Алексей Громаковский
САМОУЧИТЕЛЬ
БЕЗОПАСНОГО
ВОЖДЕНИЯ
ЧЕМУ
НЕ УЧАТ
В АВТОШКОЛАХ
ПИТЕР

Алексей Громаковский

Самоучитель безопасного вождения. Чему не учат в автошколах

«Питер»
2009

Громаковский А. А.

Самоучитель безопасного вождения. Чему не учат в автошколах / А. А. Громаковский — «Питер», 2009

Самоучителей вождения существует много, но среди них нет ни одного столь полезного, как тот, который вы держите в руках. Ведь эта книга не только поможет освоить и усовершенствовать водительские навыки, научит, как трогаться с места, парковаться и т. п. Вы узнаете еще и о том, чему не учат в автошколах: об «автоподставах», о грамотном поведении при ДТП, о том, что делать, если вашу машину утянул эвакуатор, о способах вождения неисправного автомобиля, о правилах ночного вождения, о «тайном языке» водителей и о многом другом.

© Громаковский А. А., 2009
© Питер, 2009

Содержание

ВВЕДЕНИЕ 5
ГЛАВА 1 6
Как правильно тронуться с места и начать движение 7
Как научиться «чувствовать» автомобиль 12
Что такое «эффективность управления автомобилем» 17
К чему приводит вождение в нетрезвом виде 23
Чем опасно переутомление 26
Конец ознакомительного фрагмента. 30

Алексей Громаковский Самоучитель безопасного вождения. Чему не учат в автошколах

ВВЕДЕНИЕ

Управлять автомобилем – заветная мечта многих наших соотечественников. Рабочие и служащие, учителя и врачи, домохозяйки и пенсионеры, олигархи и депутаты, студенты и даже школьники – никто не может представить свое будущее иначе как в компании с четырехколесным другом. В автошколах нет отбоя от желающих обучаться вождению, а самые нетерпеливые пытаются освоить учебную программу самостоятельно и сдать экзамен в ГИБДД экстерном.

Однако любой более или менее опытный автомобилист подтвердит: получить на руки водительское удостоверение – совсем не означает стать полноценным водителем. Новичку предстоит еще многому научиться, – причем уже тогда, когда он самостоятельно будет управлять автомобилем. Только опыт, полученный в условиях, «приближенных к боевым», поможет стать по-настоящему хорошим водителем. Образно говоря, каждый автомобилист должен хотя бы пару раз почувствовать, как холодным потом покрывается спина в какой-либо опасной ситуации на дороге – это даст тот бесценный опыт, который невозможно получить ни в одной автошколе.

Вот для тех, кто лишь недавно получил водительское удостоверение, и предназначена эта книга. В ней раскрываются некоторые малоизвестные секреты водительского мастерства, рассказывается о том, чему не учат в автошколе (или чего касаются только вскользь), даются ценные советы и рекомендации, которые так необходимы каждому новичку. Вы узнаете, каковы особенности движения по городу и на загородной трассе, как избежать дорожно-транспортного происшествия, как управлять автомобилем в сложных метеорологических условиях, что делать, если вы попали в пробку, когда можно нарушить Правила дорожного движения во избежание более серьезных последствий, а также о многом другом. Каждому новичку будет интересно узнать о водительской этике и культуре вождения, опасности агрессивного вождения, используемых водителями условных сигналах, а также о том, как себя вести при внезапном отказе органов управления автомобилем.

При этом мы не будем рассматривать такие основополагающие вопросы, как устройство автомобиля, органы управления, порядок переключения передач и т. п., – подразумевается, что человек, имеющий водительское удостоверение, с этим уже знаком. Однако некоторые базовые навыки вспомнить все же не помешает.

ГЛАВА 1
Базовые навыки управления автомобилем

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

Как правильно тронуться с места и начать движение

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

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

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

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

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

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

Итак, учитывая изложенное вам нужно: сев на водительское сиденье, принять удобную позу и отрегулировать место применительно к себе (подать кресло вперед или назад, поднять или опустить спинку). Обязательно удостоверьтесь в том, что положение зеркал заднего вида гарантирует максимальный обзор (рис. 1.1).

