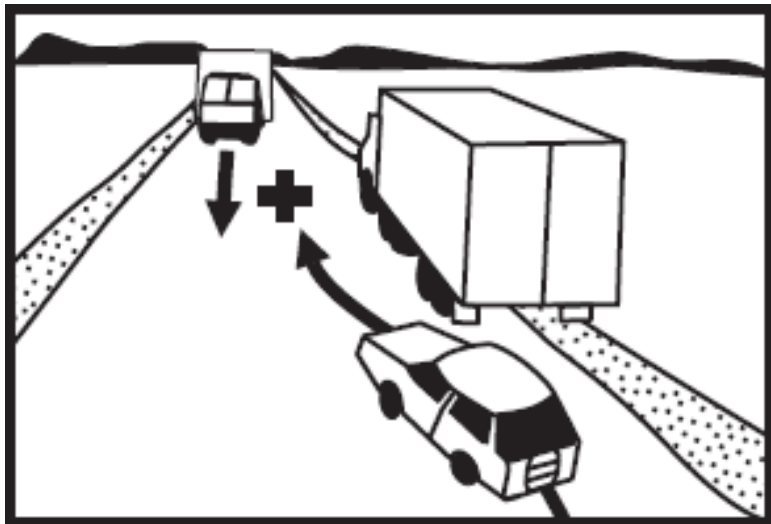


Рис. 70

Водитель «Волги» (рис. 71) видел, что «Икарус» не успеет его обогнать, но никак не ожидал, что именно его принесут в жертву. Автобус, пытаясь уйти от столкновения, подрезал путь «Волге». Опытный водитель в такой ситуации притормозил бы, чтобы позволить обгоняющему завершить маневр.

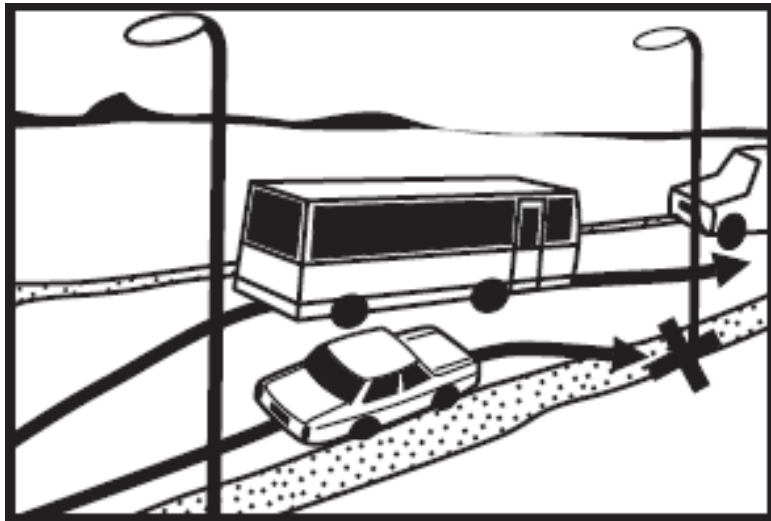


Рис. 71

Водитель ВАЗ-2108 на узкой дороге стал неожиданно резко тормозить (рис. 72), надумав свернуть налево. Указатели поворота включил в последний момент. Произошло столкновение. На трассе, так же, впрочем, как и везде, нельзя ничего делать резко. Водитель грузовика в свою очередь забыл, что любое пересечение – место повышенной опасности, и не увеличил дистанцию.

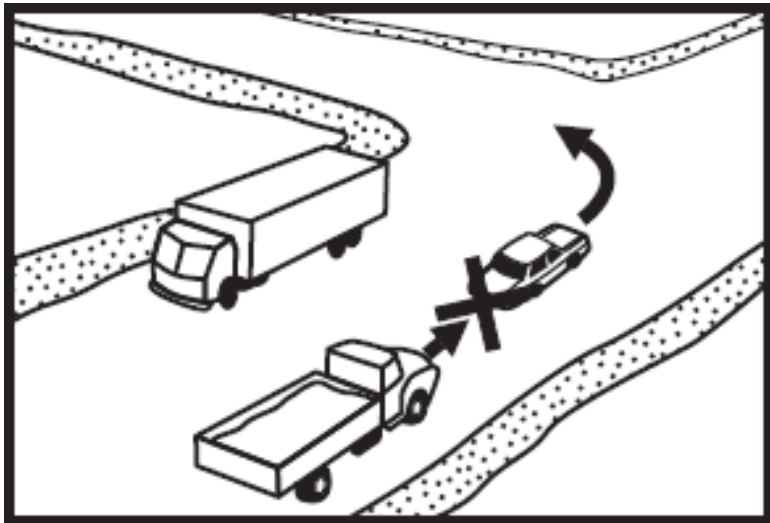


Рис. 72

Водитель легкового автомобиля не уступил дорогу – типичнейшая ситуация (рис. 73). Снижать скорость перед пересечением, мигать фарами тому, кто едет по второстепенной дороге, не спускать глаз с конфликтующего автомобиля – неотложные меры безопасности в этих ситуациях.

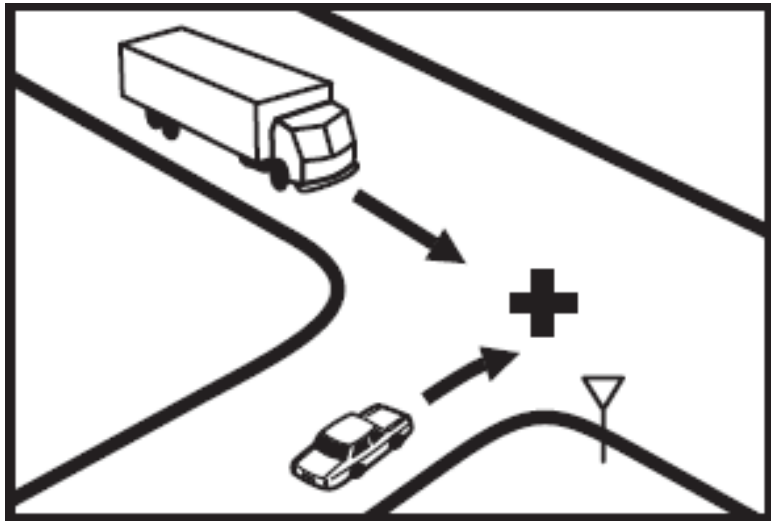


Рис. 73

Водитель не обратил внимания на сужение проезжей части да еще и на негабаритный груз встречного автомобиля (рис. 74). Столкновение стало неизбежным. Сужение дороги требует снижения скорости и повышенного внимания к встречной машине.

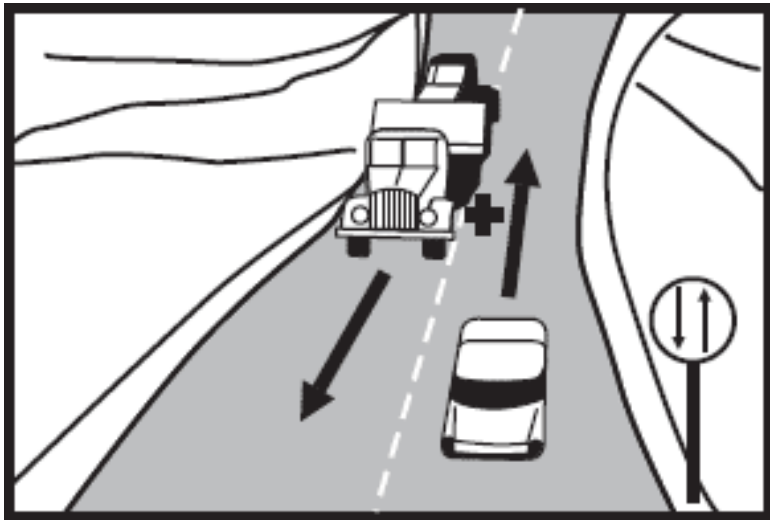


Рис. 74

Справа на обочине стоит грузовик (рис. 75), он включил левую «мигалку» (?!). Пропустит или не пропустит при трогании? А вдруг начнет разворачиваться? На всякий случай снизьте скорость, посигнальте дальним светом и звуком. Все в порядке: вас увидели.

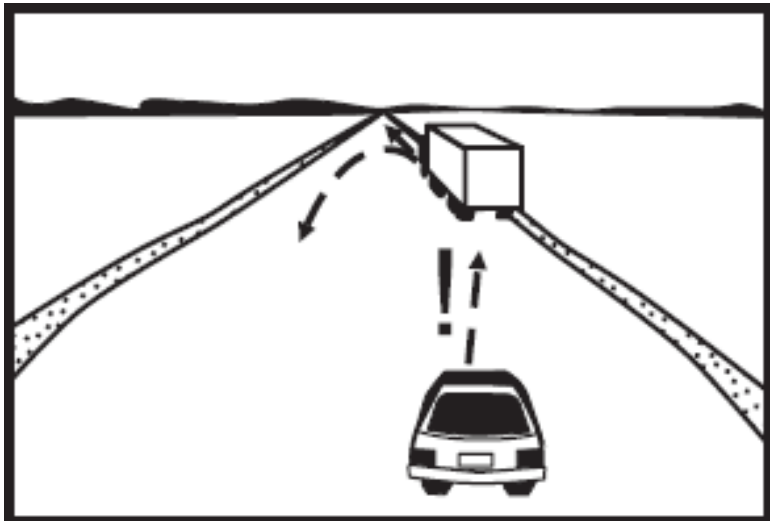


Рис. 75

Несколько полезных советов для дальних поездок.

1. Помните про период «вработываемости». По статистике в первые два часа движения происходит почти 50 % аварий. Двойная осмотрительность в первые часы движения!
2. После семи часов непрерывного движения водители засыпают за рулем в два раза чаще. Избегайте движения более семи часов в день!

3. Через три-пять часов движения необходимо устраивать пяти-десятиминутные паузы, используя их для осмотра ходовой части и физических упражнений. Перед выездом и в пути откажитесь от тяжелой пищи: притупляется реакция и возникает сонливость. Не жалейте времени на короткие остановки – окупится!

4. Подавленное настроение – самый опасный попутчик в дальней дороге. Исследования в США показали, что семейные ссоры стали причиной гибели 60 % водителей в дальних рейсах. Ссорьтесь только по возвращении!

5. Непроизвольный наклон к рулевому колесу или наоборот, откидывание на спинку сиденья, ослабление рук на руле, сползание их в нижнюю часть руля, отвлечение мыслей от дороги – верные признаки утомления. Борьба с утомлением в машине можно, но снизив скорость до нуля!

6. Дорога была дальней. Остаются последние километры. Скоро дом, отдых... стоп! Не расслабляться! Именно на последних километрах часто происходят крупные неприятности. Можно расслабиться, лишь вынув из замка ключ зажигания!

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 10 уроку

1. Каковы признаки сильной усталости от длительной езды?

а) Затекли шея и плечи, ноют ноги.

б) Внимание отвлекается на придорожную обстановку, лес, плакаты и т. п.

в) Появился аппетит, мучает жажда, хочется умыться.

г) Не сохраняется прямая посадка, руки соскальзывают с руля, рычага коробки передач, взгляд – в одну точку на дороге, в зеркала не смотрите.

2. Приближаясь к вершине подъема узкой дороги:

а) Держаться как можно правее.

б) Увеличить скорость.

в) Не подавать звуковые сигналы.

г) Быть готовым обогнать автомобиль, движущийся впереди.

3. Перед движением по пологому спуску:

а) Поставить рычаг переключения передач в нейтральное

положение.

б) Включить пониженную передачу.

в) Занять правую полосу движения.

г) Проверить исправность тормозов и перейти на пониженную передачу.

4. При обгоне вы должны помнить, что водитель может не видеть вас, если вы находитесь:

а) Непосредственно за автомобилем.

б) Напротив левого крыла его автомобиля.

в) Несколько впереди слева от обгоняемого автомобиля.

г) Слева от задней части его автомобиля.

Правильные ответы

1 – г; 2 – а; 3 – г; 4 – г.

11 урок "НА НЕДЕЛЬКУ ДО ВТОРОГО...", или

В сложных условиях движения

- Мечте навстречу
- 4x2 или 4x4
- Семь раз отмерь
- Как танк
- Синий лед
- Мы берем с собой в дорогу...

Тем, кто собирается купить автомобиль, часто мечтается, как они будут ездить на дачу, рыбалку, охоту, за грибами. Звонкая тишина леса, изгиб реки, ни души, лишь машина в тени деревьев... чем не идиллия? Потом все эти мечты у многих разбиваются о суровую действительность: нет съезда с дороги, а если и есть, то без парашюта не спустишься, или такие яма, глина, снег, песок, болото и т. д., и т. п., что не проехать. Поэтому, пока призыв Остапа Бендера: «Улучшайте дороги!» – еще актуален, научимся ездить по бездорожью.

Обратим внимание на технические возможности автомобиля, а именно на проходимость (рис. 76). Автомобили «Запорожец», «Жигули», «Москвич», «Волга» в принципе предназначены для движения по хорошим дорогам. И только ЛуАЗ, УАЗ и «Нива» могут двигаться по бездорожью. Помните таинственную формулу 4*4? Она означает, что обе оси – ведущие. Это главное в повышении проходимости. Посмотрим рисунки. Из них видно, что обычные машины губят малый дорожный просвет, длинная база и большие свесы, особенно у кузовов типа седан. Они задевают препятствия.

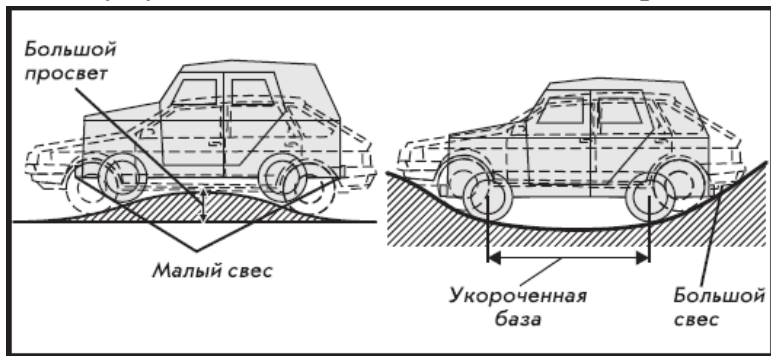


Рис. 76

Отсюда первый принцип движения по бездорожью: семь раз отмерь – после поезжай.

Из жизни мы знаем: чтобы преодолеть препятствие, нужно приложить большую силу. На автомобиле это сила тяги. Она тем больше, чем ниже передача. Отсюда второй прин-

цип: через препятствия – на низшей передаче.

На грунтовых и вязких дорогах, в колее надо крепко держать руль, чтобы его не выбило. Итак, третий принцип: держать руль двумя руками большими пальцами наружу.

Грунтовые дороги. Стараться реже переключать передачи, так как часто трогание на таких дорогах – проблема. Для этого водитель должен внимательнее оценивать дорогу (какая банальность!), чтобы плавно регулировать скорость. Иногда для улучшения обзора приходится даже подкладывать под сиденье подушку. На скользкой глине автомобиль может не послушаться руля и ехать прямо. Не пугайтесь: во-первых, тормозит на такой почве он отлично, а во-вторых, через 10...15 м он все-таки нехотя, но начнет поворачивать. Поэтому, если такое явление наблюдается, надо начинать поворачивать раньше с запасом на скольжение.

По колею (рис. 77). Все зависит от глубины. Трудности чаще возникают при попытке выехать из колеи – автомобиль отбрасывает обратно. Нужно сделать маятниковое движение рулем с резким поворотом в сторону выезда и нажать на газ. Пересекать колею лучше наискосок под углом 45...60°.

