

Михаил Леомер

10 уроков за рулём

Самоучитель профессионального
вождения легкового автомобиля

16+

Михаил Леомер

**10 уроков за рулём. Самоучитель
профессионального вождения
легкового автомобиля**

«ЛитРес: Самиздат»

2020

Леомер М.

10 уроков за рулём. Самоучитель профессионального вождения легкового автомобиля / М. Леомер — «ЛитРес: Самиздат», 2020

ISBN 978-5-532-07195-7

Водить легковой автомобиль профессионально! Об этом мечтают тысячи новичков, впервые севшие за руль собственного автомобиля. Настоящая книга даёт возможность осуществить эту мечту. Автор сконцентрировал сорокалетний опыт вождения легкового автомобиля в 10 простых уроков, 35 упражнений, освоив которые, человек, никогда не управлявший никаким транспортным средством будет чувствовать себя "на трассе, как у себя дома", уверенно справляясь с любыми неожиданными ситуациями. Для этого ему не понадобится посторонняя помощь, всё необходимое он найдёт в представленной книге.

ISBN 978-5-532-07195-7

© Леомер М., 2020
© ЛитРес: Самиздат, 2020

Содержание

От автора	5
Урок первый. Знакомимся с автомобилем	8
Первое упражнение	13
Второму упражнению	14
Третье упражнение	15
Четвертое упражнение	16
Пятое упражнение	17
Урок второй. Выезжаем	19
Первое упражнение	20
Второе упражнение	22
Третье упражнение	23
Четвертое упражнение	25
Пятое упражнение	26
Шестое упражнение	27
Седьмое упражнение	28
Урок третий. Качу, куда хочу	29
Конец ознакомительного фрагмента.	30

Михаил Леомер

10 уроков за рулём. Самоучитель профессионального вождения легкового автомобиля

От автора

Эта книга единственная в своем роде, другой такой нет! Конечно, на свете существует бесчисленное количество пособий в которых рассказывается, как нужно правильно управлять автомобилем, но такой, с помощью которой можно стать профессионалом в этом виде деятельности за месяц тренировок, да еще самостоятельных, без посторонней помощи, до сих пор ещё не было. Автор посвятил ее тем, кто никогда раньше не сидел за рулем автомашины, но у кого обстоятельства жизни складываются так, что быстро научиться, уверенно ею владеть – вопрос безотлагательный. Практика показала, что существующие сейчас методы обучения с помощью специалистов, либо слишком дороги, либо требуют слишком много времени, либо дают низкое качество обучения. В двух последних случаях доучиваться приходится уже на трассе, в потоке интенсивного дорожного движения. Тот, кто уже давно за рулем, помнит, сколько нервов, денег и хождений по разным полицейским инстанциям требует такое доучивание. А разбитые машины, а, не дай Бог, серьезные аварии, а пострадавшие!

Современное дорожное движение безжалостно к начинающим. Если, не умея уверенно владеть автомобилем, вы попадете, к примеру, в "пробку", которых в крупном городе стало небывало много, то, перегрев двигателя, отказ тормозов, пробуксовка сцепления вам почти гарантированы. Хорошо, если обойдется без тяжелого столкновения, но разбитые фары, погнутый бампер – самое легкое, что с вами может случиться. Поэтому, выезжая на трассу, нужно уже иметь такой уровень вождения, чтобы не думать, когда какую педаль нажать, куда и как быстро крутить руль и что делать с рычагом переключения передач. Тогда у вас все внимание будет направлено на оценку того, что твориться на дороге вокруг вас, и вы всегда сможете предугадывать события и принимать меры заранее.

Автор уже сорок с лишним лет за рулем. Он прошел все возможные ступени обучения, начиная от робкой езды по обходным улицам мимо постов ГАИ и кончая уверенной ездой в московских "пробках". Полгода, проведенные за рулем в столице, обошлись без происшествий, штрафов и аварий, несмотря на то, что каждый день приходилось садиться за руль и накручивать по сотне-другой километров. Автору приходилось ездить на разном транспорте. Приходилось водить первые "Запорожцы", первые "Жигули", месить бездорожье на грузовых "УАЗиках" и водить небольшие автобусы. В молодости автор лихо гонял на "Яве", а начинал на обычном "Ковровце". И всегда, какое бы транспортное средство не попадало ему в руки, учился водить его он сам, без посторонней помощи. Иногда просто потому, что никаких курсов подготовки рядом не было, а ездить хотелось. И теперь, по прошествии многих лет, автор уверен, что надеяться в таком непростом деле, как поведение на трассе, можно только на себя. Как бы не старались инструкторы, без ваших собственных усилий вы не приобретете столь необходимую вам уверенность на дороге.

