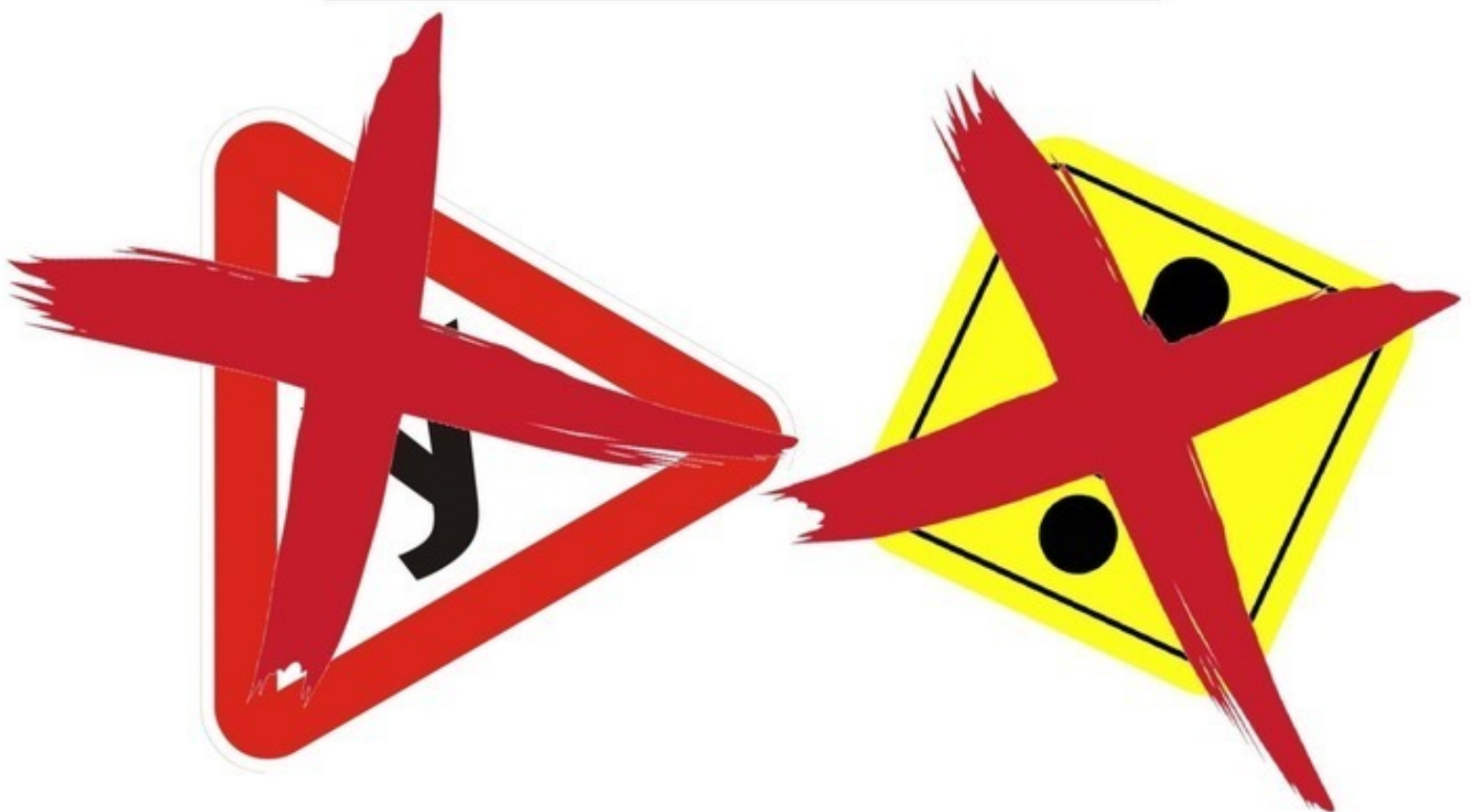


Алексей Зверев
Fox Tail

Успешное вождение

*Пособие
начинающим*



Алексей Зверев

**Успешное вождение.
Пособие начинающим**

«Издательские решения»

Зверев А.

