Александр
Каминский

Мастер вождения Автомобиля

О ТОМ, КАК ЕЗДИТЬ ПРАВИЛЬНО, А ЗНАЧИТ — БЕЗОПАСНО

АЛЕКСАНДР КАМИНСКИЙ

МАСТЕР ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

Издательство «Манн, Иванов и Фербер»
Москва, 2014

УДК 656.138
ББК 39.33-08
К18

Каминский, А.
К18 Мастер вождения автомобиля / Александр Каминский. — М. : Манн, Иванов и Фербер, 2014. — 228 с.

ISBN 978-5-91657-867-6

Практически все школы водительского мастерства учат вождению в экстремальных режимах, но мало внимания уделяют тому, как грамотно ездить в повседневных условиях. Как проходить скользкие повороты? Как правильно пользоваться механической коробкой передач? Как выдерживать экономичный режим езды? Как держать дистанцию? Как реагировать на внезапное изменение ситуации? Эта книга о том, как безопасно проводить за рулем те 99% времени, когда машины просто двигаются в транспортном потоке.

УДК 656.138
ББК 39.33-08

Все права защищены.
Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав.

Правовую поддержку издательства обеспечивает юридическая фирма «Вегас-Лекс»

VEGAS LEX

ISBN 978-5-91657-867-6

© Каминский Александр, 2013
© Оформление. ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2013

Перед вами книга очень неравнодушного человека. Александр Каминский по профессии ученый-физик, из своих 35 лет — 17 лет за рулем. Как и у любого водителя, в его автомобильной биографии были самые разные ситуации, и некоторые из них могли закончиться весьма трагично. Поэтому он и осознает, что знания и навыки, полученные в автошколе, — это лишь верхушка айсберга.

Как показывает практика, обучение управлению автомобилем — непрерывный процесс. А поскольку мастер-наставник не может быть рядом всегда, его с большой пользой может заменить эта книга-самоучитель. Это не свод правил или схем устройства автомобиля. Автор использовал знания и навыки, полученные на многочисленных курсах безопасного, контр-аварийного и спортивного вождения в России и Европе, и, опираясь на свои знания в области физики, рассказал об управлении автомобилем простым и понятным языком.

Безусловно, книга найдет своего читателя и среди водителей-новичков, и среди водителей со стажем, желающих повысить квалификацию и внести вклад в безопасность и культуру движения на дорогах.

Сегодня, когда почти в каждой семье есть машина и по дорогам России колесит более 50 миллионов автомобилей, проблема безопасности дорожного движения как никогда актуальна. Ее решение зависит от каждого из нас, от осознания собственной ответственности на дороге.

Итак, в безопасный путь!

Заместитель начальника управления правового регулирования
и пропаганды безопасности дорожного движения ГУОБДД МВД России
полковник полиции
Владимир Кузьмич Шевченко

Эта книга должна быть интересна приверженцам вдумчивого стиля вождения. Включая тех, для кого автовождение является профессией.

Заслуга автора прежде всего в том, что он осветил практически все аспекты управления автомобилем — от правильной посадки за рулем, техники и тактики вождения в целом до психологии водителя на дороге.

Не менее ценно и содержание — не только квинтэссенция самых важных знаний, подтвержденных специалистами в автовождении и авторами уважаемых изданий, но и практические наработки автора, обилие примеров и рекомендаций. Все это избавляет читателя от поиска достоверных данных в море не всегда корректной информации.

Человеку, имеющему минимум практического опыта и теоретических знаний после автошколы, этот самоучитель окажет неоценимую помощь в период адаптации: поможет избежать ошибок, присущих начинающим водителям, заставит вдумчиво относиться к проблемам безопасности дорожного движения и заложит основы водительского мастерства.

Опытный читатель найдет здесь ответы на вопросы, возникающие у любого водителя, сможет переосмыслить многие представления о безопасном вождении, оптимизировать свой стиль управления автомобилем. Профессионал остается профессионалом, пока продолжает совершенствоваться. И книга Александра Каминского поможет в этом стремлении.

Удачи на дорогах!

Николай Георгиевич Островский,
мастер спорта международного класса по автомобильному ралли

На полках книжных магазинов можно найти разнообразные учебники для начинающих водителей. Это понятно, потому что в автошколах дается только необходимый минимум для сдачи на права, а безопасно водить автомобиль толком не учат. Проблема, конечно, в слабости самой системы обучения. Но одна из ее составляющих — упрощенное и при этом трудное для усвоения содержание учебников.

Книга Александра Каминского — приятное исключение. В ней — отлично систематизированный материал как результат вдумчивой работы автора. Здесь нет сложных пассажей — все описано доступным языком, дается не просто указание, как нужно делать, но и, главное, объясняются последствия неправильных действий. Хорошо, что основной упор сделан на базовые навыки вождения, ведь для множества водителей и эти упражнения представляют сложность. Книгу можно смело рекомендовать тем, кто только учится водить, и тем, кто уже получил заветное удостоверение, но уверенности на дороге еще не чувствует. Преуспевшие в искусстве вождения также найдут в ней много полезных советов — внимательное изучение этой книги станет важным шагом к совершенствованию водительского мастерства. Ведь этот интереснейший процесс не имеет границ!

Михаил Горбачев,
автоэксперт и журналист, мастер спорта, чемпион СССР по шоссейно-кольцевым автогонкам.
Тренер-инструктор, архитектор гоночных трасс, создатель авторской программы
безопасного вождения и гоночной теории. Автор более десяти книг по вождению автомобиля

Оглавление

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Глава 1. ВИДЫ БЕЗОПАСНОСТИ 16

Активная и пассивная безопасность 16
Разновидности ДТП 16
Две группы навыков вождения 16

Глава 2. ЧТО ТАКОЕ БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ? 19

«Безаварийно» не означает «безопасно» 19
Соблюдение ПДД не панацея 19
Система условий активной безопасности Александра Каминского 21
За безопасность отвечаете вы! 22
Условия активной безопасности: что важнее? 23
БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ: ИТОГИ 26

ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ

Глава 3. ПОГОВОРИМ О ТЕХНИКЕ ВОЖДЕНИЯ 27

Почему важны правильные привычки? 27
«Зимой и летом одним цветом» 28
«Мудрость измеряется не числом морщин, а числом извилин...» 29

Глава 4. ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ 30

Регулировка сиденья 34
Положение рук на руле 35
Положение руки на рычаге коробки передач 36
Положение ног 37

Зеркала заднего вида . . . 38
Одежда и обувь . . . 39
Ремни безопасности . . . 41
Вы подошли к машине... . . . 42
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 1: «ПРАВИЛЬНАЯ ПОСАДКА» . . . 44

Глава 5. ТЕХНИКА РУЛЕНИЯ . . . 45

Техника безотрывного руления . . . 45
Техника руления с предварительным захватом . . . 46
Техника руления с перехватом . . . 48
Варианты руления для повседневной езды . . . 49
Типичные ошибки руления . . . 50
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 2: «ОТРАБОТКА ТЕХНИКИ РУЛЕНИЯ» . . . 52

Глава 6. ПАРКОВКА И МАНЕВРИРОВАНИЕ В ОГРАНИЧЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ . . . 53