Рис. 1.1. Зеркала заднего вида должны обеспечивать максимальный обзор

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

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

При запуске мотора в морозную погоду рекомендуется перед включением стартера нажать до упора педаль сцепления. Этот нехитрый способ облегчает запуск двигателя. После того как двигатель заработал, еще раз убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в **нейтральном положении**, и плавно отпустите педаль сцепления.

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

Перед тем как начать движение, обязательно внимательно посмотрите вперед, по бокам и назад, причем не только через зеркала заднего вида, но и оглянувшись. Это необходимо

для того, чтобы удостовериться в отсутствии помех для движения (автомобилей, пешеходов, животных и др.).

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

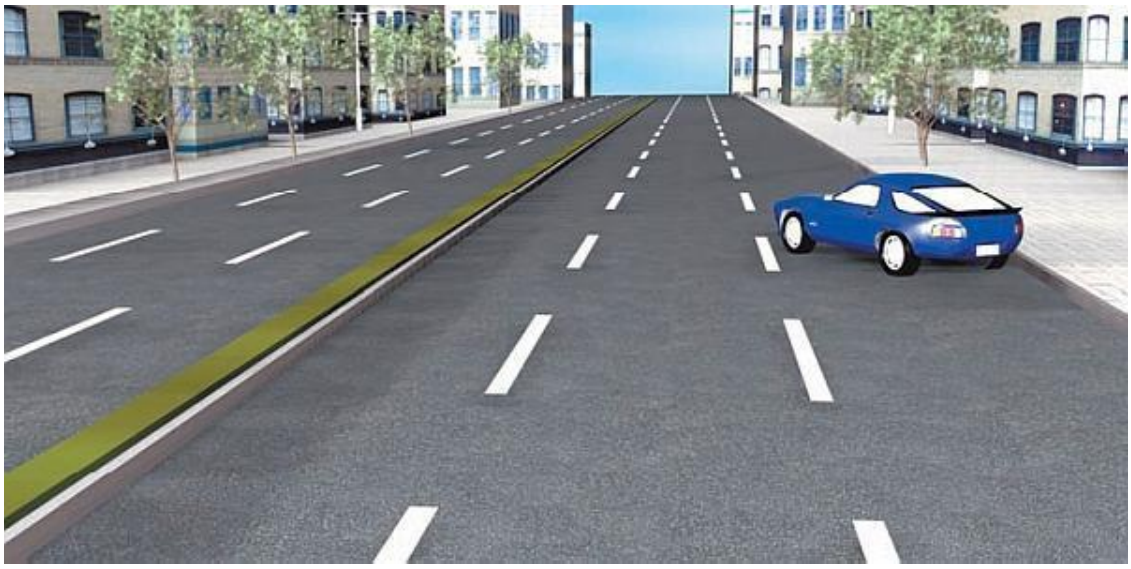

Рис. 1.2. Начинайте движение только по своей полосе, не заезжая на соседнюю

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

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

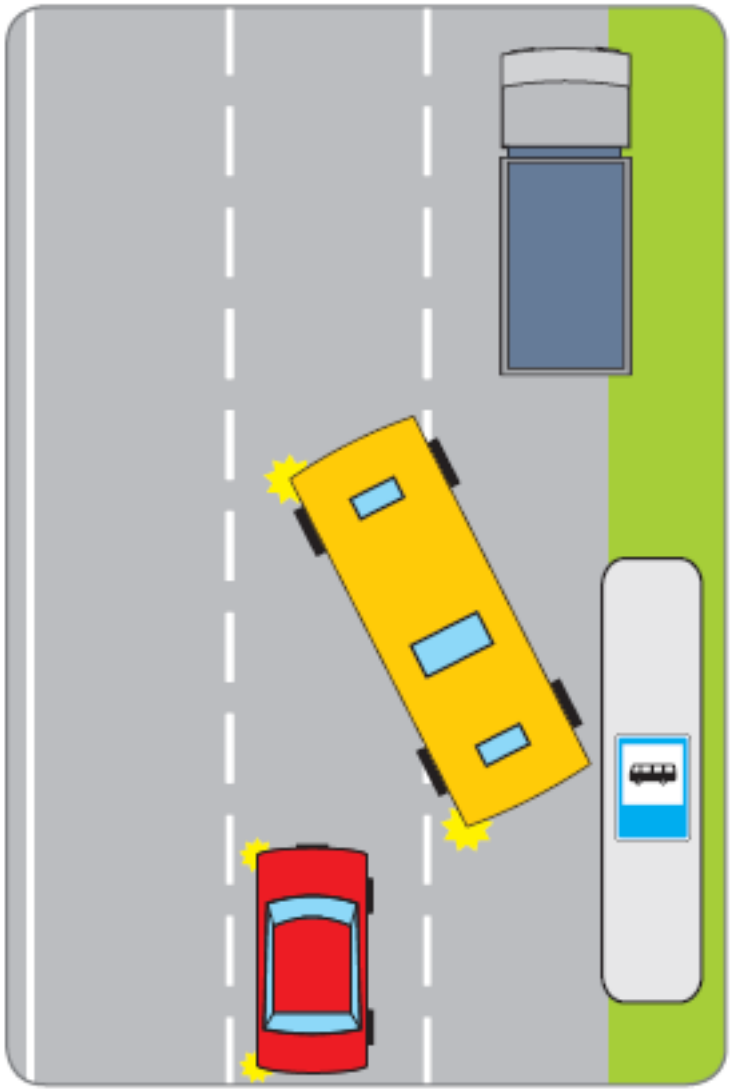

Рис. 1.3. Опасная ситуация: автобус, начиная движение, выехал на соседнюю полосу

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

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

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

Еще одна ошибка – слишком раннее или слишком позднее увеличение подачи топлива (то есть усиление давления на педаль газа). В первом случае это приводит к тому, что двигатель «ревет» и машина не едет, поскольку сцепление еще не отпущено настолько, чтобы «схватывать». Во втором случае автомобиль просто глохнет, иногда совершив при этом характерный рывок вперед (данная ошибка может стать причиной поломки сцепления). **Помните: очень**

важно уметь правильно определить момент увеличения подачи топлива – он наступает тогда, когда после плавного и мягкого отпускания педали сцепления двигатель начинает терять обороты, что свидетельствует о «схватывании» сцепления.

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

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

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

На первый взгляд может показаться, что процесс начала движения прост, однако в реальности он вызывает затруднение у всех без исключения новичков. Трудно найти водителя, у которого бы во время обучения не глох или не дергался автомобиль. Правда, это относится только к тем, кто учится водить на автомобиле с механической коробкой переключения передач. Что касается «автоматов», то у них данный процесс предельно упрощен: для того чтобы начать движение достаточно перевести рычаг коробки передач в любое положение, которое означает «движение» (как правило, это положение D), и плавно увеличивать подачу топлива.