Для автора обучение сводилось чаще всего к тому, что он только наблюдал, как управляются с автомобилем другие водители, а потом пробовал сделать то же самое. А чтобы инспекторы дорожного движения не мешали, приходилось учиться вождению глубокой ночью, когда они спят. Первый в жизни выезд на автомобиле (это был 30 – сильный "Запорожец"), состоялся

8 марта в два часа ночи, когда все праздновали, и на дороге не было не души. У автора в этот момент вообще не было никаких навыков вождения и никого рядом тоже не было, но он все же самостоятельно выехал на трассу, сделал несколько длинных кругов, и благополучно вернулся домой. Потом были сложные, иногда драматические, иногда романтические, поездки, были разнообразные ситуации, из которых приходилось выпутываться тоже по своему разумению. Так накапливался опыт. И хотя автору не удалось избежать дорожных происшествий (за сорок лет их было три), все же, из-за серьезного отношения к вождению и осторожной езды, удалось отделаться лишь разбитыми фарами и помятыми крыльями. И только после первых десяти лет за рулем появилось то, что называется чувством автомобиля.

Сейчас, когда темп жизни резко ускорился, нет возможности тратить столько времени на приобретение опыта и того самого чувства. Все хотят получить все сразу и за короткий срок. Ничего не поделаешь, жизнь наша набрала “бешеные обороты”. Поэтому человек, приобретший автомобиль, желает сесть за руль и сразу выехать на трассу. В результате, только за одну поездку на “кольцевой”, автор видел четыре тяжелых аварии. И не за день, а за какие-то два часа. Сверхроскошные внедорожники, стоимостью в десятки тысяч долларов, возвышались над дорогой безобразными грудями металла, обильно политыми кровью. Это цена спешки и нетерпеливости. Именно тогда автору захотелось весь свой опыт спрессовать в такие уроки, пройдя которые человек избежит участи погибнуть в дорожном происшествии или не по своей воле стать убийцей.

И вот – эти уроки перед вами. Если вы отнесетесь к ним серьезно, выполните все упражнения точно и добросовестно, то автор гарантирует вам уверенное владение автомобилем. Во всяком случае, владение такого уровня, что на трассе вы уже не будете шараться ни от встречных, ни от попутных машин. Очень важно то, что вам не понадобится никакой инструктор. В книге есть вся необходимая вам информация, чтобы начать учиться вождению с нуля. Единственно, что вам будет нужно – это исправный автомобиль и эта книга. Результаты будут зависеть от вашего усердия. Автор попытался передать вам опыт многих десятилетий, поэтому не рассчитывайте, что, прочитав урок и повторив его один раз кое-как, вы сможете чему-то научиться. Занятия не ограничены временем. Но из практики известно, что для того, чтобы добиться автоматизма в выполнении каких-то действий, а именно это вам предстоит, нужно повторить их много-много раз. Чем больше вы будете повторять одно и то же упражнение во время учебы, тем проще и легче вам будет на трассе. Поэтому не спешите, не переходите к следующему, пока не добьетесь, чтобы ваши руки и ноги заработали сами, без участия сознания. И, переходя от одного упражнения к другому, ничего не пропускайте. В этой книге нет ничего, чем можно было бы пренебречь. Если что-то вы недоучите, недотренируете, на трассе можете и не успеть доучиться.

Для того чтобы начать учиться водить автомобиль с помощью этой книги единственно, что нужно – это иметь желание и уметь читать. Уровень знаний и образования не играет в нашем случае никакой роли. Книга одинаково поможет и школьнице и академику, первый раз в жизни садящимся за руль. Здесь автор не будет знакомить вас с принципами, на которых основана работа тех или иных агрегатов, речь пойдет исключительно о тех действиях, которые нужно совершать, чтобы управлять автомобилем в разных ситуациях.

Для человека, не умеющего водить автомобиль и никогда не пробовавшего это сделать, предлагаемая книга может стать той палочкой-выручалочкой, которая даст возможность преодолеть кажущиеся непреодолимые поначалу трудности и перестать бояться автомобиля. Особенно это относится к женщинам, которые сейчас в массовом порядке садятся за руль. Но и те, кто уже имеет достаточный водительский стаж, чтобы гонять по трассе, найдут для себя в книге много интересного. И для них тоже будет полезно потренироваться так, как предлагается в некоторых упражнениях.

Автор не ставил себе цель подготовить читателя к сдаче экзаменов в органах ГИБДД. Его цель единственно и исключительно заключается в том, чтобы научить человека, никогда не сидевшего за рулем, уверенно управлять автомобилем в различных дорожных ситуациях. Но, несмотря на это, после того, как вы научитесь водить автомобиль, тренируясь по методике, описанной в этой книге, сдать экзамены на получение права вождения будет гораздо проще. Мало того, автор настоятельно советует после самостоятельной подготовки пройти ещё раз обучение на официальных водительских курсах. Уверяю вас, вы сдадите все экзамены быстро и без особых затруднений.

Конечно, автор не предлагает вам учиться вождению на трассе и по ночам. Столь экзотический способ есть просто следствие характера и особенностей жизни автора. Вам предлагаются вполне цивилизованные способы организации обучения. Главное, что всего через десять занятий вы сможете чувствовать себя на дороге, как опытный, искушенный водитель. Поэтому, уважаемый читатель, в добрый путь! И пусть, после полного освоения всех уроков, на дороге вам сопутствует удача!

