

ГЛАВА

1



БАЗОВЫЕ НАВЫКИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ

Невероятно, но факт: даже получив водительское удостоверение, многие новички по-прежнему испытывают затруднения в том, чтобы тронуться с места и начать движение. Иногда это удается сделать только со второй или третьей попытки. О том, почему так происходит и как решить эту проблему, а также о многом другом пойдет речь в данной главе.

Как правильно тронуться с места и начать движение

Почему же человек, успешно сдавший экзамен в ГИБДД, получивший права и севший после этого за руль своего автомобиля, не всегда может с первой попытки тронуться с места? Ведь в автошколе у него это отлично получалось, да и на экзамене проблем не возникло. В чем же дело?

Существует две основные причины такого явления. Одна заключается в том, что человек впервые сел за руль и получил начальные водительские навыки на конкретном учеб-

ном автомобиле и на нем же впоследствии сдавал экзамен в ГИБДД. В результате он привык именно к этой машине (к свободному ходу педалей, расположению органов управления, габаритам и т. д.). Поэтому, сев за руль другой, «непривычной» машины, человек вполне может ощущать определенный дискомфорт. Например, если свободный ход педали сцепления будет меньше, чем у учебного автомобиля, вполне вероятно, что отпускать эту педаль с той же интенсивностью не стоит, иначе машина просто заглохнет (что, собственно, и происходит). То же самое с педалью газа: возможно, что на вашей машине ее нажимать нужно не так сильно, как на учебной (или наоборот).

Вторая причина носит психологический характер. В автошколе человек привык, что рядом сидит опытный инструктор, и само его присутствие вселяет уверенность в силах. Когда же он садится за руль своего автомобиля, инструктора рядом нет (а может, и наоборот — рядом сидет какой-нибудь полный «чайник»), что никак не способствует укреплению уверенности в себе. Поэтому возможно и резкое «бросание» педали сцепления, и недостаточное нажатие педали





газа, приводящее все к тому же — автомобиль глухнет.

Поэтому еще в процессе обучения в автошколе вы можете периодически садиться за руль своей машины (разумеется, если она у вас есть, и только в присутствии опытного водителя), чтобы почувствовать разницу между вашим и учебным автомобилем. Это позволит впоследствии избежать ненужных ошибок при трогании с места.

Необходимо отметить, что даже более или менее опытный водитель не всегда будет уверенно чувствовать себя за рулем «непривычной» машины, ведь каждый автомобиль имеет свои специфические особенности, к которым нужно привыкнуть. Однако опытный водитель сумеет быстрее приспособиться к другой машине, в то время как новичку для этого потребуется больше времени и попыток.

Кстати, часто новички запускают мотор, едва успев занять свое место. Это серьезная ошибка, которая может привести к тому, что, во-первых, вы очень быстро устанете (начнет ломить спину и т. п.), а во-вторых, у вас будет ограничен обзор, поскольку, как вскоре выяснится, зеркала заднего вида не отрегулированы и в них ничего не видно. Все это происходит потому, что вы не заняли удобную позу и не отрегулировали водительское место так, чтобы вам было удобно управлять автомобилем. Еще одна распространенная ошибка — машина стоит на включенной передаче с опущенным «ручником» (то есть стояночный тормоз не работает). Поэтому, перед тем как завести мотор, убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в нейтральном положении, иначе сразу после включения стартера автомобиль может резко дернуться вперед, ударившись о какое-либо препятствие (машина, стоящая впереди, столб, стена гаража, пешеход и т. д.).

Итак, учитывая изложенное вам нужно: сев на водительское сиденье, принять удоб-

ную позу и отрегулировать место применительно к себе (подать кресло вперед или назад, поднять или опустить спинку). Обязательно удостоверьтесь в том, что положение зеркал заднего вида гарантирует максимальный обзор (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Зеркала заднего вида должны обеспечивать максимальный обзор

После этого необходимо проверить, не опущен ли «ручник». Если опущен, поднимите его, включив стояночный тормоз. Благодаря этому машина останется на месте даже в том случае, если вы утратите над ней контроль (запуск мотора при включенной передаче, самопроизвольное начало движения на склоне и т. п.).

Далее удостоверьтесь в том, что рычаг переключения передач стоит в нейтральном положении. Если все в порядке — включайте зажигание и, убедившись, что все приборы работают нормально (для этого обратите внимание на индикаторы приборной панели), включайте стартер и заводите мотор.