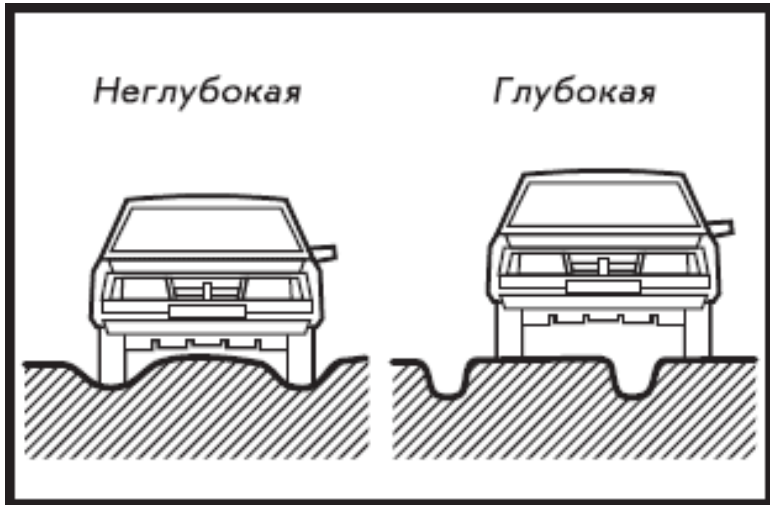


Рис. 77

Если колея уходит в лужу, грязь, то, как ни странно, лучше ехать в грязь, потому что дно колеи лучше утрамбовано. Однако здесь возможны варианты. Надо проверить глубину и грунт палкой. Затем осторожно въехать в лунку только передними колесами. Если началось погружение, быстро дать задний ход и искать объезд. Рекомендация справедлива для задне- и полноприводных машин.

При езде в колее возникают сильные боковые толчки, поэтому скорость должна быть небольшой, иначе машина может опрокинуться. Пассажирам лучше ухватиться за эластичные ручки, расположенные над дверями.

На дороге – камни. Большие лучше объехать. Если это невозможно, то примериться, подъехав бампером вплотную к препятствию. Помнить, что камень может повредить не только шины, рулевые тяги, привод, тормозные шланги, но и пробить поддон картера двигателя. А в нем – масло! Поэтому лучше не поленился и убрать камень с дороги. Помните: ленивый делает двойную работу.

По грязи – лучше с разгону, но самое главное – без остановки, так как второй раз можно уже и не тронуться – колеса забуксуют. Последнее требует не давать большой «газ», чтобы не сорвать колеса в пробуксовку. Если все-таки это произошло, не буксовать до дыма из-под колес: колеса зарываются еще глубже, и тогда уж точно самому не выбраться. Лучше попробовать выбраться назад по собственным следам. Если неудача, то придется откапывать колеса, делая для них искусственную колею, и подкладывать хворост, доски, ножной коврик. Некоторые подкладывают чехлы с сидений, одежду. Иногда помогает посадка пассажиров на заднее сиденье или на капот (если машина переднеприводная). Если и это не помогает, остается взять буксирный трос. Автолюбители, находясь в полном расстройстве, часто цепляют трос за бампер вместо специальных крюков. Это крайне легкомысленно: бампер наверняка помнется и крылья прихватит. Рулевые тяги, стабилизатор, рычаги подвески, задний мост тоже лучше не трогать. Только задняя рессора (это у «Волги» и «Москвича») еще подойдет для подведения троса, а пра-

вильнее всего – штатные крюки.

До трогания на буксире обоим водителям нужно договориться о сигналах. К примеру, один длинный гудок – помедленнее, два коротких – остановка. Особое внимание – на поворотах, чтобы трос не захлестнулся и не повредил облицовку.

Езда по косогору не доставляет удовольствия. Кажется, что сейчас машина опрокинется. Чем выше расположен центр масс автомобиля, тем скорее наступает опрокидывание (рис. 78). Поэтому у «Нивы» больше шансов опрокинуться на косогоре, чем, к примеру, у «Москвича». Но для легковых автомобилей это маловероятно, скорее он сползет. Если косогор влажный, лучше не ехать: машина будет сползать, причем как боком, так и задом.

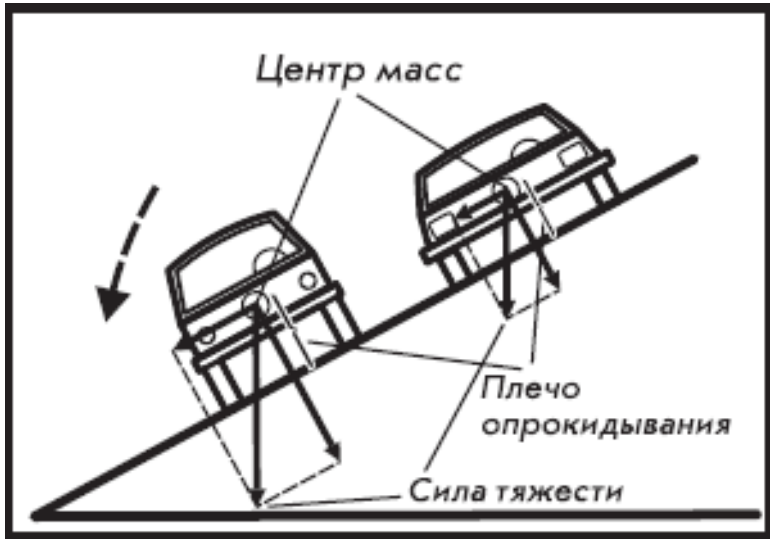


Рис. 78

Через небольшую речку с вязкими и некрутыми берегами можно переехать. Но надо прежде измерить глубину и определить, не вязкое ли дно. Для легкового автомобиля допустимая глубина – не более половины высоты колеса. Внимательно осмотрите противоположный берег – возьмет ли его машина. Для переднеприводных автомобилей эта задача легче. Осторожно спуститесь к воде и плавно, с увеличенным газом (чтобы избежать попадания воды в глушитель) преодолевайте брод. Некоторые пытаются делать это с разгону. В результате поднимается высокая волна, которая

глушит двигатель. А снова его пустить в воде – пустая затея.

В глубоком снегу, как и в песке, автомобиль вязнет, колеса легко буксуют. Хорошо, если есть колея, а двигаться так без цепей на колесах, да еще на обычных шинах – дело безнадежное и опасное. Шипы здесь особого эффекта не дают. Кстати о шинах. Опытные водители повышают проходимость своих автомобилей по вязким дорогам, снижая наполовину (и даже более) давление в шинах. Они расплющиваются и, как лыжи, не дают автомобилю утопать в снегу, песке. Так что можно попробовать и этот давно известный способ.

Любителей подводного лова конечно же интересует **движение по льду**. Прежде всего помните, что съехать на лед легче, чем выехать на берег. Поэтому найдите пологий берег. Затем проверьте, крепок ли лед у берега, а то можно провалиться передними колесами в воду. Теперь с линейкой – к лунке. Если толщина льда не менее 13 см (легко запомнить), он выдержит наверняка, меньше 10 см – может не выдержать. Дверцы на всякий случай лучше не блокировать, а прикрыть не захлопывая. Лед обычно трещит, но это не страшно. Избегайте потемневшего снега: под ним могут быть промоины, полыньи.

С прицепом. Все чаще на наших дорогах встречаются легковые автомобили с прицепами и прицепами-дачами. Управление такими автопоездами имеет ряд особенностей. На рис. 79 показано, чему надо уделить внимание перед вы-

ездом, на рис. 80 – как размещать груз.



Рис. 79



Рис. 80

В движении учтите, что автомобиль с прицепом медленнее разгоняется и дольше тормозит. Отсюда первое правило: при езде с прицепом побольше запаса пространства и времени. Не стоит обгонять автомобили, движущиеся со скоростью 60 км/ч и более, ведь скорость вашего автомобиля

ограничена 70 км/ч. Но если обгоняете, не спешите уходить вправо, ведь сзади прицеп. Зеркала покажут, когда можно сдвинуться правее.

При экстренном торможении обнаружится, что вашему автомобилю требуется времени на 4 с больше, чем одиночному автомобилю. Поэтому увеличивайте дистанцию в потоке на 15...20 м по сравнению с обычной и прогнозируйте движение потока.

Не позволяйте разгоняться автомобилю с прицепом на спуске. Включайте пониженную передачу, тормозите двигателем и притормаживайте тормозом.

При разездах на узких дорогах с крупногабаритными машинами – побольше интервал. Остерегайтесь бокового ветра.

Для экономии топлива (да и для безопасности) не стоит разгоняться на автомагистрали более 70 км/ч, так как уже при скорости 80 км/ч расход топлива возрастает примерно на 25 %.

Низкая, обтекаемая укладка груза, плотно обтянутого брезентом, способствует одновременно его сохранности и экономии топлива (рис. 81).

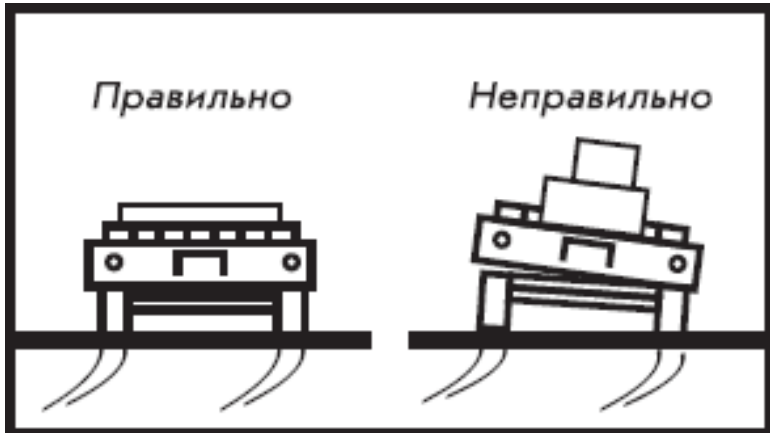


Рис. 81

Через два-три часа обязательно останавливайтесь для отдыха и контрольного осмотра прицепа, избегайте ночной езды.

На остановках и стоянках включайте стояночный тормоз, заднюю передачу и подкладывайте под колеса прицепа противооткатные упоры.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 11 уроку

1. Как преодолеть ров?

- а) Разогнаться и преодолеть ров за счет инерции.
- б) Переезжать под острым углом с ходу.
- в) Спустить наполовину шины.
- г) Попросить выйти пассажиров и вытащить груз.

2. Как вывести застрявший автомобиль?

- а) Попросить всех пассажиров выйти и вынести груз.
- б) Прокопать колею, набросать туда веток, посадить пассажиров на заднее (заднеприводного) или переднее (переднеприводного) сиденье.
- в) Раскачивать машину вперед-назад с помощью сцепления, «газа» и коробки передач.
- г) Буксовать до тех пор, пока колесо не достигнет твердого грунта.

3. Как проехать через лужу?

- а) По колее, предварительно проверив палкой глубину и состояние грунта под водой.

б) С разгону по инерции, включив «дворники».

в) Правой стороной машины по луже, а левой – по ее берегу.

г) Очень медленно, останавливаясь через каждые 2 м, чтобы убедиться, что неглубоко.

4. Как изменяется длина тормозного пути при езде с прицепом?

а) Никак не изменяется.

б) Уменьшается, так как прицеп вызывает дополнительное сопротивление.

в) Увеличивается, так как прицеп подталкивает машину при торможении.

г) Зависит от загруженности прицепа.

Правильные ответы

1 – г; 2 – б; 3 – а; 4 – в.

12 урок В НОЧНОМ, или Безопасность движения в темное время суток

- **Еще не вечер**
- **Рецепты ночного виденья**
- **Не больше «скорости света»**
- **Выше скорость – меньше видимость**
- **Как не сбить пешехода**
- **Ослепляющая встреча**

Вообще ночью лучше спать, а не ездить на автомобиле. По крайней мере такой вывод напрашивается из анализа статистики, согласно которой в темное время суток опасность совершить наезд на пешехода увеличивается в девять раз, на велосипедиста примерно в два с половиной раза, на неподвижное препятствие – в два раза.

Однако нет такого автомобилиста, которому не приходилось бы хоть иногда ездить ночью.

Все привычное и знакомое днем ночью выглядит совсем по-другому. Там, где при хорошем освещении видно мно-

жество деталей, теперь лишь темные силуэты. И нет ничего удивительного, если вы пропустите нужный поворот или заедете не на ту сторону: ведь признаки, позволяющие вам ориентироваться в дорожном движении, стали совсем другими. Днем ваши глаза воспринимают обстановку с помощью расположенных на сетчатке глаз нервных окончаний, называемых колбочками, а ночью основную роль уже играют не они, а другие, называемые палочками. С их помощью можно различить только контуры предмета, а цвет нельзя. Если у вас красный или оранжевый автомобиль, который днем хорошо заметен, то в сумерках и ночью он будет казаться темным. Поэтому включайте габаритные огни при первых признаках начала сумерек. Это относится и к тем, у кого черные, синие, серые или другие темные автомобили.

Сумерки очень коварны. Человеческий глаз различает в них предметы хуже, чем ночью. Ночью хоть фары помогают. В сумерках ничто не помогает, кроме снижения скорости и повышения бдительности. Так как сумерки кратковременны, опытные водители часто совмещают с ними очередной перерыв в движении. Именно в утренние сумерки чаще всего засыпают водители – еще один аргумент в пользу остановки для отдыха.

Поддерживать безопасную дистанцию в темное время суток значительно сложнее, чем днем. А применять синхронное торможение (см. урок 7) трудно из-за плохой видимости обстановки перед автомобилем-лидером. Поэтому чем хуже

освещение дороги, тем больше дистанция.

Успех ночных поездок во многом зависит от вашей способности видеть в темноте. Как ее определить, вы уже знаете из урока 1. Но даже отличное ночное зрение можно ухудшить, если перед поездкой долго находиться в ярко освещенном помещении, читать книгу или разглядывать мелкие предметы в плохо освещенном месте, находиться под воздействием сильного шума или громкой музыки.

Американские психологи установили, что водители, которые перед поездкой долго смотрели телевизор (особенно цветной), за рулем становились невнимательными, часто пропускали опасность. Острота их зрения снижалась на 30 % в течение одного-двух часов. После просмотра телевизора надо дать глазам отдохнуть хотя бы один час. Очки с темными стеклами снижают видимость в темноте на 20...30 %, поэтому лучше иметь в машине «ночные очки» с незатемненными стеклами.

А как улучшить ночное зрение! Для этого перед поездкой надо съесть несколько кусочков сахара с лимоном или драже витамина С. Чашка крепкого кофе повысит чувствительность ваших глаз к темноте на 30 % в течение полутора часов. Если ничего этого у вас нет, несколько физических упражнений в сочетании с обтиранием лица и шеи холодной водой, а также 20 глубоких вдохов и выдохов в течение двух минут дадут неплохой эффект.

Для того чтобы четко видеть предмет днем, надо смотреть

на него в упор. Совсем другое дело в сумерках или ночью. Чтобы разглядеть плохо освещенный объект, например стоящий грузовик, надо смотреть слегка в сторону от него, концентрируя внимание на его контурах и очертаниях.

Напоминаем всем хорошо известную, но почему-то не всегда являющуюся руководством к действию истину. Видимость обстановки ночью невозможна без чистых ветровых стекол, правильно отрегулированных и чистых фар, исправных стеклоочистителей. Грязное замазлившееся стекло можно сделать чистым, протерев его мякотью яблока или крошками табака. В грязь, как это ни утомительно, фары и другие световые приборы надо протирать каждые полчаса. Очень хорошо, если вы будете проверять регулировку фар хотя бы раз в год.