Особенности вождения с малой скоростью . . . 53
Движение задним ходом . . . 53
Посадка водителя для движения задним ходом . . . 54
Статические габариты автомобиля . . . 55
Динамические габариты автомобиля . . . 56
Безопасный боковой интервал
при маневрировании задним ходом . . . 58
Безопасная дистанция при маневрировании передним ходом . . . 59
Приемы парковки . . . 60
Этика водителя на парковке . . . 66
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 3: «ПАРКОВКА» . . . 68

Глава 7. РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ . . . 69

Параметры двигателя . . . 69
Режимы работы двигателя . . . 71

Глава 8. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ . . . 73

Переключение передач на «механике» . . . 73
Почему машина дергается при переключениях? . . . 73
Как отпускать педаль сцепления? . . . 76

Как нажимать на газ? . . . 76
Как понижать передачи? . . . 77
Что делать с педалью газа после переключения? . . . 80
Переключение передач на «автомате» . . . 80
Переключение передач вниз . . . 83
Режим включения повышенной передачи (Overdrive) . . . 84
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 4: «РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ» . . . 86

Глава 9. ПРЯМОЛИНЕЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ . . . 87

Перераспределение веса автомобиля . . . 87
Служебное торможение . . . 87
Экстренный разгон . . . 90
Экстренное торможение . . . 91
Сцепление шин с дорогой . . . 96
Остановка в заданном месте при экстренном торможении . . . 98
Экстренное торможение: итоги . . . 100
Установившееся движение . . . 101
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 5: «ПРЯМОЛИНЕЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ» . . . 103

Глава 10. ПРОХОЖДЕНИЕ ПОВОРОТОВ . . . 104

Фазы поворота . . . 104
Ключевые факторы безопасного прохождения поворота . . . 104
Торможение . . . 105
Скорость движения в повороте . . . 105
Переключение передач . . . 106
Траектория поворота . . . 106
Взгляд . . . 109
Работа двигателя . . . 109
Правила прохождения поворота . . . 110
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 6: «ПРОХОЖДЕНИЕ ПОВОРОТОВ» . . . 111

Глава 11. СКОЛЬЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ . . . 112

Снос автомобиля . . . 112
Занос автомобиля . . . 113
ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ: ИТОГИ . . . 115

ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ

Глава 12. ГОТОВНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ К ЭКСТРЕМАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ 116

Цветовой код Купера 116
Командная игра на дороге 118

Глава 13. ЭФФЕКТИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ 120

Равномерность движения 120
Экономичное вождение 122
Приемы экономичного вождения 124
Оптимальный стиль вождения 125

Глава 14. ДВИЖЕНИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ПОТОКЕ 127

Выезд на главную дорогу и перестроение 127
Скоростной режим при перестроении 127
Выбор момента для перестроения 128
Контроль «мертвой зоны» при перестроении 129
Контроль автомобилей в третьих рядах 129
Понятие безопасного пространства 130
Прогнозирование 132
Выбор скорости движения 135
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 7: «ЗАЩИТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ — 1» 142
Боковой интервал. Создание безопасного пространства 143
Опережение и обгон 147
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 8: «ЗАЩИТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ — 2» 152
ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ: ИТОГИ 153

ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Глава 15. ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ 154

Агрессия в дороге не помощник 154
Этика: практический смысл 156
Как не раздражать других участников движения? 160
Мужчины и женщины за рулем 163
Агрессия за рулем: итоги 163
Внешние отвлекающие факторы 166

Глава 16. ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ . . . 168
Сонливость . . . 168
Усталость . . . 169
Болезнь . . . 169
Курение . . . 170
Алкоголь . . . 171
Наркотики . . . 171
Неблагоприятные климатические условия . . . 171

БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ

Глава 17. АКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ . . . 172
Вся ответственность — на вас! . . . 173
И снова об условиях активной безопасности Каминского . . . 173
Тормозные свойства автомобиля: шины очень важны . . . 174
Низкий центр тяжести — залог устойчивости на дороге . . . 178
Полный привод — чувство ложной уверенности . . . 179

Глава 18. ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ . . . 181
Дело не в длинном капоте... . . . 181
Сминаемость кузова — залог безопасности при столкновении . . . 181
Легкая машина не обязательно проигрывает тяжелой . . . 182
Тяжелая машина: за что боролись, на то и напоролись... . . . 182

Глава 19. ПАРАДОКСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА . . . 183
Какая разница, на какой машине падать с крыши дома? . . . 183
Современное авто провоцирует ДТП . . . 183

Глава 20. ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ . . . 185

Глава 21. КАКОЙ ТИП ПРИВОДА ЛУЧШЕ? . . . 187
Конструктивные отличия . . . 188
Отличия в ездовых качествах . . . 188
Прохождение поворота . . . 191
Движение с пробуксовкой ведущих колес . . . 191
Задний привод безопаснее переднего . . . 192

Полный привод: «король» зимнего дрифта . . . 192
ТИПЫ ПРИВОДА: ИТОГИ . . . 193

Глава 22. САМОЕ ВАЖНОЕ О ШИНАХ . . . 196
Качество шины . . . 196
Протектор шины . . . 197
Размерность шины. . . . 199
Диски и колеса . . . 199
Уход за шинами . . . 200
Шипы или «нешипы»? . . . 201
Автомобиль на «шипах» более предсказуем . . . 204
Определим приоритеты . . . 204
Самое важное о шинах: итоги . . . 206
БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ: ИТОГИ . . . 207

Заключение . . . 208

Приложение 1. ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ . . . 211
Разговор на дороге . . . 211
Заправка . . . 212
Буксировка . . . 213
Особенности зимней езды и не только.... . . . 214
Что нужно иметь в автомобиле?. . . . 217

Приложение 2. ПРОЕЗД НЕРОВНОСТЕЙ. . . . 219

Приложение 3. СИСТЕМА УСЛОВИЙ АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АЛЕКСАНДРА КАМИНСКОГО . . . 220

Приложение 4. ДЫХАТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА САМОРЕГУЛЯЦИИ . . . 227
Базисная техника саморегуляции. . . . 227
Активирующая техника . . . 228

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Дорогие друзья!

Наконец вышла в свет моя пятая книга, и вы держите ее в руках! О чем она? Да все о том же — как правильно и безопасно водить машину. Зачем я ее написал, если все предыдущие о том же? Причин много.

Во-первых, тиражи распроданы, пора обновить полки книжных магазинов. Ход моих мыслей и порядок знаний постоянно меняются, и это происходит быстрее, чем расходятся книги. Планируя очередное издание, всегда рассчитываешь просто исправить и дополнить материал издания прошлого, но практика показывает, что, чем что-то править, лучше написать заново. Так что в этой книге стало еще больше системности и порядка.

Во-вторых, я попытался в одной книге изложить все, что знаю о вождении, — чего раньше никогда не делал. Конечно, рассказать обо всем все равно не вышло, но книга получилась самая богатая материалом из всех моих предыдущих.

В-третьих, прошлые мои книги были написаны по заказу издательств, я работал в рамках, на определенную целевую аудиторию: либо начинающие водители, либо опытные. Эту книгу я писал не на заказ, а как считал нужным. Просто вождение автомобиля от А до Я.