Как научиться «чувствовать» автомобиль

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

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

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

Рис. 1.4. Каждый водитель должен уметь работать с педалями

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

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

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

СОВЕТ

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

Рис. 1.5. Тахометр

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

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

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

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

Рис. 1.7. Габариты небольшого авто «чувствуются» лучше

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

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

Что такое «эффективность управления автомобилем»

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

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

Не секрет, что у опытных водителей автомобиль расходует намного меньше топлива, чем у тех, кто только недавно получил права и впервые сел за руль. Почему? В первую очередь потому, что опытные водители ездят намного спокойнее и равномернее, чем «чайники». Например, при движении в условиях плотного транспортного потока они придерживаются общего скоростного режима и набирают (снижают) скорость плавно.

ПРИМЕЧАНИЕ

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

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

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

Главная опасность таких действий заключается в том, что следующий позади автомобиль не успеет вовремя остановиться и обязательно ударит любителя резких торможений. Конечно, известное правило «всегда виноват задний» никто не отменял, однако в любом случае придется тратить время на оформление дорожно-транспортного происшествия, последующий ремонт, получение страховки и т. д. Нужны ли вам лишние проблемы? Тем более что сумма страховки не всегда покрывает реальную стоимость ремонта. Ну и, конечно, самое главное – в подобной аварии могут пострадать люди, причем не только находящиеся в автомобилях, но и пешеходы (от удара передний автомобиль может выехать на пешеходный переход и серьезно травмировать пешеходов) (рис. 1.8).