Надеемся, что вы сделаете все, чтобы видеть ночную дорогу как можно лучше. Но даже в этом случае область видимости обстановки при движении по неосвещенной дороге будет ограничена зоной, освещаемой светом фар. Хорошо отрегулированные фары при ближнем свете освещают дорогу на расстоянии 45 м, при дальнем – 100 м. Выбирайте такую скорость, при которой остановочный путь будет меньше этих расстояний. Значения остановочного пути на различных скоростях для сухой и скользкой дороги вам известны из урока 7. Посмотрите их еще раз и сопоставьте с расстоянием видимости, обеспечиваемым фарами вашего автомобиля.

Учтите, что с увеличением скорости расстояние уверен-

ной видимости уменьшается: в дневное время на 6 м при увеличении скорости на каждые 15 км/ч, при плохом освещении – еще больше. Например, при движении ночью со скоростью 100 км/ч расстояние хорошей видимости обстановки впереди на 25 м меньше, чем при скорости 30 км/ч (рис. 82).

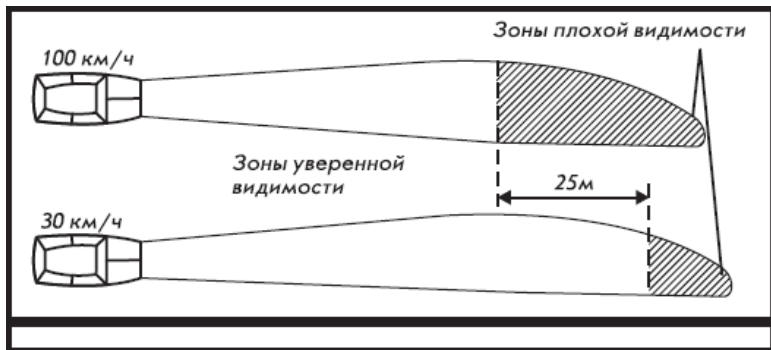


Рис. 82

Какую же скорость можно рекомендовать при движении с ближним светом фар? Мы считаем, что около 50 км/ч. Почему? Давайте прикинем. Примем видимость обстановки в свете фар, равной 45 м. Вносим поправку на снижение уверенной видимости в связи со скоростью. Будем считать, что при скорости 50 км/ч расстояние отчетливой видимости составляет около 30 м. Остановочный путь равен 28 м. Таким образом, скорость 50 км/ч позволит вам остановить автомобиль в случае неожиданного появления помехи (рис. 83). Но это на сухом покрытии. На скользкой дороге скорость при-

дется значительно снизить.



Рис. 83

Если вы едете с дальним светом фар, то, исходя из тех же рассуждений, ваша скорость на сухой дороге при хорошей регулировке фар не должна превышать 90 км/ч (рис. 84).

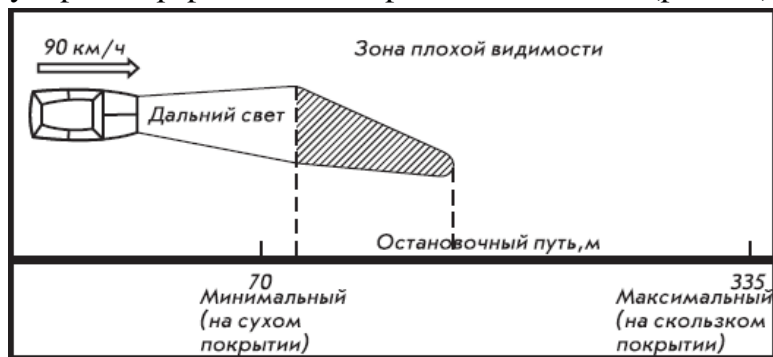


Рис. 84

Теперь о пешеходах. К сожалению, они наиболее часто становятся не только причинами, но и жертвами ночных происшествий. Человека в темной одежде можно увидеть только на расстоянии около 25 м, в светлой – около 40 м (рис. 85). Это значит, что, двигаясь со скоростью более 40 км/ч, вы не сможете избежать наезда на пешехода, одетого в темную одежду, как бы умело ни тормозили. Поэтому на участках с большой вероятностью появления пешеходов скорость движения не должна превышать 40 км/ч.

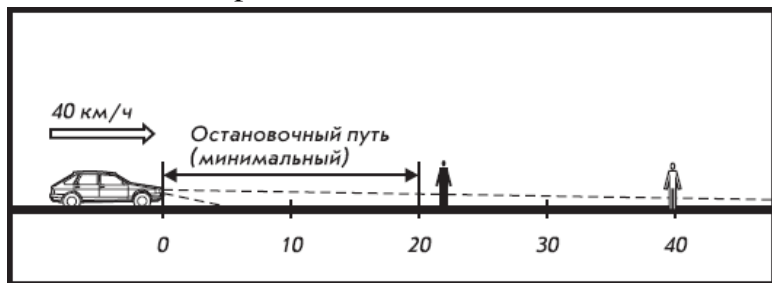


Рис. 85

Около 15 % всех ночных происшествий связано с ослеплением при встречном разезде. Водитель, ослепленный дальним светом фар, начинает различать обстановку только через 7...8 с. Для некоторых это время равно 30...40 с. Все это время водитель едет вслепую.

Как избежать ослепления? Во-первых, переходите на ближний свет не позже, чем за 150 м до встречного транс-

порта. Слишком рано переключаться не стоит. Ведь тогда придется снизить скорость движения. Во-вторых, перед тем, как перейти на ближний свет, постарайтесь заглянуть как можно дальше вперед. Нет ли там признаков опасности: стоящего автомобиля, пешеходов, дефектов дороги, ремонтируемого участка? Старайтесь смотреть не на фары встречного автомобиля, а как можно правее. Если впереди опасность, снижайте скорость. Ведь объехать препятствие будет очень сложно из-за плохой видимости обстановки после разъезда. В-третьих, если водитель встречного автомобиля не переходит на ближний свет, проверьте, не горит ли у вас тоже дальний. Скорее переключите его. Приучите себя, переходя на ближний свет фар, синхронно снижать и скорость до 50 км/ч.

При встречном разъезде старайтесь держаться ближе к правому краю дороги, выдерживая как можно больший боковой интервал до встречного транспорта, который может везти плохо видимые выступающие за габариты груз или прицеп.

Приближаясь к подъему или спуску, переключитесь на ближний свет до того, как лучи фар встречного и вашего автомобиля встретятся (рис. 86).

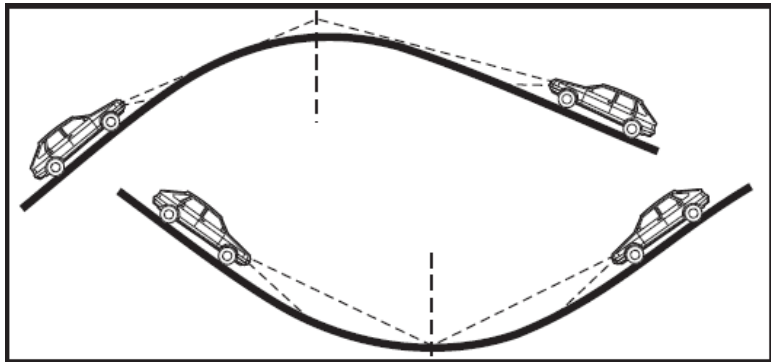


Рис. 86

Подъезжая к повороту по внешней стороне, смотрите на правую сторону дороги, стараясь избежать ослепления фарами встречного автомобиля. А если едете по внутренней стороне, не забудьте переключить дальний свет на ближний первый (рис. 87). Переключить ближний свет на дальний можно только после того, как встречный и ваш автомобили поравнялись.

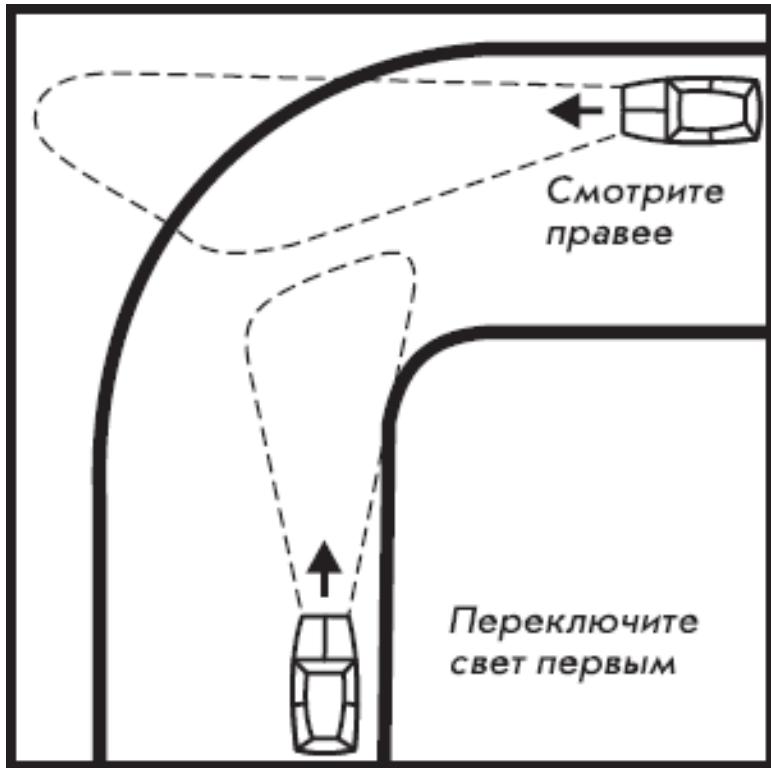


Рис. 87

Если вам навстречу едет транспортное средство с одной фарой, возможно, это не мотоцикл, а автомобиль, у которого одна фара неисправна. Держитесь от него на всякий случай как можно правее.

Опережая или обгоняя попутный транспорт, не ослепляй-

те его водителя дальним светом в зеркала заднего вида. Переключитесь на ближний свет, как только попутный транспорт окажется в зоне, освещаемой вашими фарами (рис. 88). Когда обгоняют вас, также не забудьте переключиться на ближний свет.

Обгоняющему нужно перейти на ближний свет



Обгоняющему нужно перейти на дальний свет



Обгоняемому нужно перейти на ближний свет



Если вас ослепили, не мстите тем же. Снижайте скорость, оставаясь на той же полосе, вплоть до полной остановки. При этом либо не убирайте ноги с педали тормоза, чтобы светились стоп-сигналы, либо попытайтесь нащупать и включить кнопку аварийной сигнализации. Нужно, чтобы другие вас хорошо видели в темноте.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 12 уроку

1. Когда надо включать габаритные огни?
 - а) Только ночью.
 - б) В самом начале сумерек.
 - в) Когда другие автомобили будут сливаться с фоном.

2. Как улучшить ночное зрение?
 - а) Послушать громкую музыку.
 - б) Посмотреть телевизор.
 - в) Съесть кусочек сахара с лимоном.
 - г) Покурить.

3. С какой скоростью можно ехать ночью по сухой дороге с ближним светом фар?

а) 40 км/ч.

б) 50 км/ч.

в) 60 км/ч.

г) 70 км/ч.

4. Как смотреть на предмет, чтобы лучше разглядеть его в темноте?

а) Прямо на него.

б) Как можно сильнее напрягая зрение.

в) Различать только контуры предмета.

Правильные ответы

1 – б; 2 – в; 3 – а; 4 – в.

13 урок

ГИДРОМЕТЕОЦЕНТР СООБЩАЕТ..., или Как действовать в неблагоприятных погодных условиях

- Кому светит солнце
- Ветер в бок
- Автомобиль в тумане
- Когда за окнами дождь

Яркое солнце радует загорающих на пляже, а водителя далеко не всегда. Если солнце сбоку, а вы едете по аллее, то затемненные участки постоянно сменяются ярко освещенными. Такой «световой забор» опасен тем, что вызывает утомление глаз и делает плохо заметными дорожные знаки и мелкие помехи на дороге (ямы, камни, посторонние предметы). Если у вас есть темные очки, наденьте их: они сгладят контраст. Если нет – прищурьте глаза и откиньте голову немного назад.

Лучше по возможности избегать движения против солнца. Если это невозможно, опустите противосолнечный козырек вашего автомобиля, наденьте затемненные очки, а главное – следите за чистотой переднего стекла. Не пожалейте времени на его протирку. Двигаясь спиной к солнцу, увеличьте дистанцию до лидера, так как яркое солнце затрудняет правильное и быстрое восприятие стоп-сигналов. Особой осторожности требует проезд светофоров. При ярком свете сигналы легко перепутать, поэтому следите также за действиями других участников движения.

Когда сильный ветер дует в попутном или встречном направлении, это отражается только на расходе топлива. Опасаться надо бокового ветра, который будет стараться сдвинуть ваш автомобиль в сторону.

Чтобы вас не сдуло на встречную полосу или в кювет, надо компенсировать силу ветра поворотами рулевого колеса. На открытом участке дороги защитить себя от сноса можно с помощью легких поворотов рулевого колеса в сторону, обратную действию ветра. Учтите, что влияние ветра будет больше на скользкой дороге, на уклоне, на повороте, при больших габаритах вашего автомобиля, когда на крыше груз, при износе амортизаторов и шарниров подвески, при перекачанных и недокачанных шинах.

Более значительный поворот руля требуется при выезде или въезде на участок, закрытый от ветра домами или зелеными насаждениями, так как в эти моменты давление ветра

будет наибольшим. Следует отметить, что переднеприводной автомобиль не реагирует на ветер.

В тумане расстояние до всех предметов кажется больше, чем есть на самом деле. Поэтому чем гуще туман – тем больше дистанция! Автомобиль, габаритные огни которого вы смутно видите впереди, может не двигаться, а стоять. Не приближайтесь к нему на большой скорости. При очень сильном тумане перед тем, как сменить полосу или повернуть, подайте звуковой сигнал. Если видимость совсем плохая, а ехать надо, приблизьте глаза к лобовому стеклу. Это несколько улучшит видимость, но, правда, повысит утомляемость. Двигаясь в тумане, включите ближний свет фар.

Противотуманные фары полезны, если они правильно поставлены и отрегулированы. Свет от них должен стелиться по дороге под слоем тумана и хорошо освещать правый край дороги. Если есть линия, ограничивающая край проезжей части, то ориентироваться в тумане можно по ней. Сильно принимать вправо опасно: на обочине могут оказаться автомобили и люди.

Не пытайтесь проскочить полосу тумана в низине. Именно на этом коротком участке могут быть скрытые туманом всякие неожиданности. Помните, что туман меняет окраску всех цветов, кроме красного (желтый кажется красноватым, зеленый – желтоватым). Держите стекла дверей водителя и пассажира опущенными, чтобы лучше «слышать дорогу».

В дождь не приближайтесь к лидеру: грязь, отбрасывае-

мая колесами его автомобиля, забрызгает ваше стекло. Если вас обгоняют, а на дороге лужи, заранее включите стеклоочистители. Обгоняющий автомобиль может забрызгать вам стекло водой и грязью, и вы полностью потеряете видимость. Снижайте скорость перед лужами. Во-первых, брызги с грязью могут полностью лишить вас видимости, во-вторых, под водой могут быть ямы. Вода, попадая в тормозные накладки, может ухудшить эффективность торможения. Поэтому, проехав через лужу, несколько раз слегка нажмите на тормоз, чтобы просушить накладки. Если началась гроза, не стоит останавливаться вблизи старых раскидистых деревьев. При порывах ветра они часто обламываются и могут повредить кузов машины.