При запуске мотора в морозную погоду рекомендуется перед включением стартера нажать до упора педаль сцепления. Этот нехитрый способ облегчает запуск двигателя. После того как двигатель заработал, еще раз





убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в **нейтральном положении**, и плавно отпустите педаль сцепления.

Теперь ваш автомобиль готов к началу движения. Но учтите, что мотор должен предварительно прогреться в течение нескольких минут, если до этого более двух часов он не работал. Как известно, рабочая температура охлаждающей жидкости 90 °C, но трогаться с места допускается уже после того, как двигатель прогреется примерно до 50–60 °C. Это в первую очередь относится к карбюраторным машинам (хотя такие автомобили — это уже «вчерашний день»): холодный двигатель работает нестабильно, постоянно «чихает», машина «дергается», не может набрать полную мощность и т. п.

Перед тем как начать движение, обязательно внимательно посмотрите вперед, по бокам и назад, причем не только через зеркала заднего вида, но и оглянувшись. Это необходимо для того, чтобы удостовериться в отсутствии помех для движения (автомобилей, пешеходов, животных и др.).

Затем включите указатель левого поворота — тем самым вы дадите знать другим участникам дорожного движения о своем намерении начать движение (рис. 1.2).

После этого полностью (до упора) выжмите педаль сцепления и переместите рычаг переключения передач в положение, соответствующее первой передаче (именно с этой передачи следует трогаться с места). Не отпуская педаль сцепления, снимите автомобиль со стояночного тормоза (то есть опустите «ручник») и правую руку положите на рулевое колесо.

Затем опять удостоверьтесь в отсутствии помех для начала движения. Помните, что водитель транспортного средства перед началом движения должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся в попутном направлении (рис. 1.3).

В случае если помехи отсутствуют, постепенно и плавно начинайте отпускать педаль сцепления, прислушиваясь к тому, как работает двигатель. Как только вы почувствовали, что частота вращения коленчатого вала начинает снижаться, значит, сцепление постепенно «схватывает». В этот момент нужно ненадолго задержать педаль сцепления в этом положении, одновременно увеличивая подачу топлива (то есть нажимая на педаль газа). В результате автомобиль тронется и начнет движение, а вы должны плавно отпустить сцепление, продолжая увеличивать подачу топлива.

