



Алексей Громоховский

# ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ

НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ



# **Алексей Алексеевич Громаковский**

## **Типичные ошибки начинающих водителей**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=584255](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=584255)*

*Типичные ошибки начинающих водителей: Питер; Санкт-Петербург;*

*2009*

*ISBN 978-5-388-00564-9*

### **Аннотация**

Почти каждый человек рано или поздно задумывается о том, что неплохо бы научиться водить машину. И многие ошибочно полагают, что, успешно сдав экзамен в ГИБДД и получив заветное водительское удостоверение, они станут хорошими водителями. Однако вчерашний учащийся автошколы подобен ребенку, делающему первые шаги, но только за рулем. Предлагаемая книга ориентирована именно на начинающих водителей. В ней рассмотрены и проанализированы типичные ошибки, которые совершают новички, поэтому она наверняка будет полезна и интересна каждому, кто недавно получил права.

# Содержание

Введение	4
ГЛАВА 1	7
Конец ознакомительного фрагмента.	23

# **Алексей Громаковский**

## **Типичные ошибки начинающих водителей**

### **Введение**

Каждый водитель на заре своей водительской карьеры совершает массу самых разных ошибок. Это неизбежно: автомобиль представляет собой сложный технический агрегат, для управления которым необходимо приобрести соответствующие умения и сноровку, а современная дорожная ситуация требует от водителя постоянного внимания и готовности реагировать на любые ее изменения. И даже заветное водительское удостоверение в кармане вовсе не означает, что его счастливый обладатель является хорошим водителем: ему придется еще очень многому учиться на практике, чтобы чувствовать себя за рулем уверенно и безопасно.

Отметим, что идеально и безошибочно управлять автомобилем вряд ли сможет даже многоопытный водитель. Как показывают результаты многочисленных исследований (проводимых, кстати, не только в Российской Федерации, но и за рубежом), водитель за 15 минут езды в городских условиях допускает в среднем от 5 до 10 ошибок. Причем это средне-

статистический водитель, а что уж говорить о новичках!

Конечно, степень опасности этих ошибок различна, но в любом случае все они так или иначе способствуют снижению уровня безопасности дорожного движения. Кроме того, ошибки повышают напряженность работы водителя.

Возможно, читатель возразит: если бы каждый водитель за 15 минут езды совершал от 5 до 10 ошибок, то на российских дорогах было бы не повернуться из-за обилия дорожно-транспортных происшествий (их, конечно, и так немало, но не до такой же степени!). Почему же этого не происходит?

Дело в том, что большинство совершаемых водителями ошибок остаются незамеченными как для них, так и для других участников дорожного движения (но учтите, что ГИБДД видит все и всегда!). Почему? Это обусловлено так называемыми «компенсирующими» действиями водителей других транспортных средств, а также удачным стечением обстоятельств (то есть просто повезло). Однако если водитель постоянно совершает одни и те же ошибки, то это становится уже неотъемлемой частью его стиля езды и рано или поздно приведет к возникновению дорожно-транспортного происшествия. Именно поэтому уже с самого начала своей водительской карьеры следует устранять их как можно быстрее. Каждый водитель должен знать свои ошибки и причины их возникновения – это поможет избежать их.

Конечно, ни один новичок не обходится без того, чтобы не бросить резко сцепление, не заглохнуть на перекрестке в

самый неподходящий момент (и не выслушать при этом от соседних водителей много интересного о себе и своих близких родственниках) и не покрыться холодным потом, когда невесть откуда совсем рядом с машиной неожиданно появляется другой автомобиль. Все мы когда-то чувствовали себя неуверенно в плотном транспортном потоке, при выезде с прилегающей территории, при проезде нерегулируемого перекрестка и даже на бензоколонке. Некоторым знакомо чувство вселенского ужаса, возникающее от осознания того, что вместо педали тормоза была нажата педаль газа (или наоборот). Ну а механическая коробка переключения передач (вкупе с педалью сцепления) вызывает раздражение чуть ли не у каждого новичка.

Иначе говоря, все без исключения водители в свое время делали за рулем массу совершенно необязательных движений, обусловленных нехваткой водительского опыта. Несмотря на то что каждый человек индивидуален, эти ошибки уникальностью не отличаются: одни связаны с управлением автомобилем, другие – с неумением адекватно оценить дорожную обстановку, третьи обусловлены неожиданным попаданием в сложную и опасную ситуацию на дороге, четвертые – излишней самоуверенностью и т. д.