При сильном дожде включайте не только габаритные огни, но и ближний свет. Выбирайте скорость, соответствующую видимости. Резко не тормозите, не меняйте неожиданно полосу движения. Помните, что другие видят вас плохо. При плохой видимости от обгонов лучше воздержаться. Боковое стекло лучше поднять почти до упора, иначе порция холодной воды от встречного или обгоняющего автомобиля может попасть в лицо, за ворот. В эти мгновения водитель совершенно теряет контроль над машиной.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 13 уроку

1. При каком положении солнца видимость через грязное стекло особенно плоха:

- а) Солнце впереди.
- б) Солнце сзади.
- в) Солнце сбоку.

2. Как улучшить видимость при движении по дороге, где яркие полосы света чередуются с темными?

- а) Время от времени закрывать ненадолго глаза.
- б) Опустить защитный козырек.
- в) Прищурить глаза и отодвинуть голову слегка назад.

3. При движении по какому участку дороги действие сильного бокового ветра наиболее опасно?

- а) По открытому.
- б) По закрытому деревьями.
- в) При въезде или выезде с закрытого участка на открытый.

4. С каким освещением лучше всего двигаться в тумане?

а) Только с габаритными огнями.

б) С ближним светом фар или противотуманными фарами.

в) С дальним светом фар.

Правильные ответы

1 – а; 2 – в; 3 – в; 4 – б.

14 урок

ОСТОРОЖНО: ГОЛОЛЕД, или

Езда по скользким дорогам

- Почему многие не ездят зимой
- Скользкий и коварный
- Как ездить в гололед
- Нет – накату!
- Осторожно: поворот!
- Обуздать занос

В ноябре-декабре резко прибавляется работы инспекторам ГАИ и мастерам кузовных работ: первый гололед «собирает урожай» побитых автомобилей. Причина – неумение управлять автомобилем на скользкой дороге. Водитель теряет контроль над машиной.

По данным статистики, 2/3 ДТП связано именно с потерей управляемости.

Первый гололед всегда коварен. Не все успевают перестроить стиль вождения после лета, а многие просто не представляют особенностей управления на скользкой дороге. Когда шины попадают на гололед, их сцепление с дорогой па-

дает в 4–5 раз! Во столько же возрастает и тормозной путь (рис. 89).

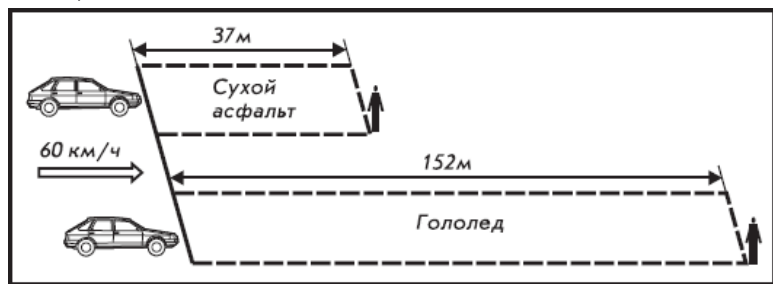


Рис. 89

Любой резкий маневр (рулем, педалями) – и автомобиль большинству водителей уже неподвластен. Беда усугубляется тем, что гололед застает многих врасплох. Ведь только что было хорошее сцепление. Ну кто мог подумать, что при температуре $+2\text{ }^{\circ}\text{C}$ может образоваться гололед, к тому же не видимый глазу! Опытный водитель знает, что даже при положительной температуре может образоваться ледок на мостах, во впадинах и низинах, на дамбах и продуваемых участках. Помните об этом осенним утром.

Лед бывает разный. Самый скользкий – при температуре $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ и выше. Но при температуре $-20\dots 30\text{ }^{\circ}\text{C}$ он уже не такой скользкий: на нем нет воды. На глаз бывает трудно определить скользкость. Надо в удобном тихом месте попробовать лед «на колесо». Резко нажать на педаль «газа» или притормозить и посмотреть, как держит дорога автомобиль.

Если вы внезапно вылетели на гололед, не теряйтесь. Забудьте про педали сцепления, тормоза и нейтральную передачу. Очень плавно сбрасывайте «газ», тормозите двигателем. Переходите на пониженную передачу с глубокой «перегазовкой» и очень плавно отпуская педаль сцепления. Это спасет вас от заноса. Руль поворачивайте очень плавно. Резкий рывок руля – и автомобиль занесет или он будет, к вашему удивлению, скользить прямо, хотя руль повернут. Это физика: закон сохранения инерции. Если резко сбросить «газ» или нажать на сцепление, этого достаточно, чтобы автомобиль занесло. Итак, никаких резких движений рулем, педалью «газа», тормозом, сцеплением; тормозите двигателем, нет – накату!

Резкое торможение на скользкой дороге (обычно с испуга) – мать заноса. Причина – блокировка колес на юз, к тому же неодновременная у каждого из четырех колес. Исследования показали, что разница тормозных моментов левых и правых колес достигает 25...30 %. Этого вполне достаточно, чтобы автомобиль начало крутить. Только торможение двигателем дает более равномерный тормозной момент на колесах и поэтому предохраняет от заноса. Аккуратно можно притормаживать тормозом, сбросив предварительно скорость до 30...40 км/ч.

Вам не понадобится резко маневрировать при гололеде, если вы будете рассчитывать свое движение, заглядывая как можно дальше вперед. Разумеется, увеличенная дистанция –

это первая заповедь при движении в гололед, снижение скорости – вторая, повышенное внимание – третья, особенно перед перекрестками, светофорами, пешеходными переходами, где возможно внезапное торможение автомобиля-лидера.

Итак, запомните четыре главных условия, позволяющие избежать столкновения: скорость, предвидение событий, дистанция, внимание.

Что делать, если нужно экстренно затормозить на гололеде? Новички обычно жмут до упора на педаль тормоза: на льду колеса мгновенно блокируются на юз, и... автомобиль успешно скользит по льду на застывших колесах, как на коньках, да еще и не слушается руля. Следовательно, тормозить на юз нельзя.

Для экстренной остановки на скользкой дороге рекомендуется отработать на безопасной площадке три приема торможения: тормоз с «газом», прерывистое и ступенчатое торможение.

Вы поздно заметили препятствие, надо тормозить, а под колесами гололед. Опыт управления автомобилем минимальный. Попробуйте плавно, но решительно нажать одновременно на тормоз и «газ». Тогда подводимый за счет двигателя крутящий момент к колесам будет препятствовать их блокировке и юзу и торможение окажется менее интенсивным, чем при торможении на юз. Но помните! Если двигатель начинает глохнуть от такого насилия над ним, надо

ослабить нажатие ноги на тормоз, а на машинах с усилителями тормозов – не снижать давления на педаль.

У кого покрепче нервы и побольше опыта, в той же ситуации нажмите плавно, но решительно на тормоз. Как только почувствуете, что начался юз, усилием воли заставьте себя отпустить на мгновение педаль. Колеса снова «поймают» дорогу. Опять нажмите (но уже слабее) на тормоз и отпустите при блокировке колес (рис. 90).

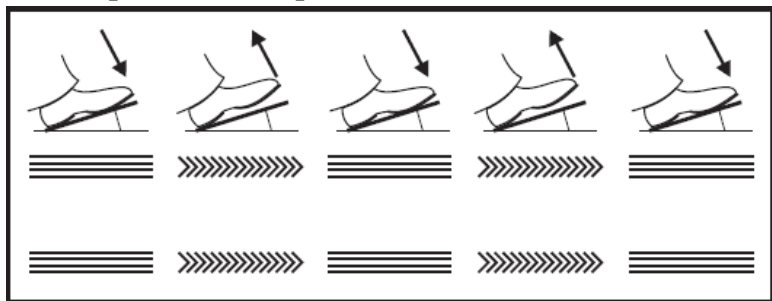


Рис. 90

И так до полной остановки, каждый раз ослабляя нажатие. Этим приемом вы не дадите колесам постоянно скользить, поэтому тормозной путь автомобиля будет намного короче.

Для самых тренированных лучший способ – ступенчатый. Он отличается от прерывистого лишь тем, что при растормаживании педаль отпускают не полностью, а частично. Нога все время на педали, готова чуть ослабить давление, если возникла блокировка, чтобы затем снова «придавить» тор-

моз. Это очень тонкая работа! Но она станет вам доступна после тренировки на безопасных площадках. Итак, сравним тормозные пути на гололеде (рис. 91) при различных способах торможения (скорость автомобиля 60 км/ч).

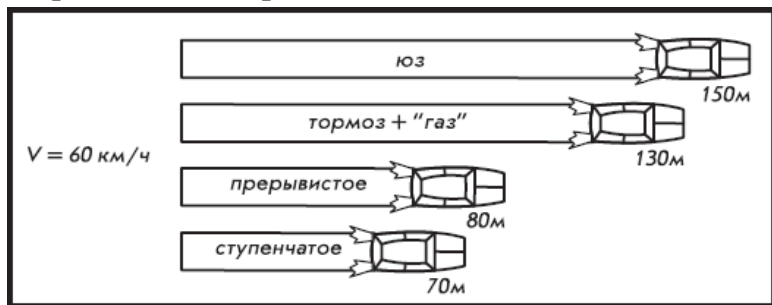


Рис. 91

По данным статистики, в 70 из каждых 100 наездов на пешеходов до остановки автомобиля не хватает всего 1 м!

На поворотах на автомобиль начинает действовать боковая сила, стремящаяся сдвинуть автомобиль в сторону от поворота (рис. 92). Она тем больше, чем выше скорость и круче поворот. Поэтому перед скользким поворотом надо побольше снизить скорость. Тормозить на повороте опасно!

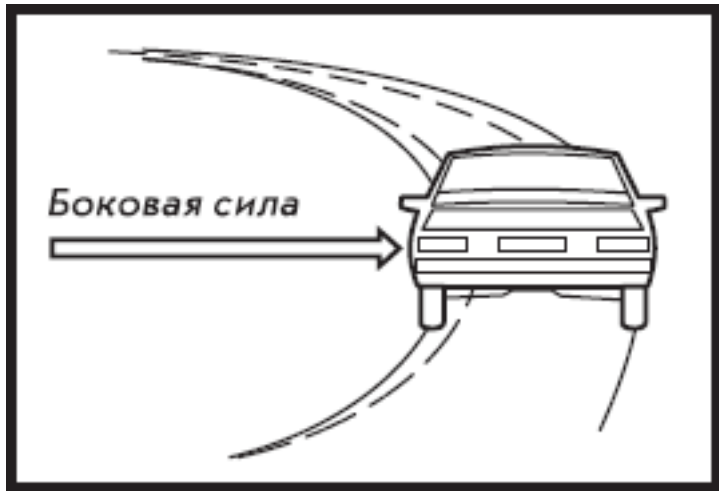
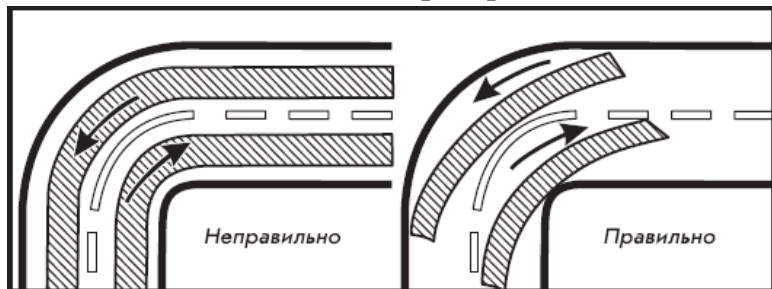


Рис. 92

Можно спрямить (по возможности) поворот, двигаясь, как показано на рис. 93 (но без выезда на встречную полосу). На повороте надо чуть-чуть нажать на «газ»: это повысит устойчивость машины. Но не переборщите – иначе занос!



Хотя зачем так бояться заноса? Лучше научиться управлять машиной в заносе. Для этого используйте безопасную ровную скользкую площадку размерами 50x200 м и данное пособие. Вызвать искусственно занос легко. Разгонитесь до третьей передачи, вильните рулем с одновременным торможением или сильным «газом». Колеса сорвутся в пробуксовку – и начнется... Но до этого лучше усвоить следующие **правила поведения при заносах:**

1. Никогда не тормозите. Это не поможет, а лишь усугубит. Очень трудно этого не делать: неведомая сила не удержи- жимо тянет ногу к тормозу, однако нужно устоять, иначе вы потеряете последний шанс...

2. Не выжимайте сцепления. Выжимать сцепление так же бесполезно, как, скажем, нажать при заносе на кнопку при- куривателя.

3. Не бросайте педаль «газа». Бросить педаль «газа» – зна- чит усугубить занос. Но если плавно снизить «газ» на зад- неприводном автомобиле, а на переднеприводном чуть-чуть увеличить, это может уменьшить занос.

4. Поворачивайте руль в сторону заноса. Задняя часть ма- шины пошла влево, туда же следует и руль, и наоборот. Это нужно довести до автоматизма, выполнять без рывков, но быстро. Руки вращают колесо на боковом секторе (рис. 94).



Рис. 94

Усвоив эти правила, можно потренироваться на площадке, предварительно изучив рис. 95.

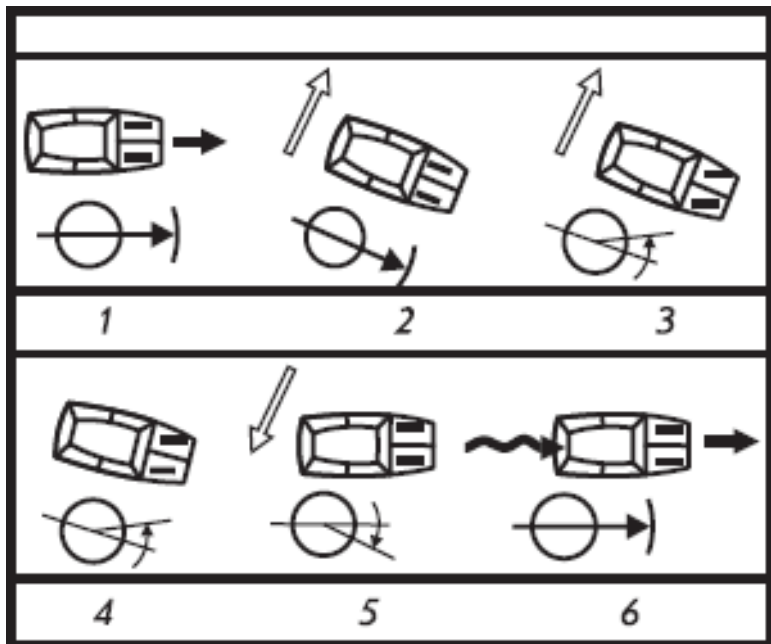
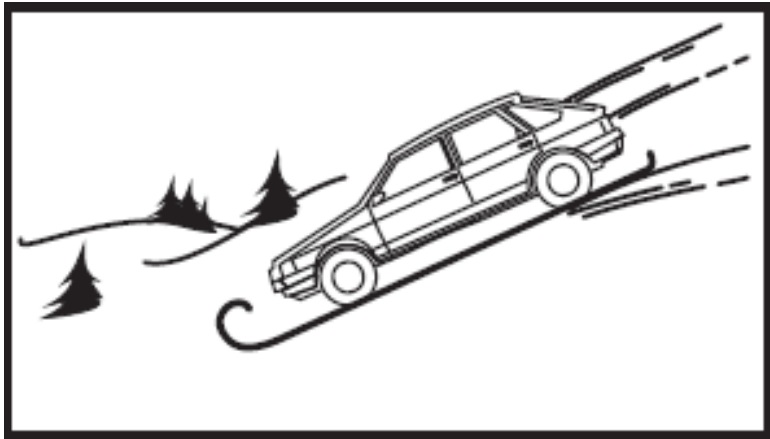


Рис. 95



Обратите внимание, что передние колеса всегда «смотрят» в направлении движения. Это важно. Лишний поворот руля в панике может не «утихомирить», а «разболтать» еще хуже машину. Поэтому руль надо крутить в сторону заноса быстро, но в меру. Теперь уж точно можно на площадку. Удачных вам упражнений.