В-четвертых, я давно мечтал выпустить книгу в отличном качестве — на хорошей бумаге и с цветными современными иллюстрациями. Так сказать, без компромиссов. Чего не удавалось сделать ранее: к сожалению, автомобильные книги часто приравнивают к быстро устаревающим изданиям ПДД и методичкам, поэтому издательства и экономят на них. Рекомендации же этой книги не потеряют актуальности очень долгое время, возможно, никогда. А книга, обретшая прописку в домашней библиотеке, должна выглядеть достойно. Что ж, похоже, затея удалась! И надеюсь, вы это оцените.

Ну и, наконец, я не могу ничего не писать! Мне нужно все время узнавать что-то новое (не обязательно о вождении автомобиля) и писать что-то новое. Как говорится, дурная голова ногам покоя не дает. Только в данном случае — рукам. Вот и написал...

Что ж, желаю вам приятного прочтения!

Александр Каминский

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Глава 1. Виды безопасности

Активная и пассивная безопасность

Безопасность автомобиля и водителя принято подразделять на *активную* и *пассивную.*

Активная безопасность подразумевает отсутствие дорожно-транспортного происшествия. Чем ниже вероятность ДТП, тем безопаснее управление автомобилем.

Пассивная безопасность автомобиля направлена на уменьшение тяжести последствий уже возникшего ДТП. Чем меньше вероятность травмирования людей (водителей, пассажиров, пешеходов) в результате ДТП и чем ниже тяжесть возникшей травмы, тем более безопасным считается движение в этом автомобиле.

Активную безопасность обеспечивают два фактора:

- конструктивные особенности автомобиля, влияющие на обзорность, тормозные свойства, устойчивость, управляемость, внешнюю информативность и шумность;
- действия водителя, направленные на снижение вероятности ДТП.

Пассивную безопасность обеспечивают конструктивные особенности автомобиля (ремни и подушки безопасности, балки, ребра жесткости, энергопоглощающие детали кузова и т. д.), а также правильная посадка водителя и пассажиров.

Разновидности ДТП

Несколько слов о дорожных происшествиях. Практически все ДТП можно условно разделить на два типа:

- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над автомобилем;
- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над дорожной обстановкой.

К первому типу можно отнести происшествия, о которых говорят: «не вписался в поворот», «съехал в кювет», «занесло», «понесло» и т. д. В таких ДТП не обязательно участие другого транспортного средства или пешехода, достаточно того, что автомобиль «теряет» дорогу. Сотрудники ГАИ, оформляющие ДТП, обычно описывают аварии этого типа стандартной формулировкой: «водитель не справился с управлением». В большинстве случаев автомобиль выходит из-под контроля из-за потери сцепления шин с дорогой (хотя бы на одной оси) — другими словами, из-за начавшегося *скольжения* шин. Возможна также потеря контроля из-за *неуправляемого качения* автомобиля, когда руль выскальзывает из рук водителя.

ДТП второго типа подразумевают участие двух и более транспортных средств или пешеходов. Это, например, попутное столкновение автомобилей, следующих друг за другом, из-за несоблюдения дистанции. Или столкновение на пересечении главной и второстепенной дорог. К этому типу относится большинство ДТП, особенно в крупных городах. Возникновение таких происшествий можно описать словами: «водитель не посмотрел», «не увидел», «не учел», «пренебрег» и т. д. То есть они возникают не обязательно по причине потери контроля над автомобилем — достаточно, чтобы водитель ненадолго отвлекся от дороги.

Две группы навыков вождения

И тогда понятие активной безопасности, в свою очередь, можно условно разделить на:

- активную безопасность с точки зрения контроля над автомобилем;
- активную безопасность с точки зрения контроля над дорожной обстановкой.

За каждый из этих видов активной безопасности «отвечают» совершенно разные группы навыков: за контроль над машиной отвечает *техника вождения*, а за контроль над обстановкой — *тактика вождения*.

Техника вождения складывается, например, из следующего:

- правильной посадки за рулем;
- правильных, доведенных до автоматизма действий с органами управления;
- приемов вождения в штатных ситуациях;
- приемов вождения в критических ситуациях;
- чувства габаритов автомобиля, приемов парковки.

Тактика вождения включает в себя, например, следующее:

- создание безопасного пространства вокруг вашего автомобиля (безопасных дистанции и интервала);
- рациональный обзор окружающей обстановки, обеспечение видимости вашего автомобиля другими участниками движения;
- прогнозирование изменений дорожной обстановки;
- выбор оптимальной скорости движения в конкретной дорожной обстановке.

Нарабатывать эти навыки нужно по отдельности, уделяя каждому из них особое внимание. Научиться чему-то одному — или технике, или тактике — недостаточно для грамотного и безопасного вождения. Можно быть «асом руля и педалей»: уметь проходить спортивную трассу намного быстрее других водителей, управлять машиной в заносе, сходу разворачивать ее на 360° и т. д. Но эти навыки не помогут водителю ориентироваться в транспортном потоке и безопасно передвигаться в окружении других машин. Такой водитель хоть и мастерски владеет автомобилем, может, к примеру, не уметь определять оптимальную скорость движения в потоке и из-за этого регулярно попадать в ДТП.

И наоборот, можно чувствовать себя среди других машин как рыба в воде: видеть все вокруг, предугадывать действия окружающих участников движения, четко соблюдать безопасную дистанцию, скорость и благодаря этому никогда не сталкиваться с другими машинами. Но водитель, имеющий только эти навыки и не владеющий правильной техникой управления автомобилем, может постоянно попадать в заносы зимой или «улетать» в кюветы на виражах летом.

Конечно, излишняя осторожность отчасти может компенсировать недостатки в технике вождения: «тише едешь — дальше будешь». Однако езда без навыков вождения за счет «голой» аккуратности означает недостаток «жировой прослойки», буфера безопасности, невозможность исправить допущенную ошибку в управлении автомобилем. Каким бы аккуратным ни был водитель, зимой он неизбежно столкнется со скольжением по снегу или льду — либо слишком сильно затормозит, либо даст больше газу, либо войдет в скользкий поворот быстрее, чем следовало. Поэтому, чтобы ездить безопасно по любым дорогам и в любых ситуациях, необходимо не только быть аккуратным и внимательным водителем, но и владеть техникой безопасного управления — приемами, которые помогают не допустить потери управляемости и помогут ее вернуть, если управляемость все-таки будет потеряна.

В общем, грамотная техника вождения обеспечит вам контроль над машиной, а грамотная тактика вождения — контроль над дорожной обстановкой.

Стоит сказать, что различные системы, которыми оснащаются современные автомобили, тоже отвечают за тот или иной из двух видов активной безопасности. Антиблокировочная система (ABS) и система динамического

контроля устойчивости (DSC, ESP) призваны сохранить сцепление шин с дорогой, не допустить их скольжения, то есть сохранить устойчивость, управляемость автомобиля и контроль над ним со стороны водителя. А такая система, как адаптивный круиз-контроль, автоматически сохраняет заданную водителем скорость, но при этом еще и оценивает дистанцию до впереди идущего автомобиля и снижает скорость до безопасного значения при торможении автомобиля-лидера. Это относится уже к контролю дорожной обстановки.

Глава 2. Что такое безопасное вождение?

«Безаварийно» не означает «безопасно»

В Академии водительского мастерства, которую я возглавляю, есть среди прочих курс безопасного вождения «МВА для водителя: мастерство вождения автомобиля». По сложившейся традиции он начинается с того, что мы задаем нашим слушателям вопрос: «Что, по вашему мнению, означает безопасно управлять машиной?» Если это группа начинающих водителей, недавно окончивших автошколы или недавно севших за руль, звучит ответ: «Безопасно — это безаварийно. Если я доехал из пункта А до пункта Б без ДТП, значит, я вел машину безопасно».