В этой книге мы рассмотрим наиболее распространенные ошибки, совершаемые подавляющим большинством новичков, и расскажем о том, как можно их избежать или, по крайней мере, свести к минимуму возможные неприятности.

# **ГЛАВА 1**

## **Ошибки, связанные с управлением автомобилем**

Ошибки, связанные с управлением автомобилем, могут не только стать причиной возникновения опасной ситуации на дороге, но и привести к поломке машины.

### **Неумение работать с педалью сцепления**

Самая известная ошибка новичков – это неумение правильно работать с педалью сцепления. Само собой, речь идет об автомобилях с механической коробкой переключения передач (рис. 1.1).

Напомним, что с помощью педали сцепления осуществляется включение и выключение сцепления. Данный механизм представляет собой устройство, которое с помощью силы трения осуществляет передачу крутящего момента от двигателя автомобиля через коробку передач к ведущим колесам (рис. 1.2). Главной задачей сцепления является кратковременное отключение двигателя от коробки переключения передач, а также плавное соединение этих агрегатов при работающем двигателе.



**Рис. 1.1.** Сегодня уже выпускаются автомобили с 6-ступенчатой коробкой передач





**Рис. 1.2.** Корзина сцепления

Не забывайте, что педаль сцепления является единственной педалью, которую водитель должен нажимать только левой ногой. С остальными педалями водитель должен работать только правой ногой.

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

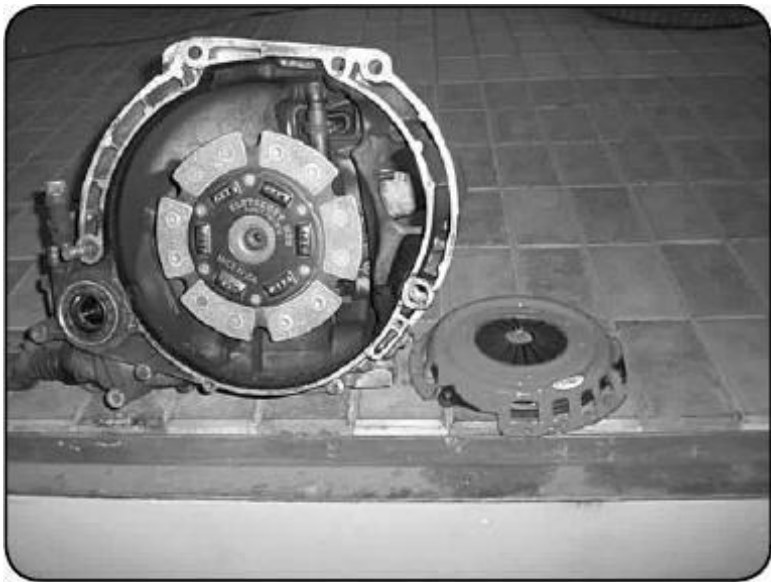
Вначале следует немного отпустить педаль: это даст возможность пружинам нажимного диска подвести к маховику двигателя ведомый диск сцепления так, чтобы они слегка соприкоснулись. В это время между диском и маховиком воз-

никнет легкая сила трения и диск начнет вращаться, что заставит автомобиль понемногу двигаться.

Потом нужно еще немного отпустить педаль сцепления – примерно до середины ее хода и не более чем на пару секунд задержать ее в данном положении. Это необходимо для того, чтобы скорости вращения диска и маховика уравнились. В результате автомобиль будет двигаться быстрее.

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

Все эти действия должны выполняться постепенно и плавно. Новички же, как правило, слишком резко отпускают педаль сцепления, в результате чего двигатель глохнет. Кстати, это приводит к быстрому выходу из строя механизма сцепления, и любой инструктор по вождению скажет: на учебных автомобилях именно сцепление является механизмом, который ломается чаще других узлов и агрегатов (рис. 1.3).



**Рис. 1.3.** Механизм сцепления со снятой корзиной

Еще одной распространенной ошибкой новичков является отсутствие так называемого «чувства педали», что вызывает серьезные затруднения при трогании с места. В результате водитель слишком рано переходит на повышенные передачи, из-за чего теряются приемистость автомобиля и динамика его движения (главная причина – большие паузы при переключении передач).