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

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

Не стоит забывать, что даже на технически исправном автомобиле тормоза могут отказать: любая техника в любой момент может выйти из строя, причем нередко это происходит в самое неподходящее время. Нужно ли говорить, какие катастрофические последствия могут произойти, если автомобиль на полном ходу выедет на перекресток на запрещающий сигнал светофора или регулировщика! Пострадают не только пешеходы (им достанется больше всего), но и ни в чем не повинные водители и пассажиры других транспортных средств (рис. 1.9). Поэтому следует заранее определить, успеваете вы проехать перекресток на разрешающий сигнал светофора или нет. В последнем случае начинайте заблаговременно снижать скорость, причем делать это рекомендуется плавно и почти без использования педали тормоза – переходя

на пониженные передачи или просто пустив автомобиль накатом (разумеется, если вы едете не под уклон). В такой ситуации вы подъедете к перекрестку на минимальной скорости и нужно будет лишь немного нажать педаль тормоза для полной остановки. Если, приближаясь к перекрестку, вы видите, что на светофоре горит запрещающий сигнал, уменьшите скорость движения: очень вероятно, что вы подъедете к перекрестку как раз в тот момент, когда на светофоре загорится зеленый свет и не нужно будет останавливаться.

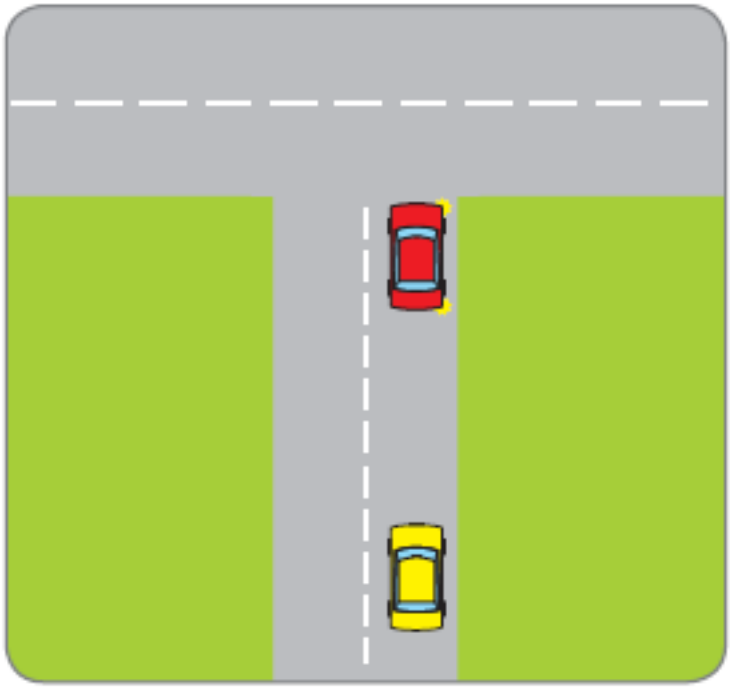

Рис. 1.9. Если вовремя не начать торможение, может произойти заднее столкновение

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

ПРИМЕЧАНИЕ

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

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

ВНИМАНИЕ

Как известно, отключить двигатель от трансмиссии можно также, полностью выжав педаль сцепления. Однако ехать накатом с выжатым сцеплением категорически не рекомендуется – обязательно выключайте передачу и отпускайте педаль. В противном случае можно быстро вывести

из строя механизм сцепления, что приведет к сложному и дорогостоящему ремонту.

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

Чем же так полезен накат? Дело в том, что при движении в данном режиме двигатель работает вхолостую и полностью отсутствует сила тяги. Это самый экономичный режим работы двигателя внутреннего сгорания, поэтому расход топлива в данном случае минимален. Конечно, при однократном использовании наката о серьезной экономии топлива речь не идет, но при регулярном его применении можно несколько повысить экономичность автомобиля.

Расскажу об одной распространенной ошибке, которую часто допускают водители, стремясь сэкономить топливо. Обычно это случается тогда, когда в баке осталось совсем мало топлива и необходимо всеми правдами и неправдами дотянуть до заправки. В таком случае водитель поступает следующим образом: он разгоняет автомобиль, а затем выключает зажигание, заглушив при этом двигатель. Машина движется накатом, двигатель не работает, поэтому топливо не расходуется. Создается иллюзия, что таким образом можно сэкономить немало горючего, однако на самом деле это не имеет ничего общего с реальностью.