На обледенелых спусках тормозите двигателем, включив на вершине вторую передачу. Если нажать на тормоз, то из машины получатся санки стоимостью в несколько тысяч рублей³. А при резком повороте руля автомобиль как ехал прямо, так и будет ехать.

У переднеприводных машин хотя и редко, но бывает, что

³ Суммы здесь и далее в ценах 1991 г. – *Прим. ред.*

передние колеса на скользком подъеме начинают буксовать: попробуйте взять подъем задним ходом, часто это помогает.

На скользком подъеме опасно переключать передачи: это надо сделать перед подъемом. С «газом» тоже надо быть аккуратным, иначе начнется буксование и даже сползание назад. Если дорога свободна и никто не видит вашего позора, лучше, аккуратно притормаживая, спуститься назад и попытаться снова взять подъем, учтя ошибки первого раза. В других случаях осторожно сдать назад в сторону обочины, затормозить, подложив упор под любое колесо, и подумать, что делать дальше. Скорее всего потребуется проложить колею из песка и сухого цемента, мешочек которого еще с осени вы запасливо положили в багажник. А может быть, у вас там и цепи противоскольжения завалялись? Тогда о чем мы говорим? Скорее их в дело!

В заключение напомним, что если у вас:

а) лысая резина, то смело пропускайте этот урок: ничего вам из него не поможет, вы обречены;

б) шипованная резина, то снисходительно улыбнитесь: вы освобождены от многих изложенных здесь проблем;

в) цепи противоскольжения, то не ленитесь их надевать на скользких, особенно заснеженных, участках и снимать на хорошей дороге. Скорость не более 40 км/ч.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 14 уроку

1. Чтобы определить скользкость дороги, нужно:

- а) Попробовать ее ногой перед выездом.
- б) Сделать пробное торможение или резкий разгон.
- в) Посмотреть, как ведут себя другие водители.
- г) Посмотреть, блестит дорога или нет.

2. Как управлять автомобилем при гололеде?

- а) Как и в обычных условиях, только внимательнее.
- б) Используя накат и педаль тормоза.
- в) Без резких движений рулем, «газом», тормозом, сцеплением.
- г) Побольше «газу», чтобы быстрее проскочить скользкий участок.

3. Как поворачивать при гололеде?

- а) Перемещая руль в руках силовым способом.
- б) Снижая скорость на повороте переключением на низшую передачу.
- в) Притормаживая тормозом и придерживаясь ближе к

обочине.

г) Снизив скорость до поворота, нажать слегка на «газ», спрямляя дугу поворота.

4. Как экстренно тормозить при гололеде?

а) Нажать на сцепление и тормоз до упора.

б) Нажать на тормоз и затянуть «ручник».

в) Без выключения сцепления импульсами нажимая на педаль.

г) Тормозить двигателем и слегка – ножным тормозом.

5. Как управлять в заносе?

а) Поворачивать руль в сторону заноса, не пользуясь сцеплением и тормозом,

б) Побольше дать «газ» – машина сама выровняется.

в) Перевести руль в сторону заноса и нажать на тормоз.

г) Резко сбросить «газ» и выжать сцепление – автомобиль выровняется.

6. Как двигаться на обледенелых спусках?

а) Притормаживать ножным и ручным тормозами.

б) Переключаться по мере спуска на более низшие передачи, тормозя двигателем.

в) Чтобы не подвергать двигатель перегрузкам, включить четвертую передачу и не трогать педаль тормоза.

г) Включить вторую передачу и убрать ногу с педали «га-

за».

Правильные ответы

1 – б; 2 – в; 3 – г; 4 – в; 5 – а; 6 – г.

15 урок

"ВРАЧА ПРИГЛАШАТЬ Я НЕ СТАНУ...",

или

Действия в аварийных ситуациях

- Решают мгновения
- Не растеряться
- Отвалилось колесо
- Отказ тормозов
- Тормозить или объезжать
- Разворот на месте

«...А вот еще был случай. Еду я, значит, и вдруг...» Да, примерно так начинаются страшные истории бывалых автомобилистов. Известная доля правды в них есть – дорога еще полна неожиданностей. Бывают и неприятные сюрпризы: внезапная поломка ходовой части, отказ тормозов и руля, неожиданная помеха движению и т. п. В таких ситуациях все решают мгновения.

Вот где пригодится правильная посадка, над которой вы скептически усмехались в уроке 3. Она обеспечивает позу готовности: обе руки на руле, спина прямая, плотно прижа-

та к спинке сиденья, ноги готовы к мгновенным действиям. Тогда у вас есть шансы справиться с ситуацией, главное – не растеряться и не предпринять опрометчивых действий.

Более половины тяжелых случаев из-за внезапных отказов в автомобиле происходят из-за растерянности водителя. Не теряется лишь тот, кто обучен. Не упускайте свой шанс! Ежегодно в стране из-за технических неисправностей происходит 6,5 тыс. аварий, в них погибают 7,5 тыс. человек.

Лопнула шина. Это особенно опасно на большой скорости, когда шина как бы взрывается. Не теряйтесь! Руль сильно потянет в сторону лопнувшей шины; кажется, не удержать. Но вас врасплох не застанешь! Вы уже приучили себя на скорости больше 49...50 км/ч всегда держать руль двумя руками. Поэтому вы мгновенно крепко зажимаете руль, не давая ему произвольно поворачиваться. Пока педаль тормоза не трогать! – занесет или сорвет покрышку с обода. Сбрасываете «газ», тормозите двигателем, переходите на третью, затем на вторую передачу. Аккуратно нажимаете на педаль тормоза. Начинает бросать машину из стороны в сторону – отпускаете педаль тормоза и снова тормозите. Аккуратно съезжаете на обочину. Вот и все.

Чем выше скорость движения, тем крепче держите руль.

Отказ рулевого управления. Вначале вы почувствуете необычную легкость руля. Так иногда он ведет себя на гололеде. Обычно это случается после попадания колеса в ямку. Вы насторожились, попробовали слегка повернуть руль. Да,

так и есть, машина непослушна, отклоняется вяло, неустойчиво. Нельзя резко тормозить и крутить руль. Очень плавно сбрасываете скорость, удерживая рулем автомобиль на дороге. Неопытным совет такой: если уж тормозить, то тормозить «намертво» – с юзом до полной остановки. Тогда передние колеса начнут скользить и автомобиль скорее сохранит прямолинейное движение.

Отказ тормозов. Нога почувствовала странную легкость педали тормоза, которая без особого сопротивления уперлась в пол. Не теряться! Покачайте педалью тормоза как ножным насосом. Это ничего не дало? Тогда аккуратно потяните к себе рычаг стояночного тормоза. Если это делать резко, машину может занести. Не повезло – сорвало «ручник»? Да, на такой скорости неудивительно. А впереди люди (машина, препятствие). Справа кустарник (сугробы, груда песка, болото и т. п.) – направляем машину туда, она обязательно остановится. Если неприятность застала вас на плавном спуске и скорость еще невелика, попробуйте после первой передачи включить заднюю (невзирая на скрежет) и очень аккуратно отпустить педаль сцепления.

Если отказали тормоза, а впереди дорога свободна, тогда проще. Включайте последовательно передачи и, дойдя до первой, выключите зажигание.

Отвалилось колесо. После попадания в ямку кузов наклонился, да в таком положении и остался. Хуже того – раздался удар и скрежет металла об асфальт, и что-то черное

покатилось в сторону. Не ломайте голову – это ваше колесо. Лучше сосредоточьтесь на руле. Задача – удержать машину на дороге. Тормозите очень аккуратно. Если автомобиль начинает сильно бросать или разворачивать, отпустите тормоз, чтобы снова притормозить. Но самое главное – не попасть тормозным барабаном (диском) или рычагом подвески в ямку, колодец или выступ на дороге. Автомобиль в этих случаях любит опрокидываться. Кажется, пронесло. Ну, теперь вы поняли, что это за беспорядочные стуки в подвеске вы слышали при разгоне и почему на скорости больше 80 км/ч вибрировал руль? Ну конечно, колесо было плохо закреплено на ступице (барабане), а вы не обратили внимания на эти предупреждающие звуки. Что ж, впредь будете предусмотрительны.

Поломка подвески. После неровности автомобиль вдруг стал забирать вправо, рулевое колесо потянуло в ту же сторону, раздался скрежет металла об асфальт. Нет, колесо не выкатилось. Это лопнула ось рычага подвески, колесо наклонилось, рычаг мощной пружины подвески уперся в асфальт и щедро высекает веселые искры. Для автомобиля он теперь подобен ножке циркуля: так и тянет его повернуться вокруг рычага. Крепче держите руль и тяните его в другую сторону, не давая машине повернуть. Главное – остаться на дороге и не упереться рычагом во что-нибудь на ней.

Многие водители видят единственный выход из критической ситуации в экстренном торможении. Но есть много си-

туаций, когда тормозить уже бесполезно – слишком близко препятствие. Не отчаивайтесь! Есть возможность избежать наезда, совершив **маневр объезда**. Не все знают, что расстояние до начала объезда почти вдвое меньше тормозного пути. Например, при скорости 80 км/ч водитель увидел препятствие (рис. 96), до которого оставалось 30...40 м. Тормозить бесполезно (тормозной путь 30...40 м, а с учетом реакции водителя остановочный путь 60...65 м), а минимальное расстояние до начала объезда в данном случае 16...18 м. Шанс есть; нужны только самообладание и правильная реакция.

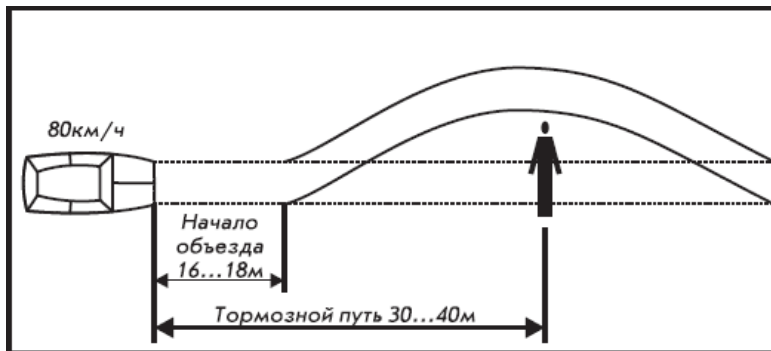


Рис. 96

При объезде нужно сделать четыре четких движения рулем (рис. 97). Неопытные водители делают слишком большой рывок руля влево, и автомобиль заносит. Но самое главное – успеть заметить, свободна ли полоса для такого ма-

невра. Иначе можно попасть «из огня да в полымя». Советуем потренироваться в выполнении этого маневра на безопасной площадке, стараясь на большой скорости объезжать «препятствие» как можно ближе от него слева или справа, – пригодится.

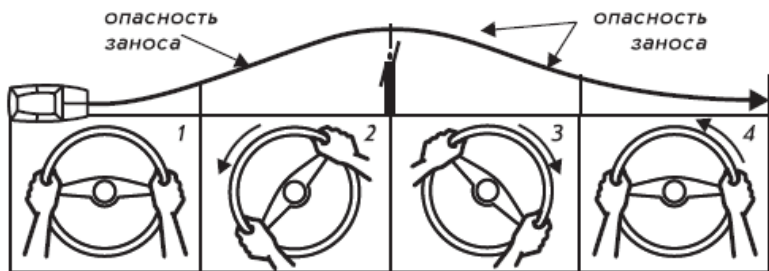


Рис. 97

Если необходим **срочный разгон** (например, при обгоне складывается опасная ситуация: встречный транспорт приближается быстрее, чем ожидалось), нужно быстро переключиться на третью передачу (если была четвертая). Все решают мгновения. Правая рука (на рычаге коробки передач) выбирает свободный ход рычага. Без сбрасывания «газа» выжимаете на половину хода сцепление и резким толчком включаете третью передачу. Сцепление отпускаете, одновременно резко нажимаете педаль «газа» до упора. Автомобиль рванется вперед.

Если вы **прозевали поворот** и влетели в него с высокой скоростью, то тормозить уже поздно. В вашем распоряжении

остаются руль и педаль «газа». Если дорога свободна, действуйте так, как показано на рис. 98.

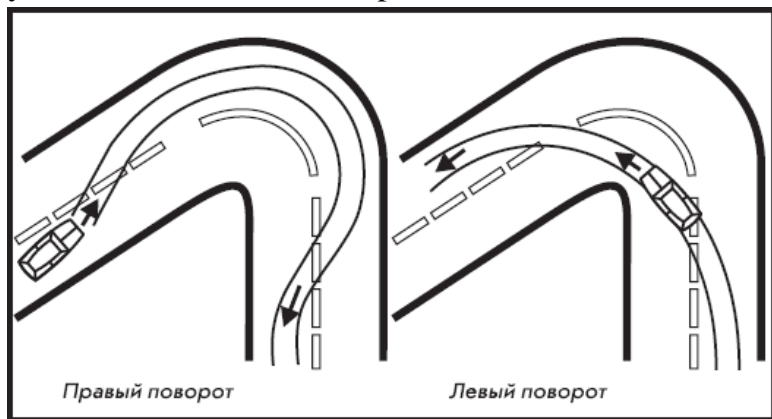


Рис. 98

Если у вас большая скорость на плавном повороте, ее можно погасить, как показано на рис. 99, т. е. фиксировать на мгновение руль прямо и тормозить; затем, опустив тормоз, снова руль вправо и т. д. несколько раз. Учтите: эти приемы поворотов – не на каждый день, а лишь в критических случаях!

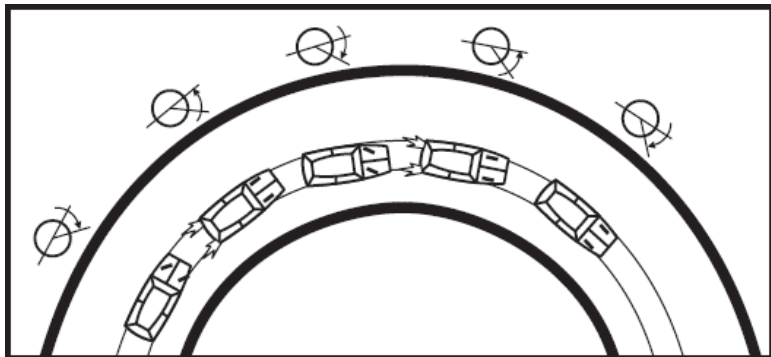


Рис. 99

Мгновенный разворот. Сколько раз мы наблюдали его в приключенческом кино! Хотите научиться? Пожалуйста. На безопасной площадке разгоняетесь до 30 км/ч, не более. Затем одновременно выжимаете сцепление и рывком затягиваете «ручник», повернув руль немного влево. Заднюю часть машины забросит вправо. Мгновенно рычаг стояночного тормоза – вниз и даете «газ».

Другой прием экстренного разворота на ограниченном по площади месте – «волчок». На месте выворачиваете колеса почти до упора в требуемую сторону. Отпуская сцепление, даете полный «газ» – автомобиль развернется на месте. Жаль, что оба приема небезопасны (вдруг колесо упрется в колодец!) и сильно изнашивают машину. Но на черный день пригодятся.