## Ошибки, допускаемые при торможении

Часто на дороге можно увидеть такую картину: едет учебный автомобиль, скорость небольшая, до перекрестка остается метров 50, на светофоре загорается красный свет – и машина резко, почти на месте останавливается, прилично «клюнув носом». Это происходит потому, что находящийся за рулем курсант слишком резко нажимает педаль тормоза. Очевидно, что в данном случае нужно постепенно снижать скорость и подкатываться к перекрестку, чтобы остановиться либо перед стоп-линией, либо перед впереди стоящим автомобилем.

Слишком резкое и несвоевременное торможение является еще одной распространенной ошибкой новичков. Она приводит к тому, что автомобиль внезапно останавливается в неподходящем месте и в неподходящее время, становясь при этом помехой для движения других транспортных средств. Если после остановки водитель забудет выключить передачу, то после отпускания педали сцепления машина еще и дернется вперед.

Похожая ошибка, которая приводит к аналогичному результату (автомобиль совершенно несвоевременно останавливается на проезжей части), – слишком раннее начало торможения. Новичок уже знает, что слишком резко тормозить не стоит (машина быстро остановится, и, чего доброго, еще

сзади кто-нибудь ударит), но вот правильно рассчитать расстояние, необходимое для полной остановки транспортного средства, он еще не умеет. Иначе говоря, данную ошибку совершают начинающие водители, которые не умеют рассчитывать тормозной путь автомобиля. В конечном счете слишком раннее начало торможения приводит к тому, что автомобиль останавливается задолго до предполагаемого места остановки.

Прямо противоположная ошибка – слишком позднее начало торможения. Ее последствия могут быть намного более серьезными, особенно при движении в условиях плохой видимости либо на дороге со скользким дорожным покрытием. Один из характерных примеров – удар о другой автомобиль сзади: чаще всего виновниками таких дорожно-транспортных происшествий являются именно новички. Однако более опасно, когда не успевший вовремя затормозить автомобиль выезжает на оживленный перекресток на запрещающий сигнал светофора либо регулировщика или не успевает уступить дорогу при проезде нерегулируемого перекрестка транспортным средствам, имеющим преимущественное право проезда.

Следует отметить, что слишком позднее отпускание педали газа приводит к неоправданно частому использованию педали тормоза. Не стоит «газовать», если вы видите, что вскоре придется снизить скорость либо вообще остановиться. Уменьшайте подачу топлива заблаговременно, если нуж-

но – пустите автомобиль накатом, и использование тормозной педали будет сведено к минимуму (помимо прочего, это уменьшает износ тормозных колодок).

Если вы утратили «чувство педали тормоза», старайтесь следить за движением всего транспортного потока и придерживаться общего стиля езды. При этом пытайтесь предугадать маневрирование впереди идущих транспортных средств. Многие же новички следят только за впереди идущим автомобилем, совершенно не наблюдая за тем, что делается по сторонам и сзади.

Часто начинающие водители совершают ошибки при выполнении прерывистого торможения. Для тех, кто не знает, что это такое, или просто забыл – поясняем: прерывистое торможение используется, как правило, на скользкой дороге для уменьшения скорости движения либо полной остановки автомобиля. Оно позволяет тормозить без блокировки колес, существенно снижая риск заноса машины.

Прерывистое торможение выполняется неоднократным кратковременным нажатием педали тормоза со средним усилием. Если усилие, прилагаемое к педали, будет слишком слабым – это отрицательно скажется на эффективности торможения, если оно будет слишком сильным – колеса заблокируются и автомобиль может уйти в занос (то же самое может произойти и в случае, когда водитель слишком долго нажимает педаль тормоза). Именно эти ошибки и совершают начинающие водители, выполняя прерывистое торможе-

ние. Поэтому для освоения данного приема рекомендуется попрактиковаться на тренировочной площадке, а если это не представляется возможным – на какой-нибудь пустынной дороге (обязательно с хорошей видимостью в обе стороны).