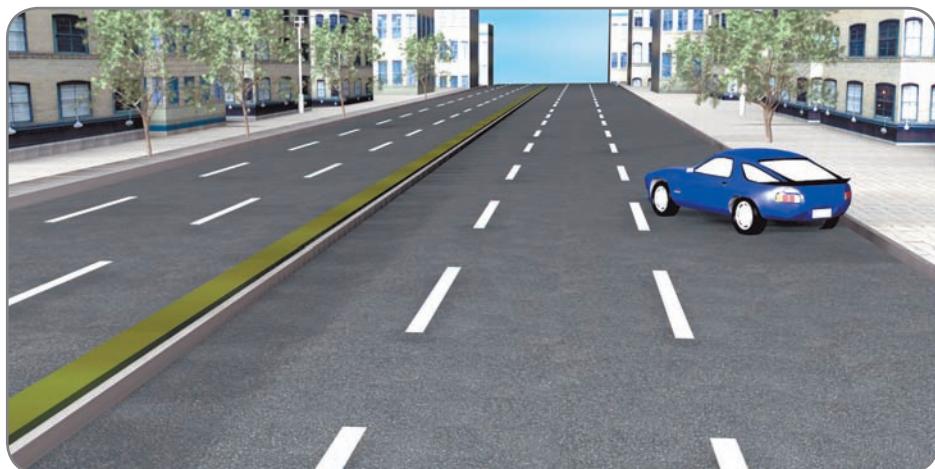


Рис. 1.2. Начинайте движение только по своей полосе, не заезжая на соседнюю



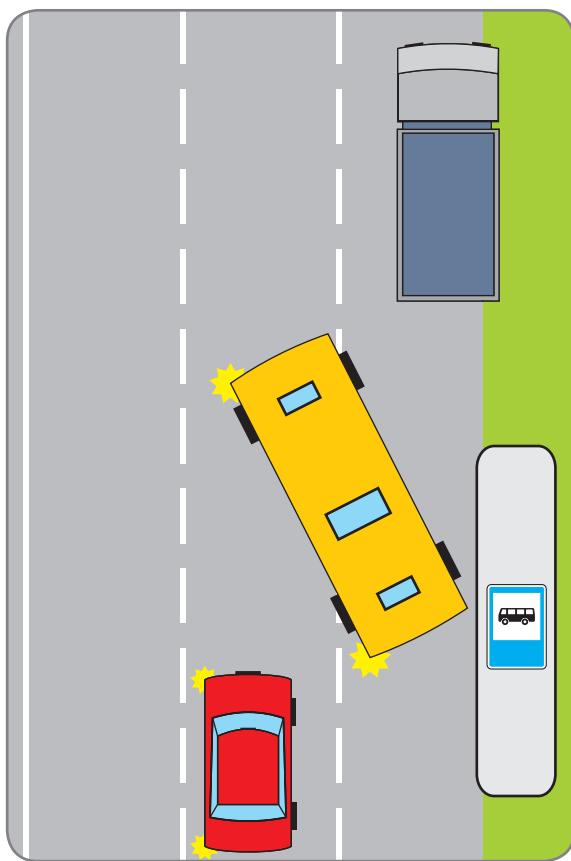


Рис. 1.3. Опасная ситуация: автобус, начиная движение, выехал на соседнюю полосу

Рассмотрим несколько характерных ошибок, допускаемых начинающими водителями при трогании автомобиля с места.

Многие новички не полностью выжимают педаль сцепления, из-за чего испытывают затруднения при включении первой передачи. Иногда данный процесс сопровождается характерным скрежетом, доносящимся из коробки переключения передач, которая из-за данной ошибки может выйти из строя.

Еще одна ошибка — слишком раннее или слишком позднее увеличение подачи топлива (то есть усиление давления на педаль газа). В первом случае это приводит к тому, что двигатель «ревет» и машина не едет, поскольку сцепление еще не отпущенено настоль-

ко, чтобы «схватывать». Во втором случае автомобиль просто глохнет, иногда совершив при этом характерный рывок вперед (данная ошибка может стать причиной поломки сцепления). **Помните: очень важно уметь правильно определить момент увеличения подачи топлива — он наступает тогда, когда после плавного и мягкого отпуска педали сцепления двигатель начинает терять обороты, что свидетельствует о «схватывании» сцепления.**

Следующая ошибка — это резкое бросание педали сцепления после увеличения подачи топлива. Человек, в общем-то, правильно определяет момент, когда нужно увеличить подачу топлива, но вместо того чтобы продолжать плавно отпускать педаль сцепления, бросает ее резко, в результате чего машина дергается и глохнет (это тоже приводит к преждевременному выходу сцепления из строя).

Еще одной известной ошибкой является резкое увеличение подачи топлива, из-за чего автомобиль начинает движение не плавно, а резко срывается с места, иногда даже с пробуксовкой колес. **Это очень опасно, поскольку для начинающего водителя такая ситуация является полной неожиданностью и он не способен быстро и адекватно на нее отреагировать.**

И еще одна распространенная ошибка новичков заключается в том, что, трогаясь с места, человек смотрит не на дорогу, а на органы управления автомобилем (руль, педали, панель приборов) или на капот. Отметим, что эта ошибка встречается не только при трогании, но и в процессе движения.

На первый взгляд может показаться, что процесс начала движения прост, однако в реальности он вызывает затруднение у всех без исключения новичков. Трудно найти водителя, у которого бы во время обучения не глох или не дергался автомобиль. Правда, это относится только к тем, кто учится водить на автомобиле с механической коробкой переключения передач. Что касается





«автоматов», то у них данный процесс пре-дельно упрощен: для того чтобы начать движение достаточно перевести рычаг коробки передач в любое положение, которое означает «движение» (как правило, это положение D), и плавно увеличивать подачу топлива.

Как научиться «чувствовать» автомобиль

Обычно опытный водитель чувствует свой автомобиль, как говорится, как самого себя, ощущая себя и машину чуть ли не единым целым. Однако новички на дороге обычно неповоротливы, неуверенны в себе, медлительны, и иногда складывается впечатление, что не водитель управляет машиной, а машина водителем. Справедливо ради отметим, что на первых порах это вполне нормально и объяснимо. Однако затягивать «адаптационный» период не следует: дорога ошибок не прощает.

Умение чувствовать автомобиль складывается из двух составляющих: работы с органами управления и определения габаритов автомобиля. Рассмотрим более подробно каждый из этих элементов.