Ведь после того как автомобиль начнет снижать скорость, его придется вновь разгонять. А именно при разгоне двигатель потребляет больше всего топлива, поскольку при этом работает на высоких оборотах! Таким образом, все (или почти все) сэкономленное горючее будет израсходовано на разгон. Следовательно, экономия будет настолько мизерная, что о ней не стоит даже говорить.

Кроме того, данный способ передвижения имеет свои опасности. Ведь почти в каждом современном автомобиле имеется встроенное противоугонное устройство, суть которого заключается в блокировании рулевого колеса. Кстати, для опытного угонщика это устройство не является серьезным препятствием. Зато если вы во время движения выключите зажигание, оно может сработать и вы никак не сможете изменить направление движения своей машины (рис. 1.10).

Рис. 1.10. Во время движения ключ замка должен находиться в рабочем положении

ПРИМЕЧАНИЕ

Встроенное противоугонное устройство в разных автомобилях срабатывает по-разному: иногда руль блокируется только после того как из замка зажигания будет вынут ключ, а иногда – уже после выключения зажигания.

Появление на проезжей части автомобиля с неработающим рулевым управлением может привести к серьезным последствиям. В лучшем случае вы съедете в кювет, в худшем – вас вынесет на полосу встречного движения, что приведет к лобовому столкновению, а в самом худшем – вы просто не сможете объехать неожиданно появившегося на проезжей части пешехода.

Не стоит также забывать, что гидравлический усилитель рулевого управления и вакуумный усилитель тормозов функционируют только при работающем двигателе. Если вы заглушите мотор, они работать перестанут, следовательно, придется прилагать намного больше усилий, чтобы повернуть или затормозить. Важнейшим элементом управления любого автомобиля является педаль газа. Умение правильно применять эту педаль (иначе говоря – гра-

мотно использовать силу тяги) нередко позволяет выйти из многих неожиданно возникших сложных ситуаций. Дело в том, что при движении накатом возможность использования педали газа у водителя отсутствует: ведущие колеса полностью отключены от двигателя и включение передачи требует хоть и небольшого, но времени, а на дороге иногда каждая секунда дорога.

Для повышения силы тяги нужно вовремя увеличить частоту вращения коленчатого вала двигателя, при этом чем ниже включаемая передача, тем выше должны быть обороты. У опытных водителей указанный прием отработан до автоматизма (иногда они используют так называемую «перегазовку», благодаря которой повышается приемистость двигателя).

Поэтому, когда автомобиль движется накатом, водитель должен уметь максимально быстро включить требуемую передачу. Чтобы научиться безошибочно выполнять этот прием, придется потренироваться. Не следует забывать и о том, что при движении накатом автомобиль передвигается по инерции и если в это время выполнить экстренное торможение, то из-за неустойчивости он может стать неуправляемым.

На основании вышеизложенного сделаем вывод: экономия топлива – это, конечно, хорошо, но не стоит увлекаться, особенно если действия водителей, желающих топливо сэкономить, могут негативно сказаться на безопасности движения.

К чему приводит вождение в нетрезвом виде

Уж сколько раз твердили миру: алкоголь – главный и самый опасный враг водителя, который часто становится причиной тяжелейших дорожно-транспортных происшествий. Однако число погибших по причине вождения в нетрезвом виде с годами не только не уменьшается, но и имеет опасную тенденцию к росту (рис. 1.11). Поэтому мы еще раз остановимся на этой актуальнейшей проблеме и расскажем о том, о чем практически не говорится в автошколах (как правило, преподаватели касаются этой темы вскользь).

Рис. 1.11. Вождение в нетрезвом виде – источник многих бед и несчастий

В соответствии с действующим Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях управление транспортным средством в состоянии опьянения, равно как и передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, влечет наложение наказания в виде лишения водительских прав сроком от 1,5 до 2 лет. Отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения лицом, лишенным права управления либо не имеющим права управления, карается административным арестом на срок до 15 суток, а тот, к кому данная мера неприменима (беременные женщины, инвалиды и др.), наказывается штрафом в размере 5000 рублей.