Кроме того, на скользкой или заснеженной дороге часто применяется еще один безопасный способ торможения, который называется «торможение двигателем». Сущность его заключается в том, что водитель для снижения скорости движения автомобиля переходит на пониженные передачи. В результате скорость снижается за счет уменьшения крутящего момента, передаваемого двигателем на ведущие колеса автомобиля. С помощью такого торможения значительно снижается вероятность ухода автомобиля в занос (рис. 1.4).

При выполнении торможения двигателем многие новички совершают одну и ту же ошибку: они последовательно переходят на пониженные передачи, не пропуская ни одну из них даже тогда, когда необходимо снизить скорость или остановиться как можно быстрее. Знайте: при торможении двигателем можно пропускать передачи и переходить, например, с четвертой сразу на вторую (в отличие от набора скорости, когда пропуск передач не допускается).



**Рис. 1.4.** На заснеженной дороге тормозить можно только двигателем

Приведу пример конкретной ситуации, когда ошибки, совершенные водителем при торможении, могут стать причиной серьезного дорожно-транспортного происшествия. Предположим, что водитель легкового автомобиля движется по закруглению дороги (причем дорожное покрытие является скользким), а перед ним следует другое транспортное средство, которое неожиданно начинает снижать скорость и останавливаться. Поскольку данная дорога имеет только по одной полосе для движения в каждом направлении, водитель



вынужден тормозить: на полосу встречного движения, чтобы объехать остановившийся автомобиль, он выехать не может, так как на закругленной дороге не имеет достаточного обзора.

Что делают большинство водителей в таком случае? Правильно – начинают резко тормозить с полной блокировкой колес, в результате чего автомобиль может уйти в занос не только на скользкой дороге, но и на проезжей части с сухим и чистым дорожным покрытием. Поскольку в нашем примере дорога имеет закругление, то автомобиль может вынести как на полосу встречного движения, так и в противоположный кювет. Стоит ли говорить, что и первое и второе чревато самыми опасными (даже трагическими) последствиями.

Ошибка заключается в том, что водитель тормозит с полной блокировкой колес, а в большинстве случаев автомобили заносит именно по этой причине. Возникновению дорожно-транспортного происшествия в данной ситуации будут способствовать также слишком высокая скорость движения, несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства и неумение правильно тормозить в экстренной ситуации. Кроме того, к аварии ведут малый радиус поворота, высокий износ протектора шин, малая ширина проезжей части, интенсивное движение в данный момент на данном участке дороги.

Еще одной распространенной ошибкой начинающих водителей является частая и неоправданная смена ускорений и

торможений. Движение такого автомобиля больше напоминает не размеренную езду (как это должно быть), а какое-то непонятное «прыгание». Помимо прочего, такая езда нервирует водителей других транспортных средств: они не знают, чего можно ожидать от этого автомобиля на дороге. Поэтому не нажимайте резко на газ, соблюдайте оптимальный режим работы двигателя – это избавит вас от необходимости частого и резкого торможения.

До настоящего момента мы в данном разделе вели речь об ошибках, которые допускают новички при использовании рабочей тормозной системы автомобиля. Однако пару слов нужно сказать и о стояночной тормозной системе.

Стояночная тормозная система предназначена для блокировки задних колес и обеспечения неподвижного состояния транспортного средства во время стоянки, то есть для исключения возможности самопроизвольного начала движения автомобиля. Стояночная тормозная система приводится в действие с помощью специального рычага, расположенного в большинстве случаев между передними сиденьями автомобиля (на водительском сленге он называется «ручник»).

Так вот, в зимнее время пользоваться стояночной тормозной системой следует осторожно и по мере возможности лучше ставить автомобиль «на передачу», особенно при сильных морозах. Почему? Дело в том, что в морозную погоду тормозные колодки могут сильно примерзнуть к тормозным барабанам (дискам) и вы просто не сможете снять авто-

мобиль с «ручника», поскольку колеса будут заблокированы колодками.

Часто новички слишком сильно затягивают рычаг стояночной тормозной системы, в результате чего ее механизм выходит из строя. Помните: не нужно тянуть рычаг, пока сил хватит – для перевода его в рабочее состояние достаточно, как правило, среднего усилия.