Урок первый. Знакомимся с автомобилем

Для тех, кто уже имел дело с автомобилем, сидел на водительском месте, крутил руль, нажимал педали и трогал рычаги, читать эту главу не обязательно. Можно сразу перейти к следующей. Тем же, кто никогда не садился на место водителя, рекомендуется главу прочитать внимательно, и не торопясь. Если вы что-то пропустите, то впоследствии у вас возникнет путаница при выполнении упражнений. Поэтому, даже встретив знакомые объяснения, не торопитесь, читайте все подряд.

Но сначала несколько предварительных замечаний.

За рулем все равны. Неважно, на какой автомашине вы будете ездить, если вы хотите водить ее сами, будь вы хоть президентом, вам придется совершать те же действия, что и простому водителю. И владельцу огромной шикарной "Тойоты" и владельцу полуразбитого "Москвича" одинаково приходится крутить руль, нажимать педаль тормоза и заглядывать в зеркало заднего вида. И Правила движения должны выполнять все, без различия рангов и званий. Поэтому на время учебы забудьте, что вы богаты и влиятельны, а если нет, то не думайте о "супернавороченных" иномарках, у их владельцев те же проблемы за рулем, что и у вас.

Но предположим, что праведными или неправедными трудами вы собрали денег и купили новый, красивый, мощный и дорогой автомобиль. И от желания немедленно опробовать его в действии вас так и зудит, так и чешутся ладони. Если вы поддадитесь этому искушению, может статься, что автомобиля у вас снова не будет, а в особом случае вы сами отправитесь туда, где придется подробно рассказывать обо всех своих прегрешениях. Поэтому не торопитесь. Учиться ездить на новом, необкатанном еще автомобиле, я вам категорически не советую. Для учебы нужен другой, не обязательно новый, не обязательно красивый и не обязательно мощный автомобиль. И тут есть несколько способов решить проблему.

Если вы человек небогатый, возможно проблема решится сама – вам не удастся купить новый автомобиль. Купив подержанный, повремените его украшать и начищать. В процессе учебы вы, может быть, и кузов помнете и фары высадите. Вот когда безаварийная езда перестанет быть для вас мечтой, тогда и отремонтируете вашего "коня" как следует и украсите, как душа пожелает.

Предположим, вы человек богатый. Тогда для вас не будет проблемой купить себе специально для учебы подержанный, очень дешевый, но исправный автомобиль. Когда учеба закончится, может быть закончится и его жизнь, а, может быть, пересев уже на ваш новый и дорогой, вы сможете продать тот, который использовали для учебы. Количество денег, которое вы в таком случае сэкономите, может значительно превышать стоимость даже закончившего свою жизнь специального "учебного" авто. Даже если вы и стукнете его несколько раз во время тренировок, новый автомобиль останется, цел и невредим.

Если вас не устраивает ни тот и ни другой вариант, то, может быть, вы сможете, специально для обучения, арендовать не новый автомобиль у друзей, родственников, или в какой-нибудь организации. Во всяком случае, придумайте любой вариант, но не губите дорогой и прекрасный механизм неумелым обращением.

Давно уже миновало время парусного флота, а моряков до сих пор учат ходить по морям на допотопных, казалось бы, парусниках. Зачем? Затем что управлять таким кораблем, заставлять его повиноваться воле человека, вести его против ветра очень и очень нелегко. Вождение парусника требует предельной собранности, концентрации усилий и непрерывной бдительности, как от команды, так и от капитана. И в этих испытаниях у будущих моряков накапливается опыт, нарабатывается привычка действий в экстремальных ситуациях. После такой школы вождение современных высокоавтоматизированных судов дается гораздо легче.

С автомобилем картина похожая. Сейчас с каждой новой моделью, особенно если она дорогая, все больше и больше функций передается механизмам, водитель все больше и больше разгружается от работы. Одновременно все слабее и слабее становится "чувство автомобиля". Чтобы управлять внедорожником с мощным гидроусилителем руля и автоматической коробкой передач, не нужно тратить много усилий. Но водитель, приученный к кажущейся легкости управления, в критической дорожной обстановке, зачастую, не чувствуя реакции колес и двигателя, попадает в сложную ситуацию, из которой не всем удастся выбраться без потерь. Поэтому, проходя курс обучения, не садитесь за руль современных мощных "автоматов". За ним вы успеете насидеться потом, когда навыки, полученные на "копейке" или "шестерке", позволят вам уверенно управлять любимым, самым современным, самым мощным и самым скоростным "автомонстром".

Вообще, наиболее подходящий автомобиль для первоначального обучения – это "Нива". Он тяжел в управлении, что требует дополнительных усилий от новичка (а это весьма полезно), но чрезвычайно устойчив на ходу и, главное, будучи легковым, имеет понижающую передачу и блокировку дифференциала. Какие это дает преимущества для "учебной" машины, об этом потом, а сейчас только скажу, что это желательный, но не обязательный вариант. Учиться водить можно на любом "Жигуленке" или "Москвиче". Можно и на любых иномарках, лишь бы у них не было автоматической коробки передач. Но, научившись уверенно водить "Ниву", на других машинах вы будете "летать" по трассе без малейшего затруднения.