Успешное вождение. Пособие начинающим / А. Зверев —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-908068-4

Эта книга создана исключительно для тех, кто хочет быть уверенным водителем, четко осознающим, что он делает, жаждущим знаний и опыта. Цель этой книги не столько воодушевить кого-то сесть за руль, сколько дать четкий и понятный план изучения каждой отдельно взятой ситуации и всего вождения в целом. Об основной массе материала, данного в этой книге, вы не услышите на уроках автошкол.

ISBN 978-5-44-908068-4

© Зверев А.
© Издательские решения

Содержание

Пролог	6
Введение	7
1. Что такое автомобиль и основные принципы действия	7
– АКПП	9
– МКПП	10
– Трогание, разгон	12
– Торможение	13
– Маневрирование	14
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Успешное вождение Пособие начинающим

**Алексей Зверев
Fox Tail**

© Алексей Зверев, 2018

© Fox Tail, 2018

ISBN 978-5-4490-8068-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Пролог

Эта книга создана мной на основе 12-летнего профессионального опыта вождения. Мне приходилось осваивать для себя все новые и новые виды вождения, в том числе спортивное, кортежное, на дальние расстояния, в экстремальных погодных условиях, плацкартное, внедорожное. И даже вести машину, находясь на грани смерти в связи с отказом части организма, где счет шел на минуты, а сдаться было равноценно гибели... и каждый раз, изучая что-то новое, я оказывался «школьником» перед неизвестностью. Судьба сложилась так, что всему мне приходилось учиться самостоятельно. В самом начале пути, меня научили только лишь трогаться и тормозить. Это был очень тернистый и долгий путь. Наполненный страхом и неуверенностью. Но каждый раз, я заставлял разум перебарывать страхи. И это упорство позволило мне совершенствовать раз за разом свои навыки до столь высокого уровня, который по началу мне казался невообразимым. Так вот, цель этой книги не столько воодушевить кого-то сесть за руль, сколько дать четкий и понятный план изучения каждой отдельно взятой ситуации, и всего вождения в целом. Об основной массе материала этой книги вы не услышите на уроках автошкол.

Должен сказать, что написанию этой книги меня подвигло основание личной «автошколы индивидуального повышения мастерства». Пару слов о моих курсах: основой обучения стал индивидуальный подход, с учетом личной психологии каждого ученика. Благодаря этому акценту, мы регулярно выпускаем на дороги уверенных водителей. Хотя от некоторых из них отказались даже опытные инструктора других автошкол. Так же, по этой книге более способные ученики обучаются самостоятельно. Я постарался изложить все простым языком, раскрывая смысл немногочисленных терминов, которые пришлось применить, вводя читателя в «разговорный сленг» водителей.

Эта книга создана исключительно для тех, кто хочет быть *уверенным водителем*, четко осознающим, что он делает, жаждущим знаний и опыта. Для тех, кому безразлична его судьба и безопасность на дороге эта книга будет бесполезным приобретением.

Главным вдохновителем на написание этой книги является мой дедушка, Тихомиров Рудольф Александрович, который привил мне трепетное отношение к технике, а особенно к автомобилям. Рудольф Александрович, будучи Ветераном-участником Боевых действий в Великой Отечественной войне, вложил более 30 лет своей жизни в обучение будущих профессиональных водителей, безустанно трудясь в автошколе РОСТО ДОСААФ, выпускавшей по стране ежегодно тысячи водителей и кадров для Вооруженных сил Российской Федерации.