Как уже отмечалось выше, ни один новичок не обходится без того, чтобы его машина хотя бы несколько раз не заглохла при трогании с места. Это наиболее характерный пример, показывающий, что человек не «чувствует» органы управления автомобиля (что на начальном этапе вполне объяснимо). В первую очередь это касается педалей газа и сцепления: ведь именно ими манипулирует водитель при начале движения (рис. 1.4). Только после нескольких тренировок удается более или менее прочувствовать момент, когда сцепление начинает «схватывать», но при этом необходимо еще уметь плавно отпустить педаль и увеличить подачу топлива настолько, насколько это необходимо.



Рис. 1.4. Каждый водитель должен уметь работать с педалями

Многие новички также испытывают затруднения при работе с рулевым колесом. Яркий пример — попытка разворота: даже при достаточной ширине проезжей части неопытный водитель может упереться колесами автомобиля в бордюр на противоположной стороне дороги. Почему? Да потому, что он либо слишком мало повернул влево руль, либо делал это недостаточно энергично и запоздал.

Научиться чувствовать рулевое колесо можно, поработав с ним для начала на стоящем автомобиле (мотор можно завести, потому что гидравлический усилитель рулевого управления функционирует только при работающем двигателе), а затем — сделать несколько маневров на малой скорости на какой-нибудь пустынной дороге. Попробуйте на скорости примерно 5–10 километров в час выполнить разворот, левый и правый поворот, потренируйтесь манипулировать рулевым колесом при езде задним ходом. Уже после нескольких тренировок вы почувствуете, что управляетесь с рулем более или менее уверенно и знаете, когда, насколько и с какой энергичностью необходимо повернуть рулевое колесо для выполнения того или иного маневра.





Очень важно уметь правильно и грамотно обращаться с рычагом переключения передач. Для этого необходимо «чувствовать» двигатель своего автомобиля и, как говорят водители, «ловить» его обороты. Например, на одной машине вторая передача позволяет разгоняться до скорости 60 километров в час, а на другой — только до 40. Если двигатель слишком громко работает, а коленчатый вал вращается со скоростью выше 2500–3000 оборотов в минуту, настал момент перехода на повышенную передачу. Если этого не сделать, двигатель будет потреблять больше топлива, а его детали и механизмы будут изнашиваться намного быстрее.



СОВЕТ

Если вам пока еще трудно определить, с какой скоростью вращается коленчатый вал двигателя и, в частности, когда пора переходить на следующую передачу, используйте специальный прибор — тахометр (рис. 1.5). Он имеется в каждой машине на панели приборов. Изучите также руководство по эксплуатации своего автомобиля: там должна быть таблица, в которой указано, на какой предельной скорости можно ехать на каждой передаче и когда рекомендуется переходить на повышенную или пониженную передачу.

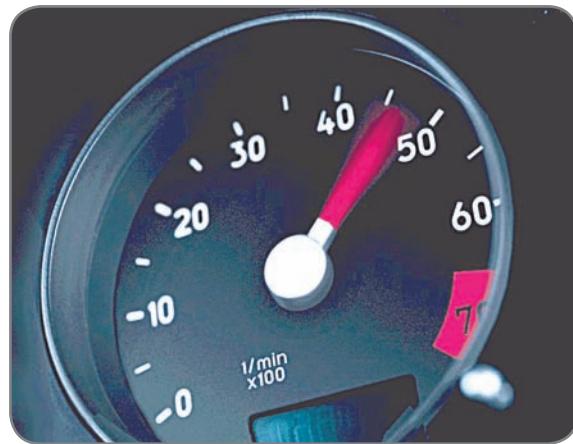


Рис. 1.5. Тахометр

В этом смысле более привлекательными выглядят автомобили, оснащенные автоматической коробкой переключения передач. Правда, очень многие опытные водители не любят такие машины и предпочитают ездить на автомобилях с механической коробкой (рис. 1.6). Главный их аргумент — как раз то, что «механика» позволяет гораздо лучше «чувствовать» автомобиль.