Я обещал вам, что учиться вы будете без посторонней помощи. И это так. Но, все же, вообще без чужой помощи вы не обойдетесь. Ведь машину нужно пригнать к тому месту, где вы будете упражняться. После того, как урок закончен, нужно будет отвести ее назад, к месту стоянки. Для этого нужен человек, который уже умеет водить машину. Да и во время ваших упражнений не худо, чтобы за вами кто-нибудь приглядывал. Но это все. Сверх этого вам посторонняя помощь не понадобится.

Второе важное обстоятельство – место, где вы будете упражняться. Такое место найти не так уж трудно. Главное, чтобы это место было ровное, хорошо, если асфальтированное. Оно должно быть вдали от трассы и через него не должны ездить другие автомобили. Площадка у старого, заброшенного завода, дно какого-нибудь заброшенного карьера, просто обширный заасфальтированный тупик на трассе, огороженная площадка под строительство и т. д. Автодромы – то не везде есть, вот и будем тренироваться на закрытой от посторонних глаз площадке. Совершенно обязательное условие – на площадке и рядом не должно быть рытвин, канав, оврагов, склонов, спусков к реке. Совсем не обязательно, чтобы площадка была огорожена, но обязательно, чтобы за ее пределами не было столбов, колодцев, торчащей из земли арматуры, болота или ручья. Словом, выезжайте за город, и присмотрите подходящую, достаточно ровную и достаточно обширную поляну, опушку или луг. Время года роли не играет, можно тренироваться летом, можно зимой. Но если вы будете тренироваться зимой, то обязательное условие – площадка не должна быть занесена снегом, не должна иметь бугристой поверхности из-за намерзшего льда. Обычная ровная замерзшая земля без ледяных торосов вполне подойдет. Но все же лучше тренироваться, когда тепло – верхняя теплая одежда будет вам сильно мешать поначалу. Еще одно условие. Все ваши тренировки вы будете проводить только в светлое время суток. Лишние сложности с освещением дороги вам поначалу совершенно не нужны.

И еще несколько слов о водительских курсах. Практика показала, что на курсы нужно идти только для того, чтобы получить навыки для сдачи экзамена по вождению. А это совсем не то, что нужно на трассе. Поэтому на курсы вам обязательно придется пойти, но только тогда, когда вы уже прилично сами научитесь водить автомобиль. Если этого не сделать, то либо нужно идти учиться на специальных симуляторах, что достаточно дорого, либо судорожно пытаться ухватить за несколько занятий массу сложных и не всегда наглядных навыков. Даже

когда вы занимаетесь с индивидуальным инструктором, нужно не только осваивать вождение, но еще и выстраивать с ним отношения, что не всегда получается, особенно у женщин. В результате экзамен с грехом пополам вы сдадите, но на трассе будете беспомощны так, как будто вовсе и не учились вождению. Другое дело, когда вы идете на курсы, уже умея автомобилем управлять. Тогда и с инструктором отношения сложатся, и обучение сведется к шлифовке навыков. Поэтому самостоятельная подготовка позволит вам сохранить нервы, деньги и время, когда вы станете сдавать экзамены, а потом осваивать свое место на трассе.

И, наконец, последнее. Сейчас удостоверение на право вождения можно очень легко купить и многие этим пользуются. Но если у вас есть голова, а в этой голове есть хоть искра разума, **никогда не выезжайте на трассу без подготовки, но с купленными правами!** Человек в автомобиле на трассе, не умеющий им управлять – это потенциальный убийца, способный за минуту отправить на тот свет несколько ни в чем не повинных людей. Все же автомобиль – средство повышенной опасности и садясь за руль, вы берете на себя немалую ответственность за чужие жизни, как тех, кто сидит рядом с вами, так и тех, кто встречается вам на дороге. Поэтому, без малейшего преувеличения, человек за рулем, не умеющий управлять автомобилем – преступник, а его выезд на трассу – преступление. Поэтому, сначала научитесь владеть автомобилем, а сдать экзамены, потом окажется очень легким делом. И тогда право на управление вы получите без всяких затруднений.

А теперь приступим. Будем с автомобилем знакомиться.

Прежде, чем вы сядете за руль, нужно проверить, соответствует ли его техническое состояние требованиям безопасности. Это сделать самостоятельно вы не сможете. Это должен сделать кто-то, кто хорошо разбирается в автотехнике. Мастер из автосервиса, водитель с многолетним стажем или специалист диагностического центра. Для ваших ближайших целей совершенно обязательно, чтобы автомобиль имел исправные тормоза (ножной и стояночный), исправное рулевое управление, исправные замки передних дверей. Передние сидения, особенно сидение водителя, должны быть жестко закреплены и во время движения не должны шататься и качаться. Желательно, чтобы положение сиденья, хотя бы водителя, можно было регулировать по росту. Лобовое стекло должно быть прозрачным и не искажать вид на дорогу из машины. Двигатель должен легко заводиться и устойчиво работать на холостом ходу в разных ситуациях. Попросите, чтобы карбюратор отрегулировали для вас на повышенные обороты холостого хода. Пусть вас не смущает, что вы не знаете, что это такое, просто попросите сделать так, как здесь написано. Это нужно для того, чтобы двигатель не "глох" при любых режимах работы. Сцепление не должно "вести" или пробуксовывать. Остальные параметры, описанные в **Правилах**, желательны, но на первых порах не обязательны.