Конечно, этих слушателей можно понять: для начинающего, малоопытного водителя главное — никуда не врезаться, доехать целым и невредимым. Они уже это могут считать достижением! Но с точки зрения продвинутого водителя отсутствия ДТП совсем не достаточно, чтобы считать движение безопасным. Это все равно что сказать: «Хороший муж — тот, который не бьет». Не спорю, не бить женщину — одно из основных качеств хорошего мужа, как и мужчины вообще, но это далеко не единственное, что отличает ХОРОШЕГО мужа, так ведь? Также и отсутствие ДТП — необходимое условие (а точнее, неизбежное следствие) безопасного вождения, но еще отнюдь не достаточное.

Вспоминается анекдот про неуловимого Джо:

— Кто это?
— Это неуловимый Джо.
— Почему неуловимый? Что, его поймать никто не может?
— Да потому что он никому не нужен!

Здесь аналогия прямая, и она состоит в том, что среднестатистический водитель «неуловимый» (то есть безаварийный) не потому, что он крут до невозможности, а потому, что ему просто-напросто везет. Он едет и в ус не дует, что, вероятно, находится в постоянной опасности, и, по счастью, все заканчивается для него благополучно. Но если вдруг что-то пойдет не так — ДТП ему не избежать.

Приведу пример. Левый ряд МКАД. Когда нет пробок, водители едут 100 км/ч и быстрее, но дистанцию между машинами они часто держат очень маленькую, 3–4 корпуса машины, то есть 15–20 метров. И вроде бы все в порядке, все едут без аварий. Безаварийно? Да! Безопасно? Нет. Почему небезопасно? Потому что среднее время реакции водителя — 1 секунда, а при 90 км/ч машина за 1 секунду проходит 25 метров. Предположим, водитель спереди экстренно тормозит, его машина резко останавливается. Водитель сзади реагирует за 1 секунду, во время которой его машина продолжает двигаться без торможения и проходит 25 метров, прежде чем водитель нажмет на тормоз. Как вы думаете, есть шансы избежать столкновения при дистанции в 20, а то и 15 метров? Я тоже считаю, что нет.

Небезопасно, потому что нет шанса исправить ошибку. Но безаварийно, потому что никто резко не тормозит и всё обходится. **Так можно всю жизнь проездить и не попасть ни в одну аварию, но это совсем не говорит о том, что водитель хорошо водит машину.**

Соблюдение ПДД не панацея

Еще часто приходится слышать в ответ на вопрос о том, что нужно делать, чтобы водить безопасно, такую фразу: «Достаточно соблюдать Правила дорожного движения». Увы, к сожалению... Их соблюдать необходимо, но совсем не достаточно. Более того, чтобы ездить безаварийно, соблюдать ПДД даже и не обязательно, это нужно больше из этических соображений. Сами посудите, можно проехать по «встречке» без аварий? Можно. Можно проехать

на красный свет без аварий? Тоже можно. Можно даже с превышением нормы содержания алкоголя в парах выдыхаемого воздуха водить без аварий, чего скрывать. Я не говорю, что это безопасно, но уж точно наша планета видела много таких безаварийных случаев. Просто, если все начнут так ездить, движение на дорогах быстро превратится в хаос. Выходит, **Правила определяют порядок дорожного движения, но не обеспечивают его безопасность.** Я бы привел такое сравнение: если вы соблюдаете Уголовный кодекс, это не значит, что вас не ограбят или чего еще похуже... То есть, если вы соблюдаете УК, это не значит, что другие люди будут его соблюдать в отношении вас. **Так и с ПДД: вы соблюдаете, а кто-то не соблюдает, и, если вы встретитесь на одном перекрестке, ПДД вас не спасут, спасти может нечто другое.**

Соблюдение ПДД — это определенный перечень неких общих договоренностей между водителями. К примеру: «Вижу, ты справа, значит, ты едешь первым» или «У меня красный свет, тогда я стою, а ты едешь, у тебя зеленый». Но подвох состоит в том, что **каждая договоренность подразумевает двустороннюю ответственность**. Ты мне — я тебе. Ты нарушил сроки — за это с тебя пени; я нарушил сроки — пени уже с меня. Так и здесь: я нарушил ПДД — я виноват в ДТП, ты нарушил — ты виноват. Это ответственность юридическая. А еще есть ответственность личная, которая выражается в ответственном и внимательном подходе к вождению **и готовности компенсировать ошибки других участников движения**.

К сожалению, двусторонняя юридическая ответственность порождает и двустороннюю личную ответственность, то есть разделение ответственности, или, напишу совсем прямо, перекладывание ответственности на другого человека.

То есть «у меня зеленый, а у тебя красный, значит, ТЫ ДОЛЖЕН остановиться и меня пропустить. Но я не буду лишний раз проверять, остановился ты или нет — ты ведь ДОЛЖЕН остановиться!» Другими словами, «я снимаю с себя ответственность за твой возможный проезд на красный свет; ты обязан остановиться, поэтому за проезд на красный несешь ответственность ты».

В этом-то и вся беда! Если другой водитель проехал на красный свет и совершил ДТП, он безусловно понесет за это наказание, но ДТП-то уже произошло! Несмотря на то что я ехал на зеленый и как законопослушный водитель выполнил все правила. Получается, что **ожидание от других водителей соблюдения ПДД, то есть перекладывание ответственности за безопасность на другого, гарантирует вам безнаказанность в случае ДТП, но никак не гарантирует безопасность.** Если коротко: **нет ответственности, нет и гарантий.**

Если же вы примете на себя всю ответственность и убедитесь в том, что другой водитель действительно остановился на красный сигнал светофора, тогда можете быть уверены в безопасности своего проезда через перекресток. **Есть ответственность — есть и уверенность.**

Когда нужно принимать на себя ответственность и перепроверять, убеждаться, что все водители соблюли требования ПДД и уступили вам дорогу? Когда нужно убеждаться в отсутствии помех и препятствий на вашем пути?

> Убеждаться в отсутствии помех и препятствий нужно ВСЕГДА, когда их появление на вашем пути ФИЗИЧЕСКИ ВОЗМОЖНО. И совсем не важно, возможно ли появление препятствия с точки зрения ПДД.

Вам не по душе такой ход мыслей? Проанализируем остановку автомобиля на красный сигнал светофора с точки зрения законов физики. Что необходимо, чтобы машина остановилась перед светофором? Законопослушный водитель скажет: «Достаточно, чтобы загорелся красный свет». Но вы же понимаете: **сам по себе красный свет не остановит машину.**

Вот как обстоит дело в реальности:

- машину останавливает сила трения шин о дорожное покрытие (если сцепление хорошее),
- которые замедляют свое вращение под действием тормозов (в случае если те сработали),
- которые сработали под действием ноги водителя (если тот нажал),
- который нажал на педаль в результате принятого им решения (если водитель успел среагировать на изменившуюся ситуацию),
- которое возникло в результате анализа дорожной обстановки (если он был в состоянии увидеть светофор).

Видите, сколько *если* оказывается на пути остановки автомобиля? Пусть водитель и соблюдает правила, но на дороге может быть разлито масло? Могут отказать тормоза? Сердце прихватить может? В конце концов, светофор может быть неисправен?