Рис. 1.6. На современных авто ставят «механику» с 6 передачами

Что касается габаритов автомобиля, то здесь дело обстоит несколько сложнее. Если с органами управления при регулярной езде вы научитесь свободно обращаться через месяц-другой, то по-настоящему чувствовать габариты машины вы сможете намного позже. Правда, многое зависит от условий езды и мест парковки. Например, если вы каждый день ездите на работу по узкой дороге с одной





полосой движения в каждом направлении и вам приходится утром и вечером с трудом парковаться, втискиваясь в узкое место между стоящими рядом машинами, — вы очень скоро почувствуете, что являетесь с машиной чуть ли не единым целым. С другой стороны, если постоянно ездите по широкому проспекту с несколькими полосами движения в каждом направлении, возле офиса достаточно места для свободной парковки, а вечером ставите машину просто возле бордюра или на обочине проезжей части, вы можете проездить всю жизнь, а по-настоящему габариты машины так и не прочувствовали (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Габариты небольшого авто «чувствуются» лучше

При движении задним ходом (например, при заезде в гараж или при диагональной парковке задним ходом между стоящими параллельно обочине автомобилями) полезно знать о таком понятии, как **точка безопасного поворота**, и уметь пользоваться ею. Она имеется на любом транспортном средстве и определяется следующим образом: от глаз водителя необходимо провести прямую линию к правому заднему колесу автомобиля. Поскольку правое заднее колесо водитель не видит, то место, в котором эта линия пересекается с кузовом машины, и является точкой безопасного поворота. Когда, например, вы паркуетесь задним ходом между стоящими параллельно обочине (бордюру) автомобилями, то поворачивать руль вправо следует

тогда, когда эта точка поравняется с задним левым углом передней машины. Здесь вы не ошибитесь — это проверено.

Чтобы лучше чувствовать габариты автомобиля, по мере возможности обращайте внимание на положение его углов относительно других предметов при выполнении разных маневров. Например, если вы учитесь заезжать задним ходом в гараж, постарайтесь запомнить, в каком месте находится левый или правый задний угол машины относительно ворот (соседнего гаража, стоящего рядом столба) в тот момент, когда нужно выворачивать руль или выравнивать колеса. Ищите подобные ориентиры и в других местах, в которых приходится выполнять сложные маневры или парковаться, — и вы быстро научитесь чувствовать габариты машины.

Что такое «эффективность управления автомобилем»

Существует такое понятие, как эффективность управления механическим транспортным средством. Суть его заключается в том, чтобы быстро приехать в заданное место при максимальной безопасности и минимуме затрат на передвижение.

Основными критериями эффективности управления автомобилем являются: равномерность разгона, замедления и криволинейного движения, средняя скорость движения, расход топлива и др. В свете постоянно растущих цен на автомобильное топливо один из самых актуальных критериев — экономичность, то есть расход топлива на определенный пробег автомобиля.

Не секрет, что у опытных водителей автомобиль расходует намного меньше топлива, чем у тех, кто только недавно получил права и впервые сел за руль. Почему? В первую очередь потому, что опытные водители ездят





намного спокойнее и равномернее, чем «чайники». Например, при движении в условиях плотного транспортного потока они придерживаются общего скоростного режима и набирают (снижают) скорость плавно.



ПРИМЕЧАНИЕ

Многие опытные водители почти не пользуются педалью тормоза. Вернее, они используют ее только для полной остановки автомобиля (в процессе снижения скорости она им не нужна), а также в экстренных случаях, когда необходимо срочно остановить автомобиль. Это достигается в первую очередь за счет умения правильно выбирать скорость, а также своевременно и адекватно оценивать дорожную обстановку.

Если нет необходимости форсировать движение, рекомендуется ехать на высоких передачах, не слишком уменьшая частоту вращения коленчатого вала. Учтите, что при ровном движении автомобиль использует почти всю свою мощность лишь для преодоления сопротивления встречного воздуха и дороги.

Многие водители неграмотно выполняют такой, казалось бы, несложный маневр, как остановка перед перекрестком на запрещающий сигнал светофора или регулировщика. Ошибка заключается в том, что они едут на относительно высокой скорости и резко тормозят уже перед самым перекрестком. Чем же это может быть чревато?

Главная опасность таких действий заключается в том, что следующий позади автомобиль не успеет вовремя остановиться и обязательно ударит любителя резких торможений. Конечно, известное правило «всегда виноват задний» никто не отменял, однако в любом случае придется тратить время на оформление дорожно-транспортного происшествия, последующий ремонт, получение страховки и т. д. Нужны ли вам лишние проблемы? Тем более что сумма страховки не всегда покры-

вает реальную стоимость ремонта. Ну и, конечно, самое главное — в подобной аварии могут пострадать люди, причем не только находящиеся в автомобилях, но и пешеходы (от удара передний автомобиль может выехать на пешеходный переход и серьезно травмировать пешеходов) (рис. 1.8).