Введение

1. Что такое автомобиль и основные принципы действия

Как говорят в мире, где течет бензин: «автомобиль – это транспортное средство *повышенной опасности*». И в этом кроется большой смысл. Можно сказать что все, что отличается от передвижения на «своих двоих», источает опасность. Объясняется это просто: скорость повышается и травмы которые не нарочно можно нанести человеку будут в разы серьезнее. Появляются механизмы, которые могут повредить наши конечности. Для примера, костет, вид ручного холодного оружия, металлическая рамка которая плотно одевается на руку, становясь ударной поверхностью. Хоть он и не механический. А просто литая железка, при ударе наносит больше повреждений, чем просто кулак. Казалось бы сравнение не уместное. Но именно по этому принципу мы теперь знаем, что на скорости, к примеру, 15 км/ч, столкновение тела с твердым предметом гораздо опаснее.

И все эти последствия происходят в основном потому, что мы не успеваем или не можем предугадать аварии. А одновременно с попытками не допустить аварии, требуется в голове держать все необходимые действия и алгоритмы, предназначение для ведения авто. Когда нажать газ, как переключить передачу, включить дворники и т.д. . . . И даже идеально быстрое и оперативное управление автомобилем нас не застрахует от окружающих факторов. Таких, как другие водители. Которые так же могут не справиться с управлением. Или внезапный оползень на вашем пути. Надо все это предполагать, предсказать и всегда ждать «удара».

А теперь к частному: Основная проблема, почему нам нелегко дается вождение автомобиля, а особенно безаварийное вождение, заключается в том, что надо выполнять довольно много действий, одно за другим. А еще чаще синхронно. . . для эксперимента попробуйте: приготовить себе чай, но не последовательно, а делая все синхронно. Каждая рука выполняет свое действие, обе работают одновременно:

Правой – открываем шкаф
Левой —берем кружку,

Правой – наливаем заварку
Левой – достаем сахар

Правой – наливаем кипяток
Левой – накладываем сахар

Правой- размешиваем сахар
Левой – доливаем молоко или воду.

И не забываем, что у нас будут еще педали, так что одновременно со всеми этими делами, снимаем и одеваем тапки.

Сложно? Да, но просто, потому что мы не делаем так каждый день, в течение жизни.

Вспомните себя, когда то, в первый раз и сахар было сложно насыпать, сахар неминуемо рассыпался, чайник мог обжечь. Но делая так каждый день, движения стали отточенными,

и доведены до автоматизма. То же самое и с вождением. Только регулярная практика нам даст возможность водить свой авто как «налить чаю». Но грустная правда в том, что за всю жизнь, налить чай для определенного процента людей это целая проблема. Им это дается сложно и каждый раз, такие люди обдумывают каждый шаг. Огромная вероятность того, что такой человек, сев за руль, будет представлять для себя и других колоссальную опасность... Потому что не сможет оперативно справиться с этим сложным, многофункциональным управлением. Задумайтесь, не вы ли это? Это не повод расстраиваться, ведь каждый из нас хорош в чем-то своем. И может лучше заняться тем, что умеешь, тем к чему «рука лежит»? Все-таки вождение это не самая необходимая штука в жизни.

Теперь поговорим о разнице в автомобилях. В общем, на начальном этапе, мы опускаем массу нюансов и отличий всех авто мира. И делим их просто на авто с «механической коробкой переключения передач» (МКПП) и «автоматической коробкой переключения передач» (АКПП). Найдутся и те, кто уже знает, что в каждой из них существует несколько разновидностей, но повторяюсь, на данном этапе это не важно. Важно АКПП или МКПП.

– АКПП

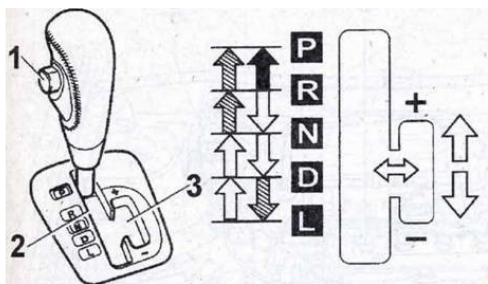
Автоматическая коробка переключения передач, или «автомат».

Если у вас автомат, то считайте, что вождение будет даваться вам в два раза быстрее и легче. Добрую половину работы за вас сделает сам автомобиль. Все что вам нужно – это рулить, тормозить, разогнаться и выбирать на автомате режимы, движение вперед или назад. Ну и паркинг (когда закончили движение или остановились на длительный срок).