Критические ситуации бывают самыми разнообразными.

Мы рассказали о типичных. Но во всех таких ситуациях от водителя требуются хладнокровие, быстрдействие и готовность.

Правда, есть более надежные меры – внимательно следить и прогнозировать обстановку и не попадать в такие ситуации. Выбор за вами.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 15 уроку

1. От чего в основном зависит быстрдействие водителя в критических ситуациях?

- а) От степени усталости и времени года (зима, лето).
- б) От марки автомобиля и наличия усилителей руля, тормоза.
- в) От направления опасности.
- г) От позы водителя (готовности), реакции и обученности (тренированности).

2. Почему в критических ситуациях надо крепко держать руль двумя руками?

- а) Чтобы не выбило руль из рук или он не проскользнул

при его повороте.

б) Чтобы можно было упереться в руль при торможении.

в) Чтобы рефлекторно не закрыть лицо руками.

г) Потому что на большой скорости руль туго поворачивается.

3. Ваши действия при отказе тормозов в опасной обстановке.

а) Включить дальний свет и дать прерывистый звуковой сигнал.

б) Направить автомобиль на неподвижное препятствие (дерево, столб и т. п.).

в) Въехать в кустарник, сугроб, песок и т. п.

г) Качать педаль тормоза, пока не появится давление в приводе, и включить аварийную сигнализацию.

4. Какой сделать выбор: объезжать или тормозить?

а) В зависимости от состояния тормозной системы и рулевого управления.

б) В зависимости от расстояния до препятствия и обстановки на дороге.

в) В зависимости от состояния дороги (скользкая, сухая).

г) В зависимости от того, какой маневр лучше получается.

Правильные ответы

1 – г; 2 – а; 3 – в; 4 – б.

16 урок НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ СВЫСОКА...",

или

Поведение при неизбежной аварии

- Из двух зол меньшее
- Главное – не в лоб
- Ищите удачу справа
- Бить или не бить
- При пожаре звоните «01»
- Подводное плавание

В критической ситуации вы, надеемся, были на высоте (спасибо уроку 15), а вот водитель другого автомобиля – нет (он не выучил урок 15). Столкновение неизбежно. Осталось несколько мгновений. Не опускайте руки. Еще есть шанс для уклонения от столкновения, снижения тяжести последствий. Нужно действовать.

Хорошо, что вы приучили себя всегда пристегиваться ремнем. Ваши шансы на спасение уже в два-три раза выше. Теперь надо выбирать из двух зол меньшее. Самые тяжелые травмы бывают при ударах в лоб и в бок. Лучше лю-

бые косые, еще лучше касательные удары. Даже съезд с дороги, опрокидывание менее опасны, чем лобовое или боковое столкновение.

При столкновении погибают и получают ранения 49,5 % пострадавших, при опрокидывании – 12 %, при наезде на препятствие – 10,1 %.

При уводящем маневре и съезде с дороги вспомните урок 15: сугробы, болотистые почвы, пески, пологие откосы, мелкий кустарник и т. п. не опасны и хорошо гасят скорость. А вот могучих деревьев, столбов, стен избегайте любым способом. Они настолько хорошо гасят скорость, что об этом наехавший уже, как правило, никогда не узнает. Иногда безопаснее даже рискнуть и пойти на лобовой удар, чем наехать на столб или дерево.

...Встречный автомобиль почему-то едет в лоб по вашей полосе. Что он, уснул что ли? Вы мигаете фарами, подаете звуковой сигнал. Тщетно. Что делать? Ищите спасенья всегда на правой стороне. У многих не выдерживают нервы, они сворачивают влево, куда тут же сворачивает наконец проснувшийся водитель (для него это вправо). Столкновение неизбежно. Съехали бы вы на обочину, даже с дороги – последствия были бы менее трагичными.

Наиболее безопасным является подстановка кузова под острым углом к ударяющему автомобилю. Желательно, чтобы под удар попала задняя часть кузова (рис. 100). Для уменьшения отброса вашего автомобиля в момент удара

можно нажать на «газ». Иногда стремительным маневром удастся перевести боковое столкновение в заднее, менее опасное, особенно когда есть подголовники (рис. 101). При задевании машин боками не тормозите, а дайте «газ». Так безопаснее. На рис. 102 показано распределение травм по частям тела.

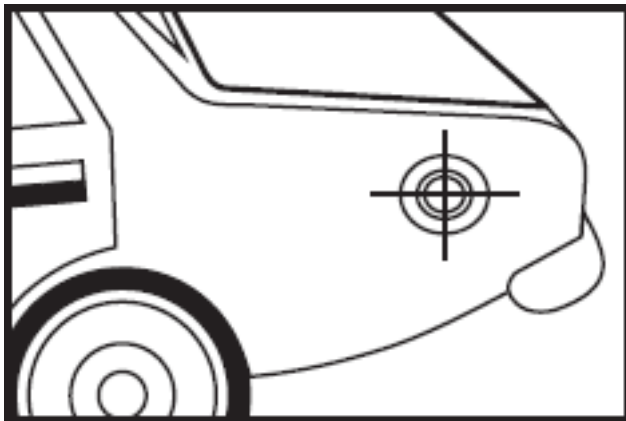


Рис. 100

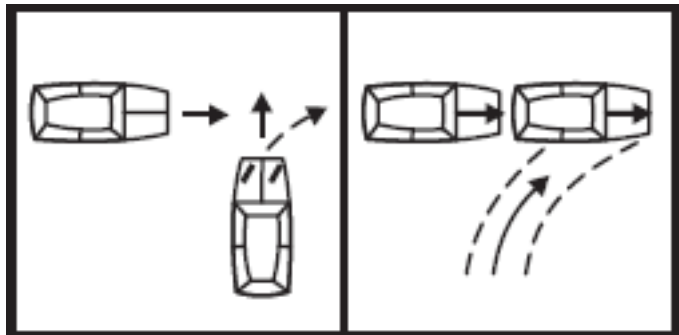


Рис. 101

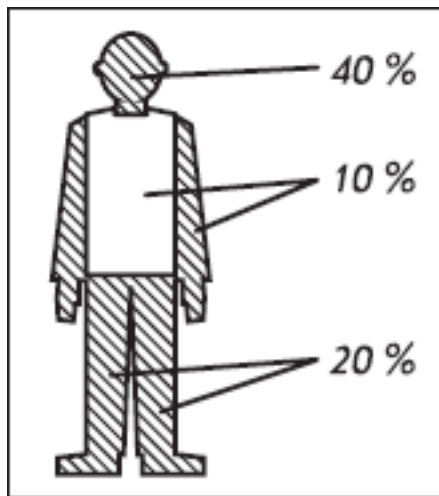


Рис. 102

Если вам грозит столкновение с грузовым автомобилем,

старайтесь уклониться от удара в бензобак. Не хватало вам еще и пожара!

При неизбежности удара надо:

упереться ногами в пол.левой – в надколесный кожух, правой – в педаль тормоза (при лобовом и боковом ударе) или «газа» (при касательном);

втянуть голову в плечи, руками упереться в рулевое колесо или приборный щиток. Но не в стекло;

пассажирам защитить голову руками.

В случае грозящего заднего удара при отсутствии подголовников можно успеть крепко обхватить затылок руками. Этим вы защитите голову и шейные позвонки от опаснейших травм вследствие отбрасывания головы назад. Некоторые успевают соскользнуть вниз, упершись головой в спинку сиденья. Если впереди нет машин, то для смягчения удара лучше не тормозить.

При угрозе опрокидывания и отсутствии ремней безопасности водитель может упасть на соседнее сиденье (если оно свободно) лицом к спинке и крепко обхватить ее руками.

Если на заднем сиденье без ремней – пассажиры, то при лобовом ударе они должны лечь на сиденье и на пол.

Когда самое страшное позади, нужно прежде всего выключить зажигание и перекрыть топливопровод (если есть краник) – пожар вам ни к чему. Прежде чем покинуть машину, нужно выбросить из нее огнетушитель, аптечку, заблокировать замки капота и багажника – может срочно по-

надобиться инструмент. Иногда приходится выбираться из разбитой машины через окна или лобовое стекло.

Информация к размышлению. На рис. 103 показаны наиболее опасные места (они темнее) размещения пассажиров в легковом (данные США) и грузовом (данные СССР) автомобилях. Опасно находиться на втором и четвертом местах в легковой машине и на втором месте в грузовой.

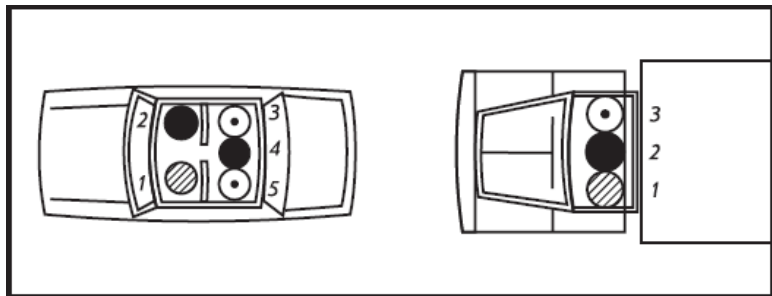


Рис. 103

Если возник пожар в подкапотном пространстве, выключите зажигание, «массу» (если есть), перекройте топливопровод (если есть краник), выбросьте аптечку, огнетушитель, одеяла (плед) – все, что может понадобиться. Разблокируйте замки капота и багажника. Отошлите пассажиров метров за 30 вперед по ходу движения для безопасности.

Встряхните огнетушитель, осторожно приоткройте капот и попытайтесь точнее определить очаг пожара. Туда направьте струю огнетушителя. Капот полностью не открывайте! Во-

первых, приток воздуха усилит горение, во-вторых, пламя может ударить в лицо. Повторите эти действия, каждый раз прикрывая капот. Не захлопните его на замок! Погасив очаг, не расходуйте напрасно огнетушитель – через минуту может случиться повторное возгорание. Помните! Гасить бензин водой – время терять! Ветки, песок, одежда вам помогут больше, если огнетушитель уже использован. Автомобиль сгорает полностью за 5...7 мин.

Случается, что автомобиль падает в воду. Здесь, наоборот, спешить некуда. Надо хладнокровно ждать. Минут пять машина с поднятыми стеклами будет затапливаться. У вас достаточно времени, чтобы сориентироваться, на какой бок лег автомобиль на грунт, отстегнуть ремни, разблокировать замки дверей, успокоить пассажиров, объяснив им, что выход пассажиров возможен лишь после полного затопления салона. Иначе двери не открыть – вода снаружи давит. Полюбовавшись подводной панорамой (когда еще придется!), набрать побольше воздуха, опустить стекла дверей и, когда салон полностью заполнится водой, плечом толкнуть двери. Если двери заклинило – в окно. Не пролезли! Выдавливайте ногами лобовое стекло – и туда. А что? Вода сегодня ничего, теплая...

В заключение хотим сказать следующее. Конечно, чтобы не растеряться, нужно тренироваться, хотя бы мысленно, действиям в экстремальных ситуациях, проводить учебные тревоги с пассажирами, имитировать действия. Ведь у вас не

будет времени листать эту книжку в опасной ситуации.

Пусть советы этого урока вам никогда не понадобятся!

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 16 уроку

1. Какой удар для автомобиля опаснее?

а) Боковой, заканчивающийся часто опрокидыванием.

б) Удар в багажник, так как происходит защемление шей-

НЫХ ПОЗВОНКОВ.

в) Лобовой, так как выделяется максимальная энергия.

г) Касательный, так как автомобиль может занести.

2. Куда надо сворачивать при опасности столкновения?

а) В направлении более пологого кювета, чтобы не опрокинуться.

б) Где больше свободного места.

в) Направо, в кустарник, снег, песок и т. п.

г) В сторону столба, дерева, ограждения, чтобы не опрокинуться.

3. Что нужно предпринять при неизбежности удара?

- а) Успеть отстегнуть ремни, чтобы потом быстро выскочить из машины.
- б) Упереться ногами и руками, втянув голову в плечи.
- в) Повернуться боком к направлению удара.
- г) Упереться руками в лобовое стекло и открыть двери.

4. Как действовать при пожаре на автомобиле?

- а) Звать на помощь, звонить по телефону «01», убежав подальше от горящей машины.
- б) Подогнать его к водоему и обливать водой.
- в) Направлять порциями гасящее вещество огнетушителя на очаг пожара, полностью капот не открывая, уменьшая тем самым доступ воздуха.
- г) Увеличить скорость – ветер сам собьет пламя.

Правильные ответы

1 – а; 2 – в; 3 – б; 4 – в.

17 урок

ЕСЛИ СЛУЧИЛАСЬ БЕДА,

или

Действия после ДТП

- Не потерять лица
- Без свидетелей
- Главное – справка!
- Удар ходовой части
- На буксире
- Повод к размышлению

На дороге никто полностью не застрахован от неприятностей. Конечно, у вас возможность не пользоваться данным уроком гораздо больше, чем у тех, кто не изучал нашего пособия. Но, как говорится, надейся на лучшее, но помни о худшем.

...Кажется, что это лишь кошмарный сон. Стоит только встряхнуть головой, и этот искореженный металл, когда-то именуемый машиной, исчезнет. Все будет по-прежнему: солнечная дорога, хорошее настроение и веселые блики на капоте. Увы, все в прошлом. Вот уже и толпа собирается...

Вслед за растерянностью начинает подниматься, как вол-

на, глухая ярость на всех, кто в мгновение испортил праздник. Сказать, все сказать, что о них думаю, невзирая на лица, на детей и женщин... Таковы примерно ощущения, возникающие в эти горькие минуты.

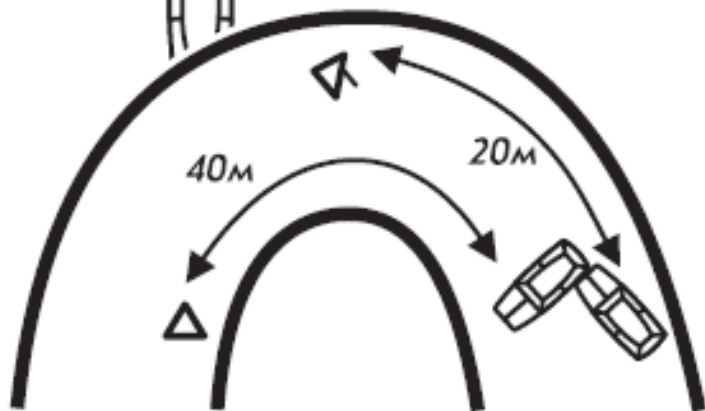
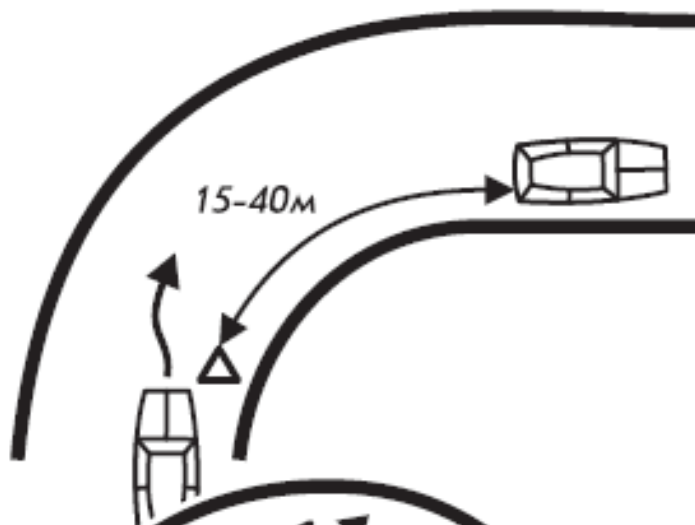
Стоп! Самое главное – не потерять лица. Так говорят в Китае о самообладании в минуты испытаний. Помните, что среди собравшихся вокруг побитых машин людей есть праздные зеваки. Они остановились, чтобы посмотреть, как вы будете ругаться. Не доставляйте им этого удовольствия. Бессмысленно рвать на себе одежду, остатки волос или пытаться сделать это у обидчика. Уже ничего нельзя вернуть. ДТП – коллективное несчастье, общая беда, наверняка обнаружится и доля вашей вины. Наоборот, корректность, сдержанность помогут преодолеть неприятные последствия случившегося. Более того, если вы дадите волю эмоциям, то рискуете потерять контроль над ситуацией и упустите важные обстоятельства и детали. Поэтому четкость и собранность превыше всего!