Следует особо остановиться на таком аспекте, как употребление водителем спиртных напитков сразу после остановки транспортного средства сотрудником автоинспекции. Не секрет, что многие выпивохи, которых остановил инспектор в тот момент, когда они управляли автомобилем в нетрезвом виде, прибегали к хитрости: едва остановившись, они сразу употребляли спиртное. Далее следовала такая отговорка: мол, за рулем я был трезвый, а выпил только после того как меня остановил инспектор, исключительно для снятия стресса. В такой ситуа-

ции ГИБДД не имела юридических оснований для привлечения виновного к ответственности, даже при наличии результата медицинского освидетельствования, подтверждающего нетрезвое состояние водителя, поскольку последний официально заявлял о том, что принял спиртное только после остановки транспортного средства.

Однако в новой редакции Кодекса об административных нарушениях предусмотрена ответственность за употребление алкоголя и наркотических средств после ДТП или остановки водителя автоинспекцией до прохождения медицинского освидетельствования на опьянение. Сейчас за подобную «хитрость» водитель сразу лишается прав на полтора-два года.

Кстати, санкции за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения отличаются суровостью во многих странах мира. Это неудивительно – такие водители слишком опасны, и еще полбеды, если бы эта опасность распространялась только на них. Однако любители выпить за рулем рискуют жизнью и здоровьем других участников дорожного движения.

Не первый год многие законодатели говорят о том, что за управление автомобилем в состоянии опьянения следует не только лишать прав, но и конфисковывать транспортное средство, на котором было совершено данное правонарушение, либо как минимум арестовывать его на продолжительный срок (например, на год). При этом все расходы по хранению автомобиля на штрафной стоянке следовало бы взыскивать с виновного. Строго, но справедливо.

Данные статистики дорожно-транспортных происшествий неумолимо свидетельствуют: пятая часть всех аварий, виновниками которых являлись водители механических транспортных средств, в той или иной степени связана с принятием алкоголя. Около 40 % водителей, которые погибли в результате ДТП, находились в состоянии опьянения, а у тех, кто выжил в аварии, тяжесть последствий в полтора раза выше, чем у их трезвых товарищей по несчастью.

Даже после принятия небольшого количества алкоголя многократно возрастает вероятность водительской ошибки, в первую очередь по причине переоценки возможностей как своих, так и автомобиля. Появляется авантюрное и совершенно необоснованное желание рискнуть там, где в трезвом виде и в голову не пришло бы.

Да и вообще, начальная стадия алкогольного опьянения характеризуется тем, что человек ощущает небывалый прилив сил, у него пропадает усталость, а действия становятся более быстрыми, создается впечатление, что он способен горы свернуть. Это подкрепляется тем, что человек не обнаруживает в себе ничего такого, что могло бы убедить его в обратном. Чувствует он себя прекрасно, настроение тоже на подъеме. **Однако алкоголь ведь в первую очередь влияет не на способность человека двигаться (это происходит уже позже и при более сильном опьянении), а на его умение адекватно оценивать ситуацию и принимать правильные решения – и это исключительно важно для любого водителя**. На следующей стадии опьянения человек теряет возможность своевременно распознавать опасность и воспринимать ее всерьез. Далее сильно снижается острота зрения, теряется концентрация, водитель становится невнимательным и слабо реагирует на происходящее.

Самыми распространенными ошибками, которые допускают нетрезвые водители, являются жесткое переключение передач, резкое маневрирование, резкое ускорение либо торможение, неравномерная работа педалью газа, несоблюдение синхронности использования педалей газа и сцепления (в результате чего автомобиль «дергается») и др.

Кстати, как показывают результаты проведенных исследований, основная часть водителей, которые управляли автомобилем в нетрезвом состоянии, вовсе не являются хроническими пьяницами. Оказывается, «принимают на грудь» они лишь изредка, и то, что они совершают данное правонарушение, говорит лишь о незнании ими влияния даже незначительных доз алкоголя на организм (в первую очередь, на мозг) человека.

В частности, широко распространено мнение, что алкоголь – это органическая часть питания, которая может служить даже его заменой. Нередко бывает, что человек выпивает,

поддавшись на уговоры и рассказы о том, что плотная еда якобы ликвидирует вредное влияние алкоголя. Некоторые с самым серьезным видом пытаются рассказывать об устранении влияния алкоголя с помощью крепкого кофе, чая, нашатырного спирта. Стоит ли говорить, что подобные разговоры не имеют под собой никаких оснований?