Таким образом, правила дорожного движения формулируют юридический, правовой аспект безопасности дорожного движения. Для обеспечения же полной безопасности на реальной дороге нужно выходить за рамки правового поля и обязательно учитывать физический аспект безопасности.

Чему, собственно, и посвящена эта книга — безопасности с точки зрения объективных законов физики.

Если группа слушателей MBA состоит из опытных водителей, на вопрос «что такое водить машину безопасно?» мы слышим множество разных ответов: «контролировать ситуацию», «держать дистанцию», «правильно сидеть и правильно управлять автомобилем», «соблюдать скорость», «не создавать помех» и т. п. Конечно же, все эти утверждения верные, но они не дают исчерпывающего ответа на поставленный вопрос. Что объединяет их? Для чего, в конечном счете, нам нужно держать дистанцию, правильно сидеть, внимательно следить за дорогой и совершать, находясь за рулем, много других важных действий? На самом деле все это нужно для одного — иметь возможность в случае опасности совершить маневр, «сбежать» от опасности! То есть определить безопасность можно очень просто и однозначно:

> безопасное управление автомобилем — это возможность в любое время совершить маневр, который позволит избежать ДТП.

Под маневром я подразумеваю ускорение, торможение или изменение направления движения, то есть результат любого действия педалями или рулем. Вот вам и главный критерий безопасности: есть возможность маневра — безопасно, нет возможности — опасно.

Итак, безопасность вождения определяется не наличием или отсутствием аварий, не соблюдением ПДД, а возможностью совершения маневра — торможения, ускорения, изменения направления движения. **Чем больше шансов у вас совершить маневр, тем ниже вероятность ДТП и тем безопаснее вы ведете машину. Чем меньше шансов, тем выше вероятность ДТП и тем опаснее вы ведете машину.**

Система условий активной безопасности Александра Каминского

А всегда ли у нас есть возможность для маневра? Как понять, есть у вас такая возможность или нет? Совершить маневр можно далеко не всегда, поэтому **есть ряд необходимых условий, которые одновременно должен выполнить водитель, чтобы быть во всеоружии перед возможными дорожными опасностями.** В результате долгих размышлений, анализа и систематизации ДТП, знакомства с большим объемом литературы и учебного материала для водителей я в свое время разработал свою систему условий активной безопасности, причем по-настоящему эффективной эта система будет

только при непременном одновременном соблюдении всех четырех условий. Эту систему я подробно изложил в своей книге «100 способов избежать аварии» (М. : Эксмо, 2010).

Возможность маневра у вас есть, если:

- **вы** имеете **запас** свободного места вокруг автомобиля;
- **вы** имеете **запас** тяги двигателя;
- **вы** имеете **запас** сцепления шин с дорогой;
- **вы** готовы к возникновению экстремальной ситуации*.

В данном вопросе есть множество разных подходов, школ, авторских методик, наработок инструкторов. При этом каждый делает акцент на чем-то своем. Например, англичане, проповедники так называемого «защитного вождения» (defensive driving), утверждают, что для безопасности достаточно иметь запас места и времени. Странно, как же нам быть без надежного сцепления шин с дорогой? Без него, конечно, не обойтись, и об этом нам много и доходчиво говорят автогонщики. Но, к сожалению, они делают акцент только на этом, забывая упомянуть про запас места. И так далее. Я же утверждаю, что важны все четыре условия одновременно, и одно другим подменить невозможно. Достаточно проанализировать любое ДТП, произошедшее по вине водителя, чтобы понять, что так или иначе все сводится к нарушению одного или нескольких из этих четырех принципов.

То есть **ваше движение в автомобиле тем безопаснее, чем больше свободного пространства имеется вокруг вашей машины**, **чем динамичнее ваш автомобиль и чем лучше сцепление шин с дорогой.** Конечно же, **при условии, что за рулем вы находитесь в состоянии готовности к возникновению экстремальной ситуации.**

* Я не претендую на авторство каждого из этих принципов, все они, в целом, очевидны. Я систематизировал, обобщил существующие принципы и свел их в единую систему, чего не было сделано ранее либо же мне об этом ничего не известно.

И в случае ее возникновения сможете адекватно среагировать и грамотно воспользоваться пространством, тягой мотора и сцеплением шин. Если хотя бы одно из этих условий нарушается, резко повышается вероятность ДТП, а если нарушены все вышеперечисленные условия — это уже управление автомобилем наудачу, все равно что переходить дорогу в неположенном месте с завязанными глазами.

За безопасность отвечаете вы!

Когда мы озвучиваем вышеперечисленные четыре принципа слушателям в MBA, иногда слышим в ответ скептическое: «Конечно, все просто! Место на дороге есть, машин вокруг нет, тяга мотора — когда у тебя под капотом 300 л. с., а сцепление шин — когда качественная дорога и дорогие шины. Но это же нереально! На дороге всегда будут машины, далеко не у всех мощные моторы и дорогие шины, а хорошие дороги...».

Диагноз налицо — сторонники такой позиции склонны снимать с себя ответственность и перекладывать ее на внешние обстоятельства. Они же отвечают на вопрос: «Какова причина заноса автомобиля?» примерно так: «Скользкая дорога». То есть «не я допустил ошибку в управлении, это дорога скользкая. Я-то классный водитель, просто дорога плохая, не повезло...» А я же настаиваю на другом:

> скользкая дорога не является причиной заноса или еще чего-то неприятного. Причина заноса — в неправильных действиях водителя.

Друзья, хочу донести до вас мысль: машина делает только то, что вы сами приказываете ей сделать. Заметьте, она двигается только тогда, когда в ней сидите вы и нажимаете на педали. Когда вас нет, она стоит — и то не всегда! А если вы не включите стояночный тормоз, без него она может

и укатиться. **Машина всегда выполняет только ваши команды. И если машину занесло, значит, это ВЫ дали ей такую команду. Не нарочно, неосознанно, но дали.** С помощью этой книги вы сможете научиться давать машине правильные команды и совершать правильные действия.

Вы и только вы полностью отвечаете за движение машины и, как следствие, за безопасность. В вашей власти создавать свободное пространство (естественно, не в пробке, хотя...), запас тяги двигателя (даже на «жигулях») и сцепление шин (даже зимой). И уж точно только вы можете привести себя в состояние готовности к экстремальной ситуации. Не звонок мобильного телефона, не болтливый пассажир отвлекают вас от дороги — это вы сами позволяете им отвлекать вас.

Заметьте, в списке четырех условий безопасности есть общие слова. Ключевые слова. Они выделены жирным шрифтом: **«вы»** и **«запас»**. Про «вы» я только что написал. А слово «запас» означает, что все эти параметры должны присутствовать в избытке. В гору надо въезжать не на той передаче, на которой машина с трудом, но еще тянет, а на той, на которой она заезжает легко и может еще разогнаться. Дистанцию до машины, идущей впереди, надо держать не ту, на которой, если водитель-лидер резко затормозит, вы сами, может, и остановитесь, вбив педаль «в пол», а ту, на которой вам вообще не придется нажимать на педаль тормоза... И т. д. Надеюсь, моя идея понятна.