Как пользоваться:

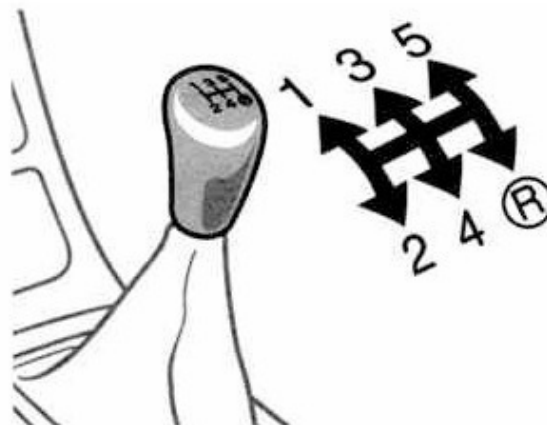
– все переключения автомата выполнять **ТОЛЬКО** на заведенном двигателе и **ТОЛЬКО** без нажатия педали газа (правая педаль)!

Изначально авто всегда стоит на «паркинге» (положение отмечено буквой Р, (Р – parking). В крайнем и маловероятном случае в режиме N (N – neutral). Заводим автомобиль в режиме Р. В остальных режимах завести мотор не получится, авто вам не даст этого сделать. При вождении авто, в режиме D, вам ничего не придется переключать, просто разогнать авто педалью газа, и останавливать педалью тормоза. Тоже самое при движении задним ходом, в режиме R (R – reverse), разогнать и останавливать.



Повторим, наши режимы: P, D, R.

– МКПП

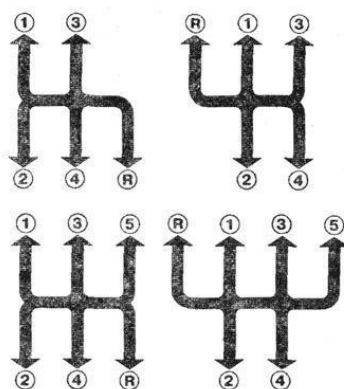
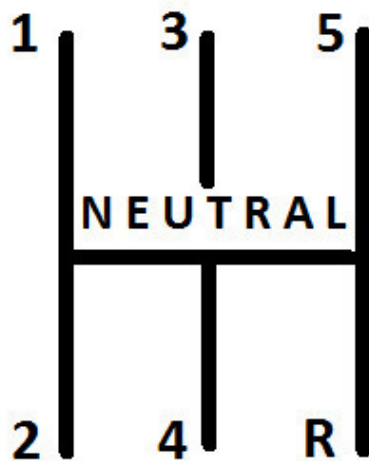


Механическая коробка переключения передач или «механика».

Вождение авто на механике, на порядок сложнее, но в будущем механика может дать вам ряд преимуществ перед автоматом. Если быть точным, в современном мире «способности» автоматов настолько высоки, что механика, как бы, устаревает.

Ключевое отличие механики от автомата заключается в том, что все переключения приходится выполнять Вам, и не только выполнять, но и решать практически моментально, какую передачу включить. Но все по порядку, так что для начала, мы будем использовать одну – первую передачу, и заднюю, а когда начнем выполнять разгоны до больших скоростей, будем использовать поочередно 1-2-3-4-5, а затем нейтраль, чтоб доехать до планируемого места остановки. Так же на механике есть еще третья педаль в полу – это сцепление (левая педаль). Обратите внимание на рисунки, из них видно что скорее всего, расположение передач на вашем авто изображено, как подсказка, на рукоятке селектора. Цифрами отмечены передачи, а нейтраль – это горизонтальная полоса на схеме. Как проверить, включена ли нейтраль? Нажать сцепление до упору, переключить селектор до упора вперед, примерно попав на 3ю передачу, потом назад, попав в 4ю. Вернуть селектор на среднее положение между этими крайними положениями. Чтобы точно убедиться, что нейтраль включена, в этом среднем положении следует «поболтать» селектор в право – в лево. Он должен свободно ходить на такое же расстояние что и прошел взад вперед. Таким образом мы гарантировано включили нейтраль. Это нам необходимо будет в дальнейшем. А пока первое задание – попрактикуйтесь выполнять переключения на незаведенном авто. Эта практика крайне полезна. Практиковаться стоит до момента, когда вы, не глядя на селектор, сможете последовательно включать все передачи, без ошибок. Кто добьется этого результата в тренировке, гораздо быстрее научится водить.