Научно доказано: алкоголь оказывает чрезвычайно пагубное воздействие на способности водителя управлять автомобилем. Поэтому не испытывайте судьбу и не подвергайте опасности ни себя, ни других участников дорожного движения. Никогда не садитесь за руль в нетрезвом виде – можно сломать жизнь и себе, и другим, а в худшем случае – погибнуть и погубить своих пассажиров.

Чем опасно переутомление

Многие водители склонны недооценивать столь опасное явление, как переутомление. О том, почему нельзя допускать переутомления и как от него избавиться, поговорим в данном разделе.

Однако вначале определимся, что же понимать под утомлением. Различные специалисты определяют это понятие по-разному (кто-то связывает его только с физическими нагрузками, кто-то – только с умственными). Мы будем придерживаться следующего: утомление представляет собой естественную реакцию человеческого организма на продолжительное занятие каким-либо делом, требующим высокого внимания и концентрации.

Утомившемуся человеку становится все труднее продолжать заниматься одним и тем же делом, он напрягается все сильнее и сильнее, однако эффективность его работы заметно снижается.

Характерной особенностью процесса управления механическими транспортными средствами является то, что человек испытывает незначительную физическую нагрузку. Главная причина, из-за которой водитель может испытывать мышечное утомление, в том, что ему приходится в течение всей поездки находиться практически в одной и той же позе. Поскольку человек, управляющий автомобилем, несколько стеснен в движениях, то при длительной поездке у него ухудшается кровообращение, следовательно, ткани недостаточно снабжаются кислородом. В результате у водителя начинает «ломить» спину, у него устают шея, плечи и руки, болит поясница, «ноют» ноги.

Поэтому перед началом движения обязательно отрегулируйте водительское место под особенности своего тела. Вы должны свободно доставать ногами до педалей, руками до руля, при этом ноги и руки должны немного сгибаться соответственно в коленях и локтях. Отрегулируйте зеркала заднего вида, попробуйте поработать с органами управления при выключенном двигателе.

Учтите, что если ваше сиденье слишком выдвинуто вперед (то есть находится слишком близко к рулевому колесу), то вам придется сильно сгибать руки и ноги, что ощутимо ограничивает свободу действий и не позволяет быстро работать с органами управления.

Если же водительское сиденье находится слишком далеко от органов управления, вам придется все время подтягиваться вперед, спина из-за отсутствия постоянной опоры будет все время напряжена. Руки также будут находиться в постоянном напряжении, так как именно с помощью рук вы будете либо удерживаться на постоянном расстоянии, либо подтягиваться ближе. Все это самым негативным образом скажется не только на эффективности управления автомобилем, но и на безопасности дорожного движения в целом.

Если у водительского сиденья спинка слишком сильно отклонена назад, то в постоянном напряжении будут находиться мышцы шеи, рук, а также поясничный отдел позвоночника, что способствует быстрой утомляемости (рис. 1.12).

Рис. 1.12. Правильная поза: руки чуть согнуты в локтях, ноги свободно достают до педалей

Знайте, если не подготовить водительское место должным образом, усталость и ломоту в мышцах вы почувствуете уже вскоре после начала движения.

Однако наибольшей нагрузке во время управления транспортным средством подвергается нервная система человека. Это обусловлено тем, что водитель вынужден оперативно и без-

ошибочно реагировать на все изменения ситуации на дороге. Такая психологическая нагрузка может стать причиной утомления – как легкого, так и сильного (вплоть до переутомления).

Кстати, переутомление и усталость – это два совершенно разных понятия, которые многие ошибочно считают тождественными. Усталость в конце рабочего дня испытывает подавляющее большинство из нас, это вполне естественно. Как правило, усталость полностью проходит после ночного сна и утром человек ощущает себя полным сил и готовым к работе.

Переутомление – это явление несколько иного рода. Оно проявляется в виде постоянного плохого настроения, неважного самочувствия, бессонницы, быстрой утомляемости даже после непродолжительного занятия какой-либо не самой сложной работой. Можно сказать, что переутомление – это накопленные остатки непрошедшей усталости. Состояние переутомления не только снижает эффективность работы, но и сильно вредит здоровью. В подобных случаях врачи рекомендуют своим пациентам срочно отправляться в отпуск.