Специально для тех, кто никогда не обращал внимания на устройство автомобиля и пользовался им исключительно, как пассажир: **В принципе, все автомобили одинаковы!** Вы скажете, как же так, вон их сколько, и все они разные! Большие и маленькие, красные и желтые, длинные и короткие, безобразные и красивые. Всё правда, и, тем не менее. Все автомобили устроены по одному принципу. Я говорю, конечно, о легковых автомобилях. Если вам интересно поупражняться в езде на грузовике или, скажем, на автокране, то для этого уж точно будет нужно пройти специальное обучение на соответствующих курсах. Там вы узнаете, чем этот вид автомобиля отличается от тех, на которых ездят люди для собственного удовольствия или по собственным делам. Но легковые автомобили принципиально ничем не отличаются друг от друга. У всех есть помещение, где сидят пассажиры, называемое **кузов** или **салон**, как хотите. Этот **кузов**, как правило, передвигается на четырех **колесах**. У каждого автомобиля есть **двигатель**, который крутит **колеса**. На этих колёсах и передвигается **кузов**. Перед каждым водителем обязательно расположен **руль**, "баранка" – на шоферском жаргоне, с помощью которой можно автомобилем управлять. Чтобы затормозить в необходимом случае, есть **тормоза**, которые можно привести в действие, нажав педаль и, пожалуй, все. Отличия в наборе

органов управления и разных вспомогательных услуг ничего не меняют, по сути. **Колеса** всегда пневматические, **двигатель**, как правило, работает на бензине. Современный массовый легковой автомобиль, имеющий столетнюю историю, сформировался единообразно для всех стран и всех марок. Вот почему, научившись водить любой его тип, любого завода, любой страны – производителя, потом вы сможете очень быстро, при необходимости, пересест за руль любого другого, не потеряв практически ничего в навыках вождения. Даже освоение всякой дорогой автоматизированной экзотики пройдет у вас без осложнений.

Но, покончим, наконец, с предисловиями.

Все упражнения, описанные в этой главе, вы будете выполнять в неподвижном автомобиле, на стоянке. Стоянка может быть в любом месте, на любой свободной площадке. Главное здесь состоит в том, чтобы вам никто не мешал и чтобы вы никому не мешали. Для безопасности поставьте под колеса колодки, предохраняющие автомобиль от перемещения, или просто подложите какие-нибудь тяжелые предметы. Прежде всего, откройте настежь дверцу со стороны водителя. Это с левой стороны, если смотреть туда, куда должна ехать машина. (Предполагается, что ваша машина, обычная, с левым рулем. Если нет, то откройте правую дверку). Перед вами предстанет **водительское место** во всей своей красе. Это **кресло**, где вы будете сидеть. Над креслом повыше и немного впереди вы увидите знаменитую "баранку" – круглое, достаточно большое **рулевое колесо**. Внизу, под "баранкой", на полу, вы увидите три небольших плоских площадки на тонких "ножках", крайняя правая из которых будет подлинней. Это, если смотреть слева – направо, – **педаль сцепления, педаль тормоза, и акселератор** – в просторечии – **"педаль газа"**. Можете потрогать их пока руками, надавить, посмотреть, как они двигаются. В глубине, за креслом водителя, с правой стороны от него по ходу машины (или с левой стороны, если машина с правым рулем), вы увидите два рычага. Один – с достаточно большой круглой головкой (может быть даже прозрачной, с каким-нибудь цветочком или фигуркой для украшения, внутри), второй с заметной кнопкой на конце. Тот, который с круглой головкой – **рычаг переключения передач**, тот который с кнопкой – **рычаг стояночного тормоза**. Еще перед водителем находится **передняя панель**, на которой много всяких циферблатов и лампочек, но пока она нам не понадобится. Еще, если приглядеться, либо под рулем, либо на **передней панели** находится **скважина замка**. Так уж повелось с давних пор, что автомобиль "заводят" при помощи "**ключа зажигания**", вставляя его в знаменитый «**замок зажигания**». Что он зажигает, пока не важно, но без него вы не обойдетесь. Иногда скважина, куда вы будете этот ключ вставлять, сразу не видна, но найти ее обязательно нужно. Она может быть в самых экзотических местах, но всегда вблизи руля и всегда на виду. Еще раз просмотрите место водителя и потрогайте все названные органы управления. Закройте дверцу и откройте ее снова, для того, чтобы запомнить, как это делается.