Помните, перед началом любого изменения положения селектора, сцепление необходимо нажать до упору. После того, как переключение закончено, отпускаем педаль сцепления. И ни как иначе.



Различные варианты расположения передач указаны на картинке.

– Трогание, разгон

Трогание – это тот момент, когда автомобиль только – только сдвигается с места. Главное в трогание – это плавность.

Разгон. В отличие от трогания, разгон должен быть иногда плавным, а иногда интенсивным. К примеру, когда вы будете выезжать на дорогу общего пользования (дворовые дороги и стоянки не входят в это понятие), вам будет необходимо быстро набрать скорость основного потока, чтобы не создавать помеху для остальных участников движения и аварийно опасную обстановку. Но тренировать интенсивный разгон следует только после того как вы овладеете правильным торможением. Поскольку, было бы досадно в первый свой выезд, разогнаться эффективно, но так же эффективно, не успев затормозить, ударить впереди идущий автомобиль в задний бампер.

– Торможение

Торможение имеет три основных типа: плавное, резкое, и «выкат»

Все типы торможения необходимо спланировать. То есть знать, сколько расстояния потребуется для остановки автомобиля, при данной скорости, при выбранном усилии нажатия на педаль тормоза. Это можно освоить только тренировками и экспериментами, на свободном участке дороги, где никто не мешает. К примеру, на пустой автостоянке, крупных размеров. Поставьте себе задачу для начала – разогнаться до 10 км/ч и затормозить на определенной точке (к примеру положите в месте где будете начинать тормозить ветку, камень, аварийный треугольник). После полной остановки авто, в месте где остановились, поставьте вторую точку (метку). Повторите разгон и торможение, но уже тормозя гораздо сильнее. И сравните тормозной путь. Так вы поймете приблизительно, как сила нажатия на педаль тормоза изменяет длину тормозного пути. Тренируйтесь много. Это очень важный опыт. Пробуйте развивать больше скорость, тормозить разным усилием. Исследуйте, как ведет себя ваш авто.

Так же, обязательно испробуйте экстренное торможение. Это торможение, где педаль тормоза вы нажимаете со всей силой, так чтобы все колеса заблокировались (вы услышите громки скрип колес об асфальт), или сработал АБС (Анти Блокировочная Система, педаль как будто упрется во что-то и не зажмет так глубоко, как обычно это бывает). И не забудьте потренировать торможение с разной силой на грунтовой или гравийной дороге.

ВАЖНО! Знайте что даже на сухом асфальте, при наличии пыли и грязи, торможение будет гораздо хуже.

Машине понадобится гораздо больше расстояния, чтобы остановиться. Так же и на снегу/льду. Имейте это в виду.

Отдельно можно выделить «выкат». Дело в том, что если на ходу, вы отпустите все педали, автомобиль пройдет по инерции некоторое расстояние и в итоге остановится. Так вот «выкат», это запланированное и точно рассчитанное расстояние, до остановки без использования тормоза.

– Маневрирование

Маневрирование, это любое движение автомобиля, в любую сторону и, конечно, на любой скорости (стоя на месте, авто мало вероятно передвинется или изменит свое положение, как бы вы усиленно не крутили рулем). Следовательно, все наши действия, кроме езды по прямой – это маневрирования, будь то разворот во дворе, перестроения из ряда в ряд, изменение положения в самом ряду, движение задним ходом, и т. д.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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