Напомним кратко требования ПДД при ДТП. Во-первых, остановиться и оставаться на месте происшествия, включив аварийную сигнализацию. Со стороны худшей видимости или возможного появления транспорта выставить знак аварийной остановки (рис. 104). Это убережет вас и других водителей от новых неприятностей. Аварийный треугольник хорошо заметен, особенно ночью. Замена его ведрами, сиденьями и прочими шоферскими сигналами бедствия неэф-

фективна. На это можно не тратить времени. Не оставляйте распахнутыми двери: ветер либо другая машина непременно их сомнет. Затем вызвать «скорую»; если нет телефона поблизости, то попросить водителей сделать это у ближайшего поста ГАИ⁴. Если у пострадавших сильные кровотечения, наложить стягивающие повязки для их остановки. Не забудьте взглянуть на часы (время запомнить!). Пострадавших до прибытия врачей лучше не трогать (если вы не медик). Обязательно нужно с ними разговаривать, даже если отвечать они не могут. Это успокаивает пострадавших, конечно, если речь ваша будет оптимистична. Если нет надежды на прибытие «скорой», то обозначить следы происшествия, прикрыв их ветками, тряпками. Если возможно, быстро составить схему ДТП, записав имена очевидцев. Отправить пострадавшего своим или попутным транспортом. Хотя чаще всего неправильная транспортировка приводит к более тяжелым последствиям, чем ожидание врачей, т. е. такая мера крайняя.

⁴ Переименована в ГИБДД в 1998 г. – *Прим. изд.*

на повороте



на изломе



Если авария серьезная, то нужно прежде всего заметить свидетелей. Это гораздо сложнее, чем может показаться на первый взгляд. Если есть выбор, лучше попросить быть свидетелями очевидцев происшествия из числа мужчин, молодых или среднего возраста. Женщинам не стоит обижаться на такую рекомендацию: это не дискриминация, а желание сохранить им здоровье. Более того, известно, что женщины более наблюдательны в эмоциональном плане, но с технической стороны. Практически по этим же причинам отпадают пожилые люди. Может быть, не все согласятся стать свидетелями из-за спешки или по другим соображениям. Надо взять хотя бы телефон: может, пригодится.

Если автомобили блокируют движение, нужно обозначить их взаимное положение (с помощью камешка, куска кирпича и т. п., если нет мела), заручиться поддержкой свидетелей и только после этого убрать машины с проезжей части. Лучше это сделать вручную (во избежание пожара).

Если ущерб, по вашей оценке, не более нескольких сотен рублей (обычно до 500 руб.) и нет разногласий в вашей оценке обстоятельств ДТП, можно составить схему происшествия, подписать ее обоими водителями и отправиться на ближайший пост ГАИ своим ходом. Там нужно обязательно получить два экземпляра справки об аварии: один экзем-

пляр – в Госстрах⁵, другой – в автосервис. Однако практика показывает, что вызов ГАИ на место происшествия надежнее.

Если ущерб до 50 руб. и ответчика нет, можно отправляться в Госстрах без справки. В сомнительных случаях, особенно когда ДТП произошло не по вашей вине, надежнее получить справку.

Не забудьте, что фамилия и адрес водителя, виновного в ДТП, потребуются Госстраху (автосервису) для начисления компенсации за потерю товарного вида. Поэтому не проделайте, принимая деньги от сообразительного водителя.

Может быть случай, когда вы ненадолго оставили автомобиль, а возвратившись, обнаружили, что кто-то помял, например, капот. На капоте осталась синяя краска чужой машины. Можно, конечно, оглядеться вокруг, спросить прохожих в поисках злоумышленника, но это, как правило, бесполезно. Его и след простыл. Нужно срочно вызвать сотрудника ГАИ, чтобы он составил протокол на ДТП «не по вашей вине». Если ущерб более 50 руб., то на основании полученной справки об этой аварии Госстрах компенсирует ущерб. В противном случае, если вы поедете своим ходом на поиски сотрудника ГАИ, у него могут возникнуть законные сомнения в вашей невиновности. Так что лучше оставаться на месте происшествия. Жаль, что никто не заметил номера ма-

⁵ До 1998 г. в России действовала государственная монополия на все виды страхования. – *Прим. изд.*

шины злоумышленника: компенсации за потерю товарного вида не будет – нет ответчика.

...Колесо угодило в яму, удар – как гром небесный. Но, к счастью, видимых повреждений нет. Вот только чуть-чуть автомобиль стало уводить вправо, да на крыле обозначилась ямка. Мелочи? Нет, будьте в этих случаях аккуратней. Возможно, от удара погнулись (на первый взгляд незаметно) рычаги подвески (или задний мост), лонжероны и др. Поэтому, если остались, например, незначительные погнутости дисков колес, целесообразно обратиться в ГАИ за справкой об аварии. Штраф, конечно, придется вам заплатить, но ремонт ходовой части может составить несколько сотен рублей. А Госстрах без справки ГАИ не оплатит повреждение ходовой части. Так что будьте внимательны к таким ударам.

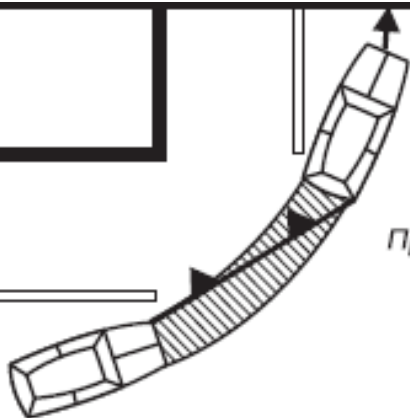
Часто после ДТП приходится буксировать неисправный автомобиль. В уроке 14 были даны отдельные рекомендации по буксировке на бездорожье. Здесь же следует добавить, что длительная буксировка по дорогам требует навыка. Во-первых, не садитесь за руль буксируемого автомобиля в расстройстве чувств. Присущая этому состоянию несобранность обязательно приведет к повторному столкновению. Прежде нужно успокоиться. Во-вторых, перед буксировкой тщательно осмотрите ходовую часть, выпрямите погнутые крылья. Иначе даже небольшое задевание за колеса во время движения может их бесповоротно испортить.

В-третьих, с буксировщиком договоритесь о сигналах.

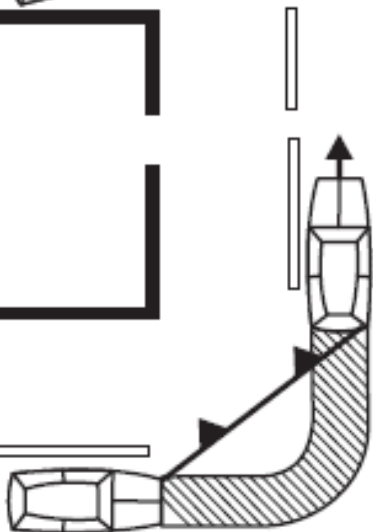
Обычно используют звуковые гудки: длинный протяжный сигнал – стоп, два коротких – медленнее, три коротких – побыстрее. Водитель «тягача» перед торможением должен пару раз слабо ударять по педали тормоза, предупреждая стоп-сигналами о готовящемся торможении. Увидев сигналы, первым начинает притормаживать буксируемый.

В-четвертых, буксируемому надо вспомнить о предупреждающих сигналах рукой и не лениться подавать их, так как «мигалки» могут не работать. Ехать надо «внатяг», так, чтобы буксировочный трос не провисал. Слегка притормаживать, когда трос начинает провисать. Стараться подальше просматривать дорогу впереди, чтобы прогнозировать режимы движения. Если плохо видно, можно слегка сместиться влево.

В-пятых, на поворотах на перекрестках буксирующий должен проезжать по пологой кривой. Так и трос меньше провисает, и рывка не будет, и нет опасности, что он помнет облицовку буксируемого автомобиля (рис. 105). Буксируемому стараться поворачивать на перекрестке вслед.



Правильно



Неправильно

И последнее, что нужно вынести из этих советов – урок на будущее. Необходимо спокойно и самокритично проанализировать причины постигшей неудачи. Это и будет опыт, горький, но зато наиболее ценный. И, не впадая в пессимизм, – вперед!

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 17 уроку

1. Что делать в первую очередь при столкновении без жертв и раненых?

а) Постараться поскорее прикинуть стоимость ремонта, чтобы тут же взыскать деньги с виноватого.

б) Броситься записывать имена свидетелей.

в) Сразу же записать номер машины и быстрее звонить в милицию.

г) Включить аварийную сигнализацию, выставить знак аварийной остановки.

2. Двигаясь задним ходом, вы слегка погнули бампер, па-

нель цела. Как лучше поступить?

а) Вызвать сотрудника ГАИ и составить протокол о происшествии, получить справку об аварии.

б) Ничего не делать, отправиться в Госстрах для заявления о страховом случае до 50 руб.

в) Поехать на машине искать сотрудника ГАИ.

г) Записать имена свидетелей и вместе с ними поехать в ГАИ.

3. Вы вернулись к машине, а она помята. Как лучше поступить?

а) Попробовать на своей машине тотчас разыскать злоумышленника, если остались следы краски его машины в случае удара.

б) Опросить свидетелей, записать их «координаты» и поехать в ближайшее отделение ГАИ для оформления повреждений.

в) Опросить прохожих, не трогая машины с места, вызвать сотрудника ГАИ для оформления аварии.

г) Если повреждение на сумму менее 50 руб., ехать на поврежденной машине в Госстрах без оформления справки ГАИ.

4. Что нужно сделать в первую очередь перед буксировкой поврежденной машины?

а) Унять волнение, отогнуть мешающие вращению колес

части, проверить рулевое управление и тормоза, договориться о сигналах.

б) Найти опытного буксировщика и полностью положиться на него.

в) Проверить прочность буксирного троса, поискать запасной трос, прикинуть, куда крепить трос.

Правильные ответы

1 – г; 2 – б; 3 – в; 4 – а.

18 урок

ПО КАПЕЛЬКЕ, ПО КАПЕЛЬКЕ...,

или

Как ездить экономично

- **Все лишнее – из машины**
- **Скорее на высшую передачу**
- **Умелый накат**
- **Тише едешь – дальше будешь**
- **Избегайте бездорожья**
- **Следите за здоровьем автомобиля**

Интересный вопрос: что влияет на расход топлива в автомобиле? Ответ – все: погода, состояние автомобиля, самочувствие и характер водителя, дорога и другие факторы. Все это можно разложить на 4 основные группы факторов.

Чем больше масса автомобиля, тем больше должен затратить двигатель мощности на его разгон. Поэтому, чем больше автомобиль и багажник загружены, тем больше расход бензина.

Поэтому **первый принцип экономичного водителя: все лишнее – из машины.**

В соревнованиях на экономичное вождение разница в расходе топлива у разных водителей на одном и том же маршруте достигает 20...30 %! Поэтому **второй принцип: совершенствуйте технику вождения.**

Вы будете реже бывать на бензоколонке, если:

ваше движение будет как можно более равномерным и плавным. Ничто так не увеличивает расход топлива, как режимы разгона и торможения! Например, при разгоне расход возрастает почти в 1,5 раза. Поэтому – **меньше разгонов и торможений.** Из-за них в городах расход топлива на 15...20 % больше, чем на магистралях;

не будете «засиживаться» на низших передачах, предпочитая самую экономичную – прямую или повышенную. Например, на «Жигулях» можно двигаться со скоростью 40 км/ч практически на любой передаче: от первой до четвертой. При этом расход топлива на первой передаче 16 л, на второй – 9, на третьей – 6,5, на четвертой – 3 л на 100 км, т. е. различие почти в пять раз! Поэтому – **скорее на высшую передачу;**

будете использовать накат на пологих спусках. Это позволяет сэкономить до 4 % топлива. Наиболее целесообразен накат, при котором скорость не ниже 60...70 км/ч; дальше надо включить прямую передачу. Однако на скользкой дороге о накате напрочь забудьте – иначе будет занос. Итак, по сухому свободному уклону – **накатом;**

не увлечетесь скоростью. Скорость более 100 км/ч ведет

к резкому росту потребления топлива. Наиболее экономичный диапазон скоростей на ровной дороге – 60...80 км/ч. Действительно, **тише едешь – дальше будешь;**

выберете для маршрута хорошие ровные дороги с твердым покрытием. Бывает, экономичнее проехать 10 км по шоссе, чем 5 км по проселку. Из-за частых переключений передач и низкой общей скорости на плохой дороге расходуется намного больше топлива. Поэтому **избегайте бездорожья.**

В городских условиях расход топлива у разных водителей одной модели автомобиля различается до 25 %. Тот, кто не заглядывает вперед, не прогнозирует движение, «рвет» от одного светофора, чтобы отчаянно тормозить через 300 м у другого, чаще меняет тормозные колодки и расходует на 25 % бензина больше, чем спокойный и расчетливый водитель.

Чем легче машина рассекает воздух, тем меньше сопротивление качению, а следовательно, расход топлива. Поэтому **третий принцип: помните про обтекаемость** (рис. 106).

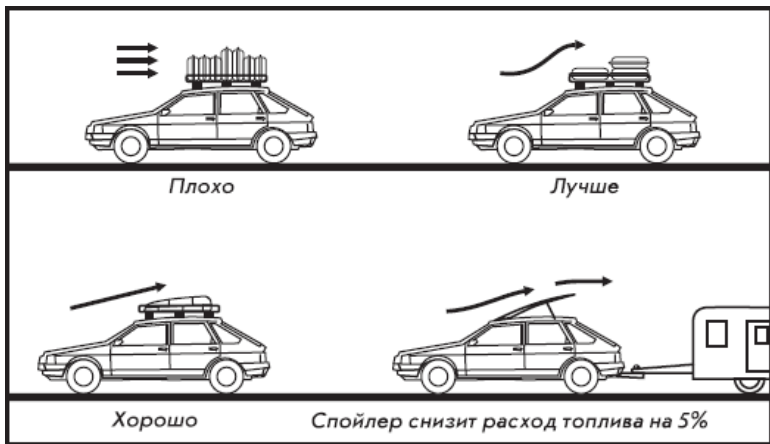


Рис. 106

Практически все узлы и механизмы двигателя сказывают влияние на расход топлива. Поэтому **четвертый принцип: следите за техническим состоянием машины.**

Например, неправильная регулировка клапанов увеличивает расход топлива на 5...8 %, накипь в системе охлаждения – на 15 %, неправильная регулировка карбюратора – на 3...4 %, неработающая свеча – на 15...18 %, а неправильный зазор в прерывателе – на 7...10 %.