Теперь садитесь на водительское место. Поскольку органы управления расположены довольно тесно, то усаживаться несколько неудобно. Поэтому, залезая, придерживайтесь рукой за руль. Женщинам, чтобы ничего не мешало, лучше заниматься в брюках, тем более что сейчас это распространенная женская одежда. И туфли желательно надеть без каблуков. Предварительно, пусть кто-нибудь до занятий отрегулирует вам расстояние от водительского кресла до педалей и наклон его спинки по вашему росту. Когда вы сядете в кресло, устройтесь поудобнее. Правая нога у вас должна постоянно находиться на **педали газа** (с правой стороны), левая – около **педали сцепления** (с левой стороны). Вставьте **ключ зажигания** в скважину **замка зажигания**, но **не поворачивайте его ни в коем случае**. Возьмитесь двумя руками за **руль** и посмотрите перед собой на дорогу. Вам должно быть удобно в кресле, спина должна прочно опираться на спинку кресла, ноги должны чуть подогнутыми находиться рядом с педалями справа и слева. Руки на **руле** с обеих сторон, чуть выше середины, пальцы обхватывают обод **рулевого колеса**. Вот это и есть основная посадка водителя. За рулем вы не должны напря-

гать корпус, работать должны только руки и ноги. И голова, конечно. А теперь уберите руки с руля, подожмите ноги, убрав их с педалей, и выньте из замка **ключ зажигания**.

И вот вам

Первое упражнение

Глядя на дорогу, вставьте ключ зажигания в замок правой рукой, перенесите обе руки на руль, поставьте ноги на педали (левую на педаль сцепления, правую – на педаль газа). Уберите руки и ноги в исходное положение.

Когда вы будете водить машину, смотреть на педали, рычаги, отслеживать, как двигаются руки и ноги вам будет некогда, хватило бы внимания заметить, как меняется дорожная обстановка, поэтому **все упражнения нужно выполнять "слепым методом", не глядя.**

Итак, начнем!

*Проделайте это упражнение столько раз, сколько необходимо, чтобы без ошибки попасть руками и ногами в нужное место. **Ключ зажигания** должен вставляться в замок с первого раза, ноги должны становиться на педаль без ёрзаний и примериваний. Не переходите к другим упражнениям, пока все необходимое у вас не будет получаться с первого раза и точно. Ключ должен попадать в замок сразу, ноги должны правильно вставать на педали. Руки должны попадать на руль тоже автоматически. Первое время можно иногда подглядывать, куда у вас что попало, но все же желательно это упражнение делать, глядя только на дорогу перед собой. Когда, наконец, ваши ноги будут правильно становиться на **педали сцепления и "газа"**, понажимайте плавно и осторожно и ту и другую. Постарайтесь, **глядя на дорогу**, нажать каждую педаль на четверть, на треть, наполовину, на три четверти. Проделайте это несколько раз, пока не поймете, как нужно действовать ногами, нажимая на педали. Попробуйте сначала каждую педаль отдельно, потом понажимайте их вместе, навстречу друг другу (то есть, одну педаль нажимаете, другую, нажатую, отпускаете). Не торопитесь, добивайтесь точности движений. Когда управление двумя педалями начнет у вас получаться более менее точно, переходите ко*

Второму упражнению

Глядя на дорогу, перенесите правую ногу с педали "газа" на педаль тормоза. Верните ее на педаль «газа».

*Это упражнение исключительно важно потому, что навык, полученный при его выполнении, может на трассе спасти вам жизнь. Управление **педалью тормоза** должно быть точным и безупречным. Нужно добиться, чтобы вы попадали с **педали "газа"** на **педаль тормоза** и обратно автоматически и без малейших заминок. При этом должна перемещаться только верхняя часть стопы, пятка должна оставаться почти на месте.*

*Поэтому проделайте его столько раз, сколько необходимо, чтобы добиться этой точности, перемещая ногу с педали на педаль многократно. При выполнении упражнения левая нога должна постоянно находиться на **педали сцепления**, не нажимая ее. Когда вы освоитесь с упражнением, начните по очереди нажимать то одну педаль, то другую (то **педаль сцепления**, то **педаль тормоза**), перенося ногу с **педали "газа"**. И, уже в самом конце, попробуйте нажать **педаль сцепления**, и, чуть-чуть погодя, с небольшой задержкой, **педаль тормоза**. Прделайте это много раз. Нужно добиться такого навыка, чтобы движение **педаль сцепления** и **тормоза** совершалось плавно и почти одновременно. Не забывайте только переносить ногу на **педаль тормоза** с **педали "газа"** По-прежнему, в самом начале упражнения, можно подглядывать за движениями ног, но закончиться упражнение должно четкими движениями **при взгляде перед собой на дорогу**.*

Выполняем

Третье упражнение

Нажав педаль сцепления до упора, и поставив ногу на педаль "газа", начинаем постепенно отпускать педаль сцепления и одновременно нажимать педаль "газа".