Рис. 1.8. Пешеходный переход — в любой стране мира место повышенной опасности

Следует отметить, что подобное резкое торможение является причиной быстрого износа тормозных колодок и тормозных дисков, а также деталей и механизмов подвески. Результаты многочисленных исследований убедительно свидетельствуют: у тех, кто ездит равномерно и спокойно, тормозные колодки и диски служат в два раза дольше, чем у любителей экстремального вождения. Кроме того, при таком торможении повышается износ шин.

Не стоит забывать, что даже на технически исправном автомобиле тормоза могут отказаться: любая техника в любой момент может выйти из строя, причем нередко это происходит в самое неподходящее время. Нужно ли





говорить, какие катастрофические последствия могут произойти, если автомобиль на полном ходу выедет на перекресток на запрещающий сигнал светофора или регулировщика! Пострадают не только пешеходы (им достанется больше всего), но и ни в чем не винные водители и пассажиры других транспортных средств (рис. 1.9). Поэтому следует заранее определить, успеваете вы проехать перекресток на разрешающий сигнал светофора или нет. В последнем случае начинайте заблаговременно снижать скорость, причем делать это рекомендуется плавно и почти без использования педали тормоза — переходя на пониженные передачи или просто пустив автомобиль накатом (разумеется, если вы едете не под уклон). В такой ситуации вы подъедете к перекрестку на минимальной скорости и нужно будет лишь немного нажать педаль тормоза для полной остановки. Если, приближаясь к перекрестку, вы видите, что на светофоре горит запрещающий сигнал, уменьшите скорость движения: очень вероятно, что вы подъедете к перекрестку как раз в тот момент, когда на светофоре загорится зеленый свет и не нужно будет останавливаться.

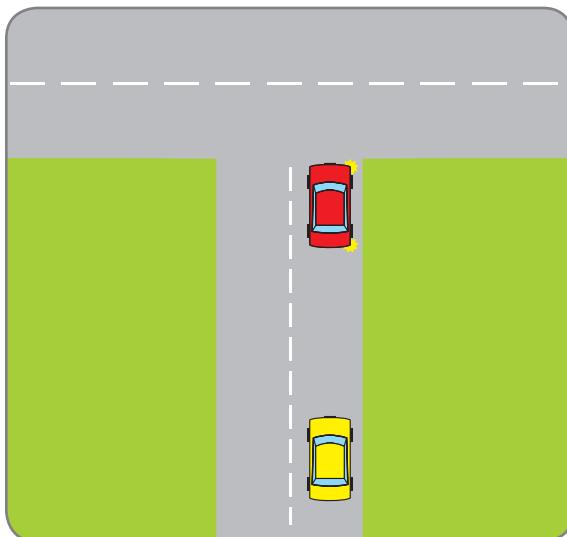


Рис. 1.9. Если вовремя не начать торможение, может произойти заднее столкновение

Если на дороге, по которой вы двигаетесь, действует правило «зеленой волны», придерживайтесь рекомендуемой скорости, чтобы не приходилось лишний раз останавливаться на перекрестках. Это самым благоприятным образом скажется и на экономичности автомобиля, и на его техническом состоянии.



ПРИМЕЧАНИЕ

«Зеленая волна» — это способ организации дорожного движения, когда при движении по данной дороге с рекомендуемой скоростью водитель на всех перекрестках гарантированно попадает на зеленый свет. Этот способ является эффективным методом борьбы с дорожными пробками и используется во многих странах.

Большое значение с точки зрения эффективности управления механическим транспортным средством имеет умение водителя правильно ездить накатом, когда при выключенной передаче (то есть рычаг переключения передач находится в нейтральном положении) автомобиль едет по инерции. Ведущие колеса автомобиля при этом полностью отключены от двигателя, поэтому крутящий момент на них не передается.



ВНИМАНИЕ

Как известно, отключить двигатель от трансмиссии можно также, полностью выжав педаль сцепления. Однако ехать накатом с выжатым сцеплением категорически не рекомендуется — обязательно выключайте передачу и отпускайте педаль. В противном случае можно быстро вывести из строя механизм сцепления, что приведет к сложному и дорогостоящему ремонту.

Особое значение умение ездить накатом приобретает там, где требуются частые остановки или снижение скорости с последующим разгоном, а также при движении на дорогах, имеющих много подъемов и спусков.