Утомление водителя самым непосредственным образом влияет на безопасность дорожного движения. Очень часто дорожно-транспортные происшествия случаются по таким причинам, как рассеянность, невнимательность, неосторожность, недостаток водительского мастерства. Все эти причины, за исключением, наверное, последней, в большинстве случаев являются следствием утомления водителя.

Как показывают результаты проведенных исследований, утомленный водитель не только недооценивает опасность, которую может представлять дорога, но и при этом убежден в том, что он управляет транспортным средством не хуже, чем всегда. В реальности же все выглядит иначе: если вначале водитель хоть и запаздывает с выполнением тех или иных действий, но, по крайней мере, выполняет их правильно, то уже через некоторое время и сами эти действия становятся ошибочными. Реакция на изменение дорожной ситуации проявляется с заметным опозданием; дорожные знаки, разметку, сигналы светофора (регулировщика) человек замечает намного позже, нежели управляя автомобилем в нормальном состоянии. Водителю становится труднее придерживаться постоянной скорости, а также соблюдать направление движения автомобиля.

Мышцы у утомленного человека, как правило, находятся в работоспособном состоянии и вполне справляются со своей работой, однако серьезные проблемы возникают с концентрацией внимания и сосредоточенностью. Вот наиболее характерный пример: утомленный водитель заметил знак ограничения скорости, но осознать то, что требует данный знак, он уже не в состоянии и поэтому продолжает движение с прежней скоростью.

Существует еще один распространенный тип ошибок – это ошибки, возникновение которых так или иначе связано со зрительным обманом. Например, водитель может замечать на дороге объекты или препятствия, которых в реальности там нет. В большинстве случаев подобные галлюцинации возникают, когда человек борется с сонливостью или находится в «пограничном» состоянии (то есть он еще не спит, но уже и не бодрствует). При такой степени утомления водителю может показаться, что на проезжую часть неожиданно выбежал пешеход или из ближайшего поворота внезапно выехал другой автомобиль. Под влиянием подобных галлюцинаций водитель может, например, применить экстренное торможение или выехать на полосу встречного движения.

Научно доказано, что подобные зрительные обманы выполняют функции своеобразного защитного механизма. Нервная система водителя таким способом стремится убедить его прекратить движение и отдохнуть хотя бы в течение непродолжительного промежутка времени, поскольку ехать дальше в таком состоянии очень опасно. Причем пострадать может не только уставший водитель, но и другие участники дорожного движения.

Очень многие люди убеждены в том, что ни при каких обстоятельствах не заснут за рулем и всегда сумеют справиться с утомлением и сонливостью. К сожалению, статистика убедительно доказывает, что это не так. **Часто водитель засыпает всего на несколько секунд,**

такой сон наступает внезапно. Человек даже не осознает, что его машина в течение какого-то времени была полностью неуправляемой. Иначе говоря, он не чувствует момента засыпания и последующего просыпания, ему кажется, что он все время бодрствовал и контролировал ситуацию. **Зачастую водителю снится, что он по-прежнему управляет автомобилем на той же дороге и при тех же обстоятельствах.**

Принято считать, что утомление водителей обусловлено продолжительным движением, причем однообразным и монотонным. Это, конечно, так, но существует еще целый ряд факторов, являющихся причинами утомляемости: это и неудобная поза водителя, и неблагоприятные погодные условия, и недостаточный отдых перед длительной поездкой, и плохое освещение дороги в темное время суток и т. д. Кстати, быстрому утомлению водителя способствует целый ряд лекарственных препаратов, которые настоятельно не рекомендуется принимать перед поездкой. Перед тем как отправиться в дорогу, не стоит и плотно наедаться, иначе очень скоро может наступить сонливость.

Все причины утомляемости можно разделить на три категории в зависимости от того, может водитель на них влиять или нет: полностью контролируемые, частично контролируемые и полностью неконтролируемые.

Например, водитель должен полностью контролировать свое состояние: нельзя садиться за руль переутомленным, в нетрезвом виде, после приема сильнодействующих лекарственных препаратов и т. п. Частично контролировать водитель может вибрацию и шум транспортного средства, что тоже является причиной утомляемости – для этого можно попытаться выбрать другой маршрут движения, а также отрегулировать двигатель или заменить прогоревший глушитель. А вот наличие таких факторов, как плохое освещение дороги в темное время суток или неудачная конструкция водительского сиденья, контролю со стороны водителя никак не поддается.

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.