Я бы вообще перефразировал четыре принципа активной безопасности. С учетом вашей ответственности за их выполнение:

вы **создаете** запас свободного места вокруг автомобиля;	(1)
вы **создаете** запас тяги двигателя;	(2)
вы **создаете** запас сцепления шин с дорогой;	(3)
вы **готовы** к возникновению экстремальной ситуации.	(4)

То есть вы не просто имеете запас, вы его создаете. **Вы сами создаете условия движения, которые позволяют вам обеспечить безопасность. Вы отвечаете за безопасность.** Как этого достичь? Этому и посвящена данная книга...

Условия активной безопасности: что важнее?

Теперь давайте рассмотрим четыре условия активной безопасности более подробно. Обратите внимание на то, что возле каждого из них стоит определенная цифра. В дальнейшем вам будут предложены конкретные рекомендации по управлению автомобилем, и возле каждой из них будет стоять та или иная цифра. Это означает, что, выполняя данную рекомендацию, вы тем самым обеспечиваете выполнение соответствующего условия активной безопасности.

Первое условие — запас места вокруг машины

Очевидно, для того чтобы совершить маневр, то есть уйти от столкновения, нужно, чтобы было куда уходить. Ведь если автомобиль движется в плотном окружении других машин, то уйти от столкновения будет некуда. **Обеспечение свободного пространства вокруг вашего автомобиля — одна из ваших основных задач за рулем** и относится к контролю над дорожной обстановкой. Подчеркну, что здесь имеется в виду не ширина дороги вообще, а достаточное место на этой дороге. Конечно, вы не можете расширить дорогу, но можете занять выгодное, свободное место на широкой дороге, скажем, с четырьмя рядами в каждую сторону. О том, каким образом справиться с этой задачей, мы поговорим далее, в следующих главах.

Второе условие — запас тяги двигателя

Под тягой двигателя я подразумеваю способность автомобиля быстро ускориться. Даже если вы имеете достаточно свободного пространства вокруг машины, в случае необходимости уйти от столкновения и совершить маневр (например, разгон) наиболее безопасно сделать это экстренно, то есть за минимальное время. Ведь если в данный момент у вас имеется какой-то запас пространства, то через секунду ситуация может измениться, а свободное пространство — уменьшиться. Давайте представим, что вы едете в легковой машине по загородной двухрядной дороге и обгон возможен только по встречной полосе. И предположим, что вам нужно обогнать тихоходный пассажирский автобус. Для этого придется выехать на «встречку», когда она свободна от встречных машин и когда обгон разрешен Правилами. В этом случае самым верным вашим действием будет движение по встречной полосе с максимальным ускорением, которое позволит развить двигатель вашей машины.

Очевидно, чем динамичнее (мощнее, быстрее, «тяговитее») машина, тем больше шансов избежать ДТП в случае необходимости ускорения. Но сколь бы динамичным и «заряженным» ни был автомобиль, многое зависит от вас и прежде всего от вас. Для безопасного вождения вам нужно не просто уметь применять имеющуюся тягу двигателя, но и использовать ее в нужный момент! То есть перед началом ускорения включить правильную передачу, которая обеспечит максимально интенсивный разгон. Неумелые действия водителя, неправильный выбор передачи или неправильное использование коробки-автомата могут свести на нет все динамические преимущества машины и снизят безопасность обгона по «встречной». Таким образом, **какой бы ни была мощность машины, вы можете либо мешать, либо не мешать ей ехать.**

Кстати, почему я пишу о разгонных характеристиках машины, но ничего — о тормозных свойствах или способности изменять направление движения? Ведь маневр — это не только (и не столько) ускорение, но еще и торможение, и смена направления движения! Причем последние используются куда чаще ускорения. Дело в том, что,

> если машина исправна, тормоза и руль активированы всегда и вы можете затормозить или свернуть в любой момент, просто воздействуя на педаль тормоза или руль. А педаль газа активирована далеко не всегда, и автомобиль в моменты «деактивации» педали газа не способен на интенсивное ускорение, а иногда не способен на ускорение вообще.

К примеру, водитель включил нейтральную передачу на ходу — и не стало у него педали газа... Включил V передачу на скорости 50 км/ч, и машина не захочет ускоряться... То есть **вам ничего не надо делать, чтобы машина слушалась руля или педали тормоза (хотя тут есть свои нюансы), но чтобы она подчинилась педали газа, вам для этого нужно постараться, если у вас коробка-«автомат», и как следует постараться, если «механика».** Обо всем этом — в следующих главах книги.

Третье условие — запас сцепления шин с дорогой

Это тоже очень важно. Предположим, что у вас вокруг машины есть достаточно свободного пространства, у вас очень динамичный автомобиль, но при этом слабое сцепление с дорогой.

Например, вы находитесь на чистом льду. В этом случае совершить экстренный разгон не удастся — двигатель «сорвет» шины в скольжение и машину «понесет». Или если на машине есть противобуксовочная система и вы будете искусно «играть газом», то скольжения шин не будет, но разгон будет все равно вялым и медленным. Плохое сцепление шин со льдом просто не позволит машине быстро сманев-

рировать. Выше я уже писал, что не надо перекладывать ответственность на внешние обстоятельства и на то, что запас сцепления шин с дорогой создаем мы сами. Так и есть: неправильными приемами управления водитель может свести на нет сцепление даже хороших шин с хорошей дорогой. **Своими действиями вы можете мешать или, наоборот, не мешать сцеплению шин с дорогой.**

Четвертое условие — ваша готовность к экстремальной ситуации

Имеется в виду как физическая, так и психологическая готовность. **Физически вы можете быть готовы к экстремальной ситуации, если занимаете правильное положение за рулем.** О правильной посадке я расскажу дальше, а пока замечу, что от нее зависит ваша способность как вовремя заметить развитие заноса машины, так и прекратить начавшийся занос. Если же водитель сидит «вразвалочку» и держит руль двумя пальцами, он наверняка прозевает начало заноса и так же гарантированно не сумеет быстро и четко сработать рулем, чтобы стабилизировать движение автомобиля. И, конечно же, **владение контраварийными приемами повысит вашу готовность к различным экстремальным ситуациям.**

Психологически вы можете быть готовы к экстремальной ситуации, если, во-первых, сознательно принимаете на себя ответственность за безопасность движения и готовы компенсировать ошибки — свои и окружающих. Это мы уже обсуждали. **Во-вторых, если допускаете возможность возникновения экстремальной ситуации.** Скажем, если вы проезжаете мимо припаркованного грузовика, который загораживает вам обзор, то обязаны предположить, что из-за него может выбежать человек. **В-третьих, чтобы быть готовым к экстремальной ситуации, вы должны сохранять бдительность:** внимательно смотреть на дорогу во всех направлениях, анализировать дорожную обстановку и прогнозировать ее дальнейшее развитие. В этом случае многие события не станут для вас неприятной неожиданностью, а будут вполне ожидаемыми и предсказуемыми.