Так вы будете начинать движение на автомобиле потом, когда придет время заводить мотор. Это упражнение нужно выполнять до тех пор, пока одновременное встречное движение педалей не будет получаться у вас точно и легко. Попробуйте делать его очень медленно, чем медленнее – тем лучше. И, как всегда, переходите к следующему, только если все у вас будет получаться уверенно и без заминок. Сложность тут заключается в том, что усилие, которое вы затрачиваете на то, чтобы удерживать педаль сцепления в нажатом состоянии, значительно превышает усилие, затрачиваемое на нажатие педали "газа". Но эта сложность вполне преодолима, и через какое-то количество повторений все пойдет на лад.

Итак, если вы повторите все упражнения достаточное количество раз, то сев в кресло водителя уже не будете думать, куда поставить ногу, и как нажать ту или другую педаль. Ноги, стало быть, заработают почти автоматически. И если первое время еще придется думать, на какую педаль поставить ноги и что нажать сначала, что потом, то после некоторого количества километров, преодоленных за рулем, всякие мысли на эту тему перестанут вас беспокоить. Все будет происходить как бы само собой. Теперь осталось заставить самостоятельно работать руки.

Для этого сначала проделайте

Четвертое упражнение

Глядя на дорогу, возьмитесь обеими руками за руль. После этого снимите правую руку с руля, и не отрывая взгляда от дороги, опустите ее на головку рычага переключения передач.

*Прodelайте это упражнение столько раз, чтобы в результате не искать этот рычаг, а сразу обхватывать его головку ладонью так, чтобы все пальцы, направленные вниз, как бы "держали яблоко". Теперь пошатайте рычаг слева – направо и обратно несколько раз. Он должен в некоторых пределах свободно ходить туда-сюда. Если этого не происходит, попробуйте потянуть его на себя с некоторым усилием. Рычаг должен заскользить к вам и выйти из зацепленного положения. И теперь, пошатав им вправо-влево, вы должны убедиться, что в некоторых пределах он свободно перемещается поперек машины. Если так не получится, то попробуйте с некоторым усилием толкать его от себя. При этом, заскользив от вас, он должен выйти, наконец, из зацепленного положения. Пошатайте его несколько раз вправо – влево. Таким образом вы будете ставить **рычаг переключения передач в нейтральное положение**, на шоферском жаргоне – "на нейтраль".*

Снимите руки с руля и рычага и попробуйте сделать все движение полностью: поставив руки на руль, снимите правую, обхватите головку **рычага переключения передач** и пошатайте его вправо-влево. Прodelайте это упражнение столько раз, сколько нужно, чтобы ваши руки двигались без участия взгляда и мысли. Если не получается, то хотя бы без участия взгляда.

В дальнейшем, все упражнения будут подаваться вам в виде, пригодном для автомобиля с обычным, левым рулем. Для "праворульного" автомобиля все будет то же самое, но управлять **рычагом переключения передач** и **рычагом стояночного тормоза** вам придется уже левой рукой.

Теперь прodelайте

Пятое упражнение

Глядя на дорогу, поставьте обе руки на руль. Не снимая левой, снимите правую и нащупайте рукоятку рычага стояночного тормоза. Обхватите ее пальцами, поставив большой палец на верхнюю кнопку рычага.

В отличие от рычага переключения передач, этот рычаг направлен кнопкой вперед по ходу машины и лишь слегка приподнят над полом. Поэтому, когда вы будете его искать, руку нужно опускать гораздо ниже. Когда вы научитесь находить его достаточно уверенно, усложните упражнение и, обхватив рукоятку рычага, нажмете на кнопку. При этом рычаг может потянуться вниз. Не отпуская нажатую кнопку, опустите рычаг до пола. Посередине машины, вдоль всей ее длины, может проходить туннель карданного вала, поэтому – до пола – это значит – положите рычаг на поверхность такого туннеля. После опустите рычаг и верните руку на руль. Напоминаю, что во время всей процедуры, левая рука должна находиться на руле. Теперь опять правой рукой найдите рычаг стояночного тормоза, обхватите пальцами рукоятку, найдите кнопку, нажмете ее слегка большим пальцем правой руки и сильно потяните рычаг вверх до упора. Вытянув его до конца, опустите кнопку. При этом, возможно, раздастся несколько щелчков, и рычаг останется в приподнятом состоянии. Так вы будете "затягивать" и "отпускать" стояночный тормоз. Верните руку на руль, проделывайте это упражнение до тех пор, пока затягивание стояночного тормоза не будет вызывать у вас никаких затруднений.

Вот вам первые пять упражнений. Сколько времени вы затратите на их освоение, не важно. Важно только то, что без них нечего и думать тронуться в путь. Здесь я ничего не выдумал – эти движения вы будете потом повторять много тысяч раз в день. Собственно, из них и складывается работа водителя. Конечно, это не все движения, их будет еще достаточно, но для начала освоите именно эти пять упражнений. Причем имейте в виду, что тут вам представлен в сконцентрированном виде тот минимум, без которого вы не сможете обойтись ни в каком случае. А что бывает, если что-нибудь забыть, что-нибудь не сделать или сделать неправильно, я вам сейчас расскажу. Может быть вам будет веселее тренироваться. Однажды я хотел выгнать новенькую машину из гаража. Въезжать в гараж приходилось передом, а выезжать, соответственно, задом. Так там был устроен въезд. И вот, сев за руль и слегка приоткрыв дверку со стороны водителя, чтобы видеть задние колеса (левое заднее колесо), я включил задний ход и стал отпускать сцепление. Из-за неудобной позы нога соскользнула с педали и машина прыгнула назад. При этом дверка распахнулась и воткнулась в стенку. Потом, на совершенно новой машине пришлось править левую дверь. Сейчас, когда все движения за рулем у меня доведены до полного автоматизма, таких приключений уже не происходит. Ноги и руки в любой позе, в любом положении все равно сделают свою работу.