Для снятия автомобиля с «ручника» нужно нажать кнопку, расположенную на конце рычага, и опустить его вниз до упора. Начинаящие же водители иногда забывают о наличии этой кнопки и изо всех сил нажимают на рычаг, стремясь именно таким образом перевести его в горизонтальное положение. Стоит ли говорить, что подобные действия способствуют быстрой поломке механизма стояночной тормозной системы.

## **Ошибки, допускаемые при парковке**

Несмотря на то что учебная программа подготовки водителей предусматривает достаточно времени для отработки приемов парковки, все равно этот маневр вызывает у многих новичков серьезные затруднения. И если на тренировочной площадке человек как-то осваивает упражнения «гараж» и «диагональная парковка», то на практике у него получается далеко не все и не всегда.

Например, при парковке под углом (то есть когда автомо-

биль располагается на стоянке под углом к бордюру, тротуару или краю проезжей части) начинающие водители не всегда правильно рассчитывают расстояние до стоящего справа автомобиля, в результате чего задевают его боковой частью своей машины. Всегда нужно также обращать внимание на высоту бордюра: многие современные автомобили имеют низкую посадку, в результате чего при парковке можно повредить бампер о высокий бордюрный камень.

Очень часто новички не умеют выдерживать нужное расстояние до припаркованных по бокам автомобилей. И если еще заехать на стоянку худо-бедно удастся, то вот выйти из машины – целая проблема: дверь невозможно открыть, без того чтобы она не задела стоящий рядом автомобиль. Известно немало случаев, когда водители или пассажиры, выходя из автомобиля на стоянке, ударяли дверью своей машины соседнее авто. Между прочим, в соответствии с действующим законодательством это считается дорожно-транспортным происшествием со всеми вытекающими отсюда последствиями. И вам еще очень повезет, если у соседней машины в том месте, где вы ее ударили дверью, будет находиться молдинг.

Почти все начинающие водители испытывают серьезные затруднения при парковке задним ходом между стоящими автомобилями или при заезде в гараж. Опять же – на тренировочной площадке у человека все получается, экзамен в ГИБДД он успешно сдал, а вот в собственный гараж за-

ехать не может: или ворота заденет, или машина слишком «криво» становится и т. п. Кстати, одной из самых неприятных и неожиданных ошибок является следующая: после успешного заезда задним ходом в гараж человек расслабляется и забывает выключить заднюю передачу, отпустив педаль сцепления при работающем двигателе. Нетрудно догадаться, к чему это может привести: автомобиль сильно и резко дернется назад, ударившись о стену либо о другое препятствие. Если же вы паркуетесь задним ходом на улице – ваш автомобиль из-за этой ошибки может наскочить на бордюрный камень (повредив при этом колеса или подвеску), придорожный столб, дерево, свалиться в канаву, а в худшем случае – наскочить на пешехода.

Редко у какого новичка получается выполнить диагональную парковку с первого раза. Помните: если вы выполняете данный маневр передним ходом – для успешного его осуществления необходимо расстояние, которое не менее чем в 2,5 раза превышает длину вашего автомобиля. Правда, опытные водители, имеющие многолетний стаж, ухитряются «втиснуться» и в промежуток, всего в 2 раза превышающий длину их собственной машины, но это бывает очень редко и в любом случае к новичкам не относится.

При выполнении диагональной парковки многие новички слишком рано начинают выворачивать руль вправо – в результате задевают стоящий автомобиль боковой частью собственной машины. Другая распространенная ошибка –

слишком позднее начало выполнения маневра, в результате чего автомобиль просто не вписывается в имеющееся пространство. Причем некоторые водители так и оставляют свою машину с торчащей задней частью. Это совершенно недопустимо! В таком случае машина не просто мешает движению других транспортных средств (особенно если дорога имеет только одну полосу движения в данном направлении) – ее вполне может задеть какой-нибудь крупногабаритный автомобиль или трактор. Кроме того, выступающая задняя часть автомобиля будет сильно мешать началу движения машины, которая припаркована сзади (ее водителю придется сильно выруливать на проезжую часть, причем он вряд ли сможет обойтись без того, чтобы не заехать на соседнюю или встречную полосу движения).

Более эффективным способом диагональной парковки является парковка задним ходом. Однако многие новички боятся ее выполнять, ошибочно полагая, что припарковаться задом намного сложнее, чем передом. В реальности же оба эти маневра по степени сложности почти одинаковы.

# 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.