Повышенный расход вызывают недокачанные шины, перетянутые подшипники ступиц, прихватывающие тормоза, проскальзывающее сцепление, слишком вязкое масло в картере и другие причины.

Рекомендуется устанавливать выпускаемые промышлен-

ностью магнитные прокладки, сетки. Они улучшают сме-сеобразование в карбюраторе, уменьшают расход топлива, снижают токсичность двигателя.

Говоря об экономии топлива, нельзя не вспомнить про шины. При пересчете на стоимость 1 г любой части машины шины оказываются самыми дорогими. Поэтому **несколько советов по экономной эксплуатации шин.**

Самое главное – давление. Снижение его всего на 0,5 кгс/см² (даже на глаз незаметно) по сравнению с нормой снижает пробег шин на 30 %, а повышение на ту же величину – на 20 %. Но если предстоит длинная дорога с высокой скоростью по шоссе, полезно на 0,2...0,3 кгс/см² увеличить давление во всех шинах – это уменьшит их износ. Не забудьте потом снова привести давление в норму!

Ничто так не изнашивает шины, как плохая дорога. Поэтому лучше проехать длинный путь по хорошей дороге, чем короткий по плохой.

Резкое торможение может привести к срыву целых кусков протектора. Поэтому резко не тормозите!

И последнее. Не реже чем через 10 тыс. км пробега проверяйте балансировку колес и углы их установки на специальных стендах на СТОА⁶.

⁶ Станция технического обслуживания автомобилей. – Прим. изд.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 18 уроку

1. Какая техника движения в городе предпочтительнее?

а) Со скоростью не более 60 км/ч и на передаче не выше третьей.

б) Плавная, без лишних ускорений и торможений, предвидение режимов движения.

в) Подстраивание под поведение транспортного потока.

г) Незначительное нажатие на «газ» (не более 1/3 хода педали).

2. Как экономично двигаться на загородном шоссе?

а) На максимально разрешенной скорости.

б) Равномерно, со скоростью 70...80 км/ч, по возможности используя накат.

в) Разгон на четвертой передаче, накат до второй передачи, снова разгон и т. д.

г) В диапазоне скоростей 90...110 км/ч.

3. Как влияют скорость и передачи на топливную экономичность?

- а) Чем выше скорость и передача, тем ниже расход топлива.
- б) Определенной скорости должна соответствовать определенная передача. Тогда расход минимален.
- в) Чем ниже скорость и ниже передача, тем меньше расход топлива.
- г) Чем реже езда на высших передачах, тем меньше расход.

4. Как продлить срок службы шин?

- а) Почаще менять местами.
- б) Поддерживать нормальное давление.
- в) Реже ездить зимой.
- г) Не поворачивать круто руль.

Правильные ответы

1 – б; 2 – б; 3 – б; 4 – б.

19 урок

КАК НИТКА ЗА ИГОЛКОЙ,

или

Управление

переднеприводной машиной

- **Куда подсыпая песок**
- **Всегда устойчив**
- **Снос и занос**
- **Ветру наперекор**
- **В гору в три кнута**
- **Всем на капот**

Рассказывают, что один чудак – владелец «восьмерки», – забуксовав на снегу, упорно подбрасывал песок. под задние колеса, наивно полагая, что это поможет выехать. Да, переднеприводные машины еще непривычны для нас. Учитывая, что отечественная автопромышленность практически полностью (кроме «Волги» и ижевского «Москвича») переходит на передний привод, полезно более подробно ознакомиться с нравами и повадками таких машин.

В отличие от привычных нам заднеприводных машин, у которых задние колеса ведущие и толкают автомобиль впе-

ред, у переднеприводных передние колеса ведущие и тянут за собой машину. При этом передние колеса еще и управляемые, сила тяги прикладывается в направлении поворота колеса – это важно для управляемости машины.

Поэтому основная особенность таких машин – большая устойчивость при движении. Автомобиль идет за передней осью, словно нитка за иглой, хорошо и точно отзывается на команды руля. Даже на большой скорости по скользкой дороге он уверенно «держит дорогу».

На переднеприводных устанавливают обычно реечное рулевое управление. Оно более надежно; имеет меньший люфт. Для поворота рулевого колеса в крайнее положение требуется меньше физических усилий.

Переднеприводной автомобиль более устойчив и на поворотах. Он может проходить скользкие повороты на большей скорости.

При резком ускорении на повороте у переднеприводных руль сильнее стремится вернуться назад. Поэтому в таких условиях надо крепче удерживать руль.

На скользких и крутых поворотах из-за превышения скорости переднеприводной тоже может терять управляемость. Чаще всего это выражается в сносе машины (рис. 107); она как бы не вписывается в поворот, двигаясь по более пологой кривой, чем задается рулем. В этом случае, не поворачивая руль, уменьшайте «газ». Снос прекратится.

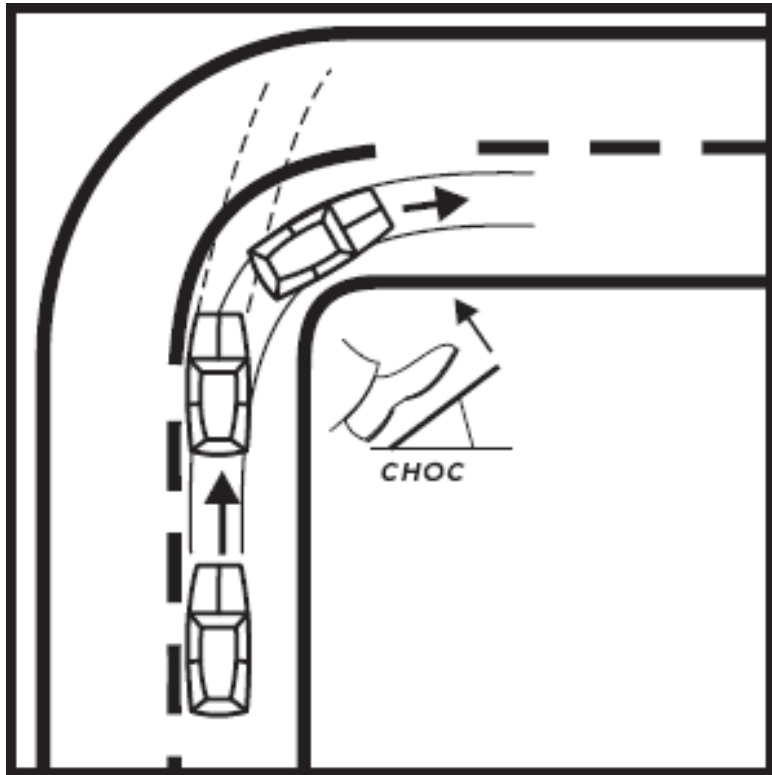


Рис. 107

Однако если сбросить «газ» слишком резко (особенно на скользком спуске), может начаться занос задней оси. В этом случае выправляйте машину с помощью руля, повернув его, как обычно, в сторону заноса и чуть увеличив

«газ» (рис. 108). Передние ведущие колеса как бы вытянут машину из заноса, как иглолка нитку.

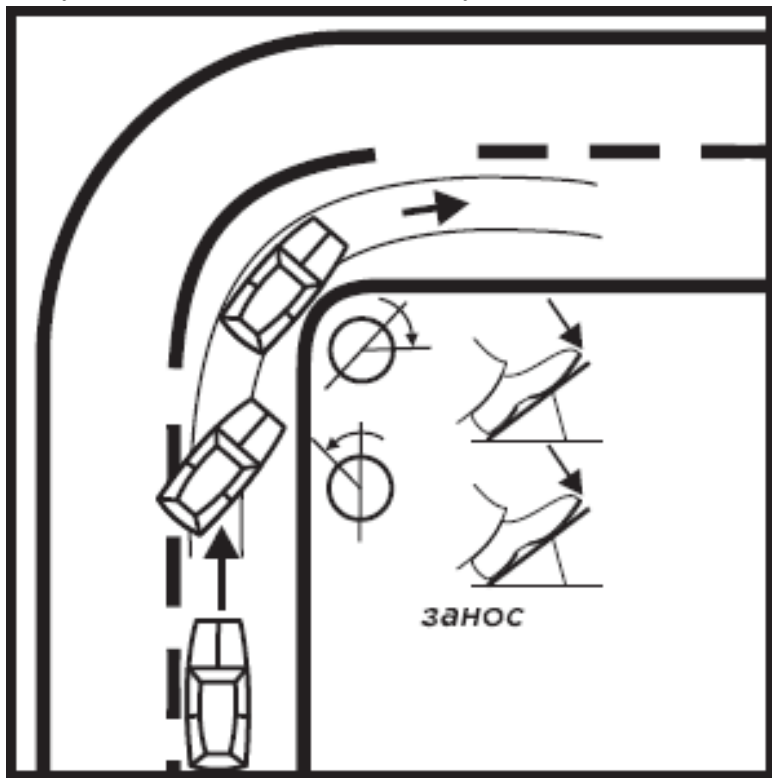


Рис. 108

Если возникнет занос задней оси на прямолинейном участке (очень редкий случай), нужно только прибавить

«газ», слегка корректируя движение рулем.

Если до этого вы управляли заднеприводным автомобилем, есть смысл потренироваться на безопасной площадке действиям при заносах. Это можно делать с напарником, который в движении подает команды «снос» или «занос», а вы должны соответственно отреагировать, уменьшая или увеличивая «газ». Обычно 20...30 мин тренировки достаточно, чтобы вы не терялись в критических ситуациях.

Переднеприводной автомобиль более устойчив к воздействию бокового ветра. Поэтому в отличие от заднеприводного при разезде с крупногабаритными машинами на узкой дороге практически не ощущается его отклонения от заданного направления.

На прямых участках дорог управление переднеприводной машиной практически не отличается от других машин. Торможение также не имеет существенных особенностей: даже при разных коэффициентах сцепления левых и правых колес машина сохраняет заданное направление. Лишь на очень скользких подъемах (реже – при резком трогании) может возникнуть характерная для переднего привода пробуксовка передних колес. В крайних случаях (см. урок 14) можно попробовать преодолеть подъем задним ходом. Дополнительная нагрузка на передние колеса улучшит их сцепление.

По бездорожью, особенно грязи, переднеприводной лучше сохраняет направление. Однако если буксуют передние колеса, то пассажирам для улучшения сцепления колес с до-

рогой нужно как-то собраться на передних сиденьях или. капоте. Впрочем, об этом уже говорилось в уроке 11.

Так как передние колеса одновременно ведущие и поворачивающие, им – особое внимание и заботу. Лучшие шины только вперед, сомнительные – назад. изнашиваются передние шины быстрее, но этот недостаток конструктивный.

ПРОВЕРЬТЕ СВОИ ЗНАНИЯ

Вопросы к 19 уроку

1. Ваш переднеприводной буксует в снегу, у вас комплект цепей противоскольжения. Что делать?

- а) Надеть цепи на все колеса.
- б) Надеть цепи на задние колеса.
- в) Надеть цепи на передние колеса.
- г) Положить цепи перед всеми колесами.

2. На повороте возник занос задней оси переднеприводного автомобиля. Что делать?

- а) Сбросить «газ», рулем стабилизировать движение.
- б) Притормозить тормозом и повернуть руль в сторону заноса.

в) Дать побольше «газа», руль не трогать.

г) Слегка увеличить «газ» и корректировать направление рулем.

3. На повороте переднеприводной не вписывается в закругление. Что делать?

а) Сбросить «газ», руль не трогать.

б) Довернуть руль, не трогая «газ».

в) Увеличить «газ», руль не трогать.

г) Притормозить тормозом и повернуть дополнительно руль.

4. Из лесистого участка вы выезжаете на открытое место, впереди знак «Боковой ветер». Ваши действия?

а) Сброшу скорость и буду готовым к сносу автомобиля.

б) Сброшу скорость и приму левее, если ветер слева.

в) Ничего не изменю, так как боковой ветер не опасен.

г) Увеличу скорость для повышения курсовой устойчивости.

Правильные ответы

1 – в; 2 – г; 3 – а; 4 – в.

20 урок

НАПУТСТВИЕ НА ДОРОГУ,

или

Что дальше!

- Не ошибается тот, кто не ездит
- Самосовершенствование беспредельно
- Вершины зовут и манят
- Мысль превыше всего
- Безопасность в ваших руках
- Ваше кредо

Это наш последний урок. Самое время подвести итоги. Вы немало узнали о чужих ошибках, возможно, увидели в них свои. Теперь ваши шансы избежать их значительно выросли. Однако, по мнению некоторых очень пессимистично настроенных исследователей, человек использует в своей практической деятельности только 5 % прочитанного. Если с вами произойдет то же самое, то придется, к нашему общему сожалению, признать, что время потрачено непродуктивно. Но мы настроены оптимистично и надеемся, что полезные советы, которые вы нашли для себя в этом самоучителе, не забудутся, станут руководством к действию. Мы хорошо по-

нимаем, что даже самая хорошая книга ничего не даст, если нет желания к самосовершенствованию, а каждый, пусть даже небольшой, шаг на пути к водительскому мастерству не приносит радости. Поэтому желаем вам упорства и удачи на этом пути и всех радостей безопасного вождения.

А теперь несколько советов на дорожку.

Любая человеческая деятельность (труд, спорт, искусство и т. п.) требует периода вработываемости. Поэтому спортсмен начинает с разминки, рабочий с медленного темпа работы, артист с повторения роли. Водителю особенно важно помнить про этот период, ведь, видимо, не зря в первые два часа езды происходит более половины всех аварий. Поэтому минут за 15...20 до начала движения отбросьте все тяжелые, а равно и слишком веселые думы до лучших времен и начинайте произносить формулы самовнушения (например: «...я настроен на безопасную езду», «...я собран, внимателен, спокоен», «я не буду спешить...», «все в моих руках»). Многим это покажется смешным, но вы сами удивитесь, убедившись, как это помогает.

Итак, помните, что безопасная езда начинается с настроя на нее.

Если глубоко анализировать причины ДТП, то в 90 случаях из 100 первопричиной все-таки будет спешка. Причем из жизненного опыта вы убедились: чем больше спешишь, тем хуже успеваешь. За рубежом проводились исследования по поводу целесообразности спешки в автомобильном дви-

жении. На кольцевом маршруте длиной в 1 200 км одному водителю предписывалось ехать с максимально возможной скоростью, другому – с безопасной. Разница во времени на таком маршруте составила всего 40 мин. Поэтому подумайте, стоит ли спешить. **Спешка и безопасность несовместимы!**

В оценке и прогнозировании событий на дороге надежнее исходить из принципа «ограниченного доверия» другим участникам движения. Ошибаться свойственно не только вам, но и другим. Будьте готовы и терпимы к чужим ошибкам в движении.

Помните и изучайте типичные ошибки и места повышенной опасности, заранее готовьтесь к встрече с ними.

Дорожные условия и состояние дороги часто меняются не только при смене сезона, но и дня, часа, даже участка дороги. Поэтому приспосабливайтесь к изменениям, чаще проверяйте сцепление шин с дорогой.

Всякие вынужденные остановки (светофоры, пропуск пешеходов, переезд) используйте не для взвинчивания своей нервной системы, а для кратковременного расслабления, отдыха. Езда в постоянном напряжении скорее приведет к неприятностям. Итак, умейте находить возможность периодически расслабляться.

Особое внимание последним километрам маршрута: мысли невольно отвлекаются на домашние или другие дела.

Стоп, вас не проведешь. Ведь вы теперь знаете себя и безопасность гораздо лучше. Вы волевым усилием вернете мысли на дорогу, повысите внимание и наверняка закончите день без происшествий.

Счастливого вам пути!