Какое же из этих четырех условий важнее? Конечно, важны все — как говорится, из песни слов не выкинешь. Но анализ причин различных ДТП говорит о том, что при любой аварии всегда нарушается четвертое условие — готовность к экстремальной ситуации. А первые три могут также нарушаться, либо одно, либо два, либо все три, но могут и вообще не нарушаться. Четвертое же условие безопасности в случае ДТП нарушается всегда. Стало быть, оно и есть самое важное. **Ваша готовность к экстремальной ситуации: ответственность, собранность, бдительность — это и есть основа безопасного управления автомобилем.**

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ: ИТОГИ

Подведем первые итоги:

1. «Ездить безаварийно» не обязательно означает «ездить безопасно». Вождение без аварий не говорит о высоком водительском мастерстве. Начинающий водитель боится, осторожничает и без аварий доезжает до пункта назначения. Но он всего лишь начинающий водитель, и ему еще предстоит многому научиться.
2. Соблюдение ПДД гарантирует не безопасность, а лишь безнаказанность в случае ДТП. Правила устанавливают порядок движения, но не обеспечивают его безопасность.
3. Безопасность рождается из полной ответственности. Если мыслить прямолинейно, ожидать от других водителей безусловного соблюдения ими Правил, то есть перекладывать на них свою часть взаимной ответственности, водить машину безопасно невозможно.
4. Безопасность определяется не только Правилами дорожного движения, но и законами физики. Правила — правовой аспект безопасности движения. Если Правила запрещают появление здесь и сейчас другого автомобиля, но физически это возможно, считайте это реально возможным и убедитесь в отсутствии опасности, несмотря на свой приоритет проезда.
5. Безопасность управления автомобилем — это возможность совершить маневр, который позволит избежать ДТП.
6. Возможность маневра определяется одновременным выполнением четырех условий:
   - вы **создаете** запас свободного места вокруг автомобиля; (1)
   - вы **создаете** запас тяги двигателя; (2)
   - вы **создаете** запас сцепления шин с дорогой; (3)
   - вы **готовы** к возникновению экстремальной ситуации. (4)
7. За свою безопасность отвечаете вы и только вы. Машина беспрекословно выполняет только ваши команды. Если она перевернулась, значит, вы дали ей такую команду. Соответственно, вы сами создаете условия для безопасного вождения. Создание резервов места, тяги двигателя, сцепления шин — ваша задача.
8. Все четыре условия активной безопасности Александра Каминского важны. Невыполнение хотя бы одного из них резко увеличивает вероятность ДТП. Самое важное — четвертое условие, ваша готовность к экстремальной ситуации, ваши ответственность и бдительность.

ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ

Глава 3. Поговорим о технике вождения

Почему важны правильные привычки?

Для безопасного управления автомобилем очень важно с самого начала жизни за рулем формировать в себе правильные привычки. Сделать это можно одним способом — ежедневным повторением правильных действий. Вы можете много знать об управлении автомобилем в экстремальных ситуациях, посреди ночи наизусть рассказать последовательность правильных действий при экстренном объезде препятствия или при стабилизации автомобиля в заносе, можете даже учить этому других водителей. Но парадокс в том, что **в критической ситуации вы поступите так, как привыкли поступать.** И самое обидное, что **привычка победит, даже если вам известно, что она вредная.** Запомните: в критической ситуации включается не голова, а мышечная реакция. Как тело привыкло действовать в повседневной жизни, так оно и сделает в экстремальном случае. И **вашим мышцам абсолютно наплевать, что думает по этому поводу голова, — они все равно все сделают по-своему.**

Теперь о том, что такое «правильные» действия. Почему так рулить правильно, а так — неправильно? **Правильно — как было бы эффективно в экстремальной ситуации.** Например, если вы привыкли в повседневных поездках держать руль одной рукой, убежден, что в случае неожиданного появления ребенка на вашем пути вы станете объезжать его с помощью одной руки. А объехать препятствие быстро и четко, ведя машину одной рукой, невозможно. Здесь нужна особая техника. Но эта же техника отлично работает и в остальных ситуациях, в той же пробке! Так почему не взять ее на вооружение и не использовать постоянно? И брать пример я рекомендую с мировых элитных гонщиков — уж они-то лучше всех знают, что такое экстремальные ситуации. Если их техника позволяет водить машину на запредельных скоростях, то при движении в городских условиях она сработает и подавно. Значит, нужно всегда держать руль двумя руками. Даже в пробке. Не потому что в пробке вам необходимы две руки на руле, там это как раз неважно. А потому что, если в будущем понадобится экстренное маневрирование, вы «включите» две руки, поскольку уже наработали этот стереотип в повседневных поездках.

> Повторяемость действий, наличие шаблонов правильных действий — один из секретов водительского мастерства и безопасного вождения. (4)

У меня есть друг Сергей. Он юрист, мы с ним давно работаем вместе, он в нашей Академии водительского мастерства ведет правовой курс для водителей. Сергей в свое время доходчиво объяснил мне важность заключения договора с клиентом и важность правильных формулировок. Звучало это примерно так: «Саня, пойми, я как юрист рассматриваю договор с одной-единственной и очень простой позиции — с позиции того, как я с этим договором пойду в суд. Пока в работе с клиентом не возникает проблем, договор вообще не важен. Но если дело доходит до суда, кроме договора уже ничего не поможет».

Аналогично и здесь. Пока безопасному движению машины ничего не угрожает, вам и не нужны никакие особенные, «правильные» приемы управления. Но случись что, кроме правильных приемов и сформированных привычек вам уже ничто не поможет.

Поэтому любое повторяющееся действие за рулем (посадка, хват руля, руление, переключение передач и т. д.) выполняйте всегда правильно и одним и тем же способом. У вас должны быть выработаны стереотипы действий, и эти стереотипы должны быть правильными — эффективными в экстремальных ситуациях стереотипами, которыми пользуются профессиональные автогонщики. (4)

Можно сказать так: ежедневно, когда всё на дороге спокойно, водитель тренируется, а когда случается что-то опасное — сдает норматив.

«Зимой и летом одним цветом»

Все много раз слышали, что ездить на машине зимой опаснее, чем летом. Многие водители даже различают «зимнюю» и «летнюю» манеры езды. И из года в год в первые зимние дни мы наблюдаем всплеск автомобильных происшествий. А почему происходят эти происшествия? Давайте разбираться.

На любом дорожном покрытии, и зимой, и летом - принципы движения автомобиля одинаковы. Разница лишь в том, что на скользком дорожном покрытии шины теряют сцепление с дорогой и начинают скользить при гораздо меньшей скорости, чем на летнем асфальте. Можно сказать, что **лед — это тот же асфальт, только «медленный».**

Большинство водителей зимой стараются водить аккуратно, осторожно, ответственно, а летом — расслабленно, рискованно и агрессивно. При этом забывают старую русскую поговорку, которая гласит: «Привычка — вторая натура». И о том, что с первым снегом они не смогут моментально перестроиться на зимний стиль езды.

За полгода водители так привыкают к лету, что с началом снегопадов продолжают ездить в том же духе, потому что адаптация к скользкой дороге происходит не сразу. А снег и лед не прощают водителям летнего поведения, что и приводит к многочисленным ДТП.

Именно привычка к «летнему» вождению делает российского водителя безоружным перед зимней дорогой. А ведь россиян, казалось бы, не удивить ни снегом, ни льдом, ни морозом, ни Дедом Морозом!

Запомните: не существует никакой «зимней» или «летней» манеры езды. **Правильная езда только одна — «зимняя».** И зимой, и летом. Если зимой вы начинаете тормозить за 200 метров до светофора, а не за 20, как летом, то и летом нужно привыкать тормозить заранее. Конечно, разница есть, но это уже нюансы. Машину даже на асфальте нужно водить аккуратно, ответственно, плавно. Если вы научитесь летом ездить по-зимнему, то никакой снег и лед вам уже не будут страшны.

А действительно ли зимой опаснее управлять автомобилем, чем летом? С одной стороны, да. Ведь зимой безопасная скорость движения ниже, и ее проще превысить, особенно если водитель «привык к лету». Что, собственно, и происходит ежегодно на дорогах. Но есть и оборотная сторона медали: летом ДТП по причине «водитель не справился с управлением» происходят при более высоких скоростях, чем зимой. А это означает, что тяжесть последствий этих ДТП гораздо выше, чем на льду или снеге. Представьте себе: не вписаться в поворот зимой на скорости 30 км/ч или летом, но уже на 90 км/ч. Чувствуете разницу?

Кроме того, помните, что в повороте на асфальте машина сильно кренится, а на скользкой дороге крены почти отсутствуют. Поэтому опрокидывание автомобиля наиболее вероятно как раз летом и почти нереально зимой.

Делаем выводы:

1) движение по асфальту, несмотря на кажущуюся безопасность, может оказаться гораздо более опасным, чем движение по скользкой дороге;
2) летняя дорога требует от вас той же собранности, внимательности и ответственности, что и зимняя. (4)

Если примете на вооружение единый – «зимний» - стиль езды, пропадет необходимость перестраиваться при смене сезонов (не считая, разумеется, замены шин). Кроме того, аккуратный «зимний» стиль вождения делает езду летом намного безопаснее.

«Мудрость измеряется не числом морщин, а числом извилин...»

Бытует мнение, что чем больше водительский стаж, тем выше мастерство водителя и тем безопаснее он водит машину. Это не совсем так. Водительский стаж сам по себе развивает житейскую мудрость: например, знание улиц большого города, мест и времени «пробок», вариантов их объезда, умение самостоятельно устранять большинство поломок машины в дороге и пр. А для того чтобы со стажем повышалась и ваша квалификация, необходима наработанная базовая система знаний и правильных навыков езды. Их вы сможете отработать. Но закрепляться навыки будут только при условии, если вы относитесь к каждой поездке как к тренировке, а не как к развлечению.

Поэтому я рекомендую вам принять к сведению:

- получив водительские права, вы не научились хорошо ездить, вы лишь получили официальное право на последующее самообучение;
- навыков, которые вы получили при подготовке к экзамену, недостаточно; мастерство приходит лишь с тренировками и дополнительным обучением, нужно постоянно изучать новые приемы вождения и отрабатывать их в каждой поездке;
- новые знания можно получать из книг, а изучать новые приемы — на курсах водительского мастерства (их еще называют курсами контраварийного или экстремального вождения).

Если же человек, окончив автошколу и проездив без дополнительного обучения 30 лет, заявляет: «Я классный водитель, у меня стаж 30 лет», знайте: **у него стаж не 30 лет. У него стаж один год, который он повторил 30 раз подряд.** А заодно и намертво закрепил все ошибки, которые неизбежно есть у любого новоиспеченного водителя.

Глава 4. Посадка водителя

Как правильно сидеть в машине? Как удобно, так и правильно, думают многие. И да и нет. Что означает «правильно» с нашей точки зрения? Это означает: эффективно в экстремальных ситуациях. Другими словами, посадка должна обеспечивать вам:

- длительную работоспособность,
- минимальную утомляемость,
- готовность к экстренным действиям.

Удобство совсем не означает, что вам должно быть удобно отдыхать, пока машина везет вас к месту назначения. Отдыхать можно на пассажирском сиденье — откинуть спинку, отодвинуться подальше, вытянуть ноги... Но на водительском забудьте об этом. Как говорится, «назвался груздем — полезай в кузов»! Назвался водителем... Если вам нужен комфорт и релаксация — добро пожаловать на пассажирское сиденье. А на водительском будьте добры принять рабочую позицию, собраться, сконцентрироваться и сохранять бдительность. Будьте водителем, не опускайтесь до «пассажира за рулем»!

Наиболее безопасно сидеть так, чтобы:
- хорошо чувствовать автомобиль;
- как можно меньше уставать;
- дольше сохранять внимание;
- быть готовым к действиям в экстремальных ситуациях. (4)

Правильная посадка изображена на рис. 1. Именно так сидят автогонщики, водители автомобилей спецслужб, важных персон и просто грамотные водители.

Поговорим о том, как добиться такой посадки. Рекомендую обратить особое внимание на три основных момента:

1. Положение рук на рулевом колесе. Руль обычно сравнивают с циферблатом часов и те или иные точки на нем на-

1

Правильная посадка водителя

зывают, соответственно, «12 часов», или «12», «3 часа», или «3» и т. д. Есть два основных положения рук на руле: «10–2» и «9–3» (рис. 2). Их объединяет то, что оба хвата строго симметричные, закрытые (большие пальцы внутри обода руля) и в обоих случаях руки располагаются в верхней части руля. На рис. 1 водитель держит руль **двумя руками**, руки расположены **симметрично друг другу, чуть выше середины руля.** Именно двумя руками, именно симметрично и именно в этих точках. Потому что при необходимости только двумя руками можно удержать вырывающееся из рук рулевое колесо, двумя руками рулить проще и это всегда будет получаться точнее, чем одной.

Снимать руку можно только на время переключения передачи, после чего ее тут же нужно вернуть на руль. Это, кстати, одна из причин того, почему водителей штрафуют за разговоры по мобильнику без устройства handsfree. Правильно и быстро вращать руль, как мы увидим далее, возможно только в верхней и боковой его частях. Поэтому основное положение рук — не внизу рулевого колеса, а чуть выше его середины.

Теперь об отличиях. В варианте «10–2» руки расположены выше, чем в «9–3» (рис. 2а). В «10–2» руки опираются

2

Правильные положения рук на руле (а, б)

на спицу руля мизинцами, а в «9–3» — большими пальцами. Когда руки расположены высоко — «10–2», то больше рычаг и можно приложить к рулю большее усилие. Поэтому хват «10–2» предпочтителен для автомобилей старых поколений, не имеющих усилителя руля. Если у вас «Жигули» или «Волга» (без усилителя), этот хват для вас.

Если же у вас автомобиль с усилителем руля — однозначно хват «9–3», поскольку руль легко поворачивается

3

Безотрывное руление в экстремальной ситуации

и нет необходимости в большом рычаге и, как следствие, в высоком расположении рук на руле. А преимущества хвата «9–3» следующие:

- руль можно повернуть на больший угол без перехвата, что важно в случае возникновения экстремальной ситуации (рис. 3);
- лучшее чувство руля, передних колес, дороги за счет более мягкого и чувствительного обхвата руля ладонями;
- если в вашей машине регулируется угол наклона рулевой колонки, то для хвата «9–3» нужно несколько поднять руль по сравнению с хватом «10–2» (об этом мы еще поговорим ниже). Это улучшит видимость панели приборов (рис. 4), рулевое колесо не будет ее закрывать;
- выключатели указателей поворота и стеклоочистителей при хвате «9–3» находятся под рукой, достаточно вытянуть один-два пальца, не снимая руку с руля;
- то же самое касается кнопок управления аудиосистемой, круиз-контролем и т. п., если они есть на руле;
- аналогичная ситуация с лепестками переключения передач на руле: если они у вас есть, то расположены под хват «9–3» (см. рис. 58 и 59).