И другой случай. Я ехал между панельными домами по достаточно узкой асфальтовой дорожке. Справа был небольшой склон, а на его вершине стояла девочка лет трех-четырёх. Напротив нее, с другой стороны дороги стояла ее бабушка. Пока я приближался, обе стояли неподвижно. Но, как только я поравнялся с девочкой, та от страха кинулась спасаться к бабушке, прямо мне под колеса. У меня в этот момент произошло мгновенное помутнение сознания, очевидно, тоже от страха. Когда я опомнился, машина стояла неподвижно, мотор заглох. Моя нога с силой нажимала на педаль тормоза, так, что мне стоило больших усилий снять ее оттуда. Причем, заметьте, я совершенно не помню, что в этот момент произошло. Повернув голову налево, я увидел, что там бабушка успокаивает плачущую, но совершенно целую девочку, держа ее на руках. А мне пришлось несколько минут приходиться в себя, прежде чем я смог снова тронуться в путь. К счастью, автоматизм у меня к тому времени уже был.

Руки-ноги сработали сами собой, без участия сознания. Не будь такого, возможно мне не пришлось бы писать эту книгу.

В заключение первого урока несколько слов специально для женщин. Милые дамы! Ваше отношение к автомобилю напоминает отношение первобытного человека к грозному и безжалостному богу. Оно переполнено благоговением и страхом. Во всяком случае, у большинства женского населения. Как-то так повелось, что женщины неохотно берутся за руль, предоставляя это тяжелое дело мужчинам, но зато, при малейшей опасности или даже просто в сложной или непонятной ситуации, легко этот руль бросают и норовят на полном ходу выскочить из машины. Почему-то считается, что только самые отчаянные, самые смелые и бесшабашные из женщин могут освоить вождение и то, если им повезет.

Успокойтесь! Автомобиль – всего лишь груды мертвого металла, искусно обработанного и скрепленного мужчинами. В нем нет абсолютно ничего загадочного и непознаваемого. Мало того, бесстрастная статистика показывает, что как раз именно женщины – лучшие водители. Они более аккуратны и внимательны на дороге, у них намного меньше бывает аварий. И учатся женщины вождению быстрее и результат обучения надежнее. Так в чем же дело? А дело, как мне кажется, в том, что в нашей стране автомобилей было всегда недостаточно. А в личном пользовании и тем более. И в то время, когда женщины занимались своими, как принято было считать, "женскими" делами, мужчины крутили "баранку". Полвека назад профессия шофера была элитной и престижной. Сейчас, когда количество автомобилей в личном пользовании возрастает год от года в геометрической прогрессии, дошла, наконец, очередь и до женщин. Но если мужчины знакомы с автомобилем уже более семидесяти лет, то женщины, в массе, только начинают к нему присматриваться. А жизнь сейчас такая, что иногда без автомобиля обойтись невозможно. Современной бизнес-леди, чтобы успеть переделать все необходимые дела нужно быстро и уверенно передвигаться. Приходится "вставать на колеса" волей-неволей. Вот и берутся они за "рога" страшного зверя так, как будто сражаются с разозленным быком на арене. Будь у женщин навыки обращения с техникой столь же долгие, как у мужчин, проблем бы не было. Нет же их у женщин в автомобильной стране – Америке. Но поскольку наши женщины в силу специфики нашей жизни заняты, в основном, другими делами, от техники ждут одних только неприятностей.

И чтобы этих неприятностей избежать, я предлагаю вам строго придерживаться той последовательности в выполнении упражнений, которая вам здесь предложена. Не забегать вперед, не откладывать ничего на потом. Если вы терпеливо и аккуратно пройдете весь курс, все 10 уроков, то уверяю вас, у вас все получится. Мало того, вы поймете, что такая страшная и рычащая груды металла, внутри которой вы находитесь, вполне подвластна вашей воле. И вы даже не заметите, как придет внутренняя уверенность и спокойствие, и вы начнете наслаждаться ощущением скорости. А о вашей безопасности я уже позаботился. Нужно только точно и неукоснительно выполнять все предложенные рекомендации.

Перед вторым уроком, так как мы будем тренироваться на площадке, может быть далеко от дома, приготовьте заранее что-нибудь, что можно подложить под все колеса и загрузите всё приготовленное в багажник автомобиля. Хорошо, если это будут специальные колодки, но можно обойтись и без них. Можно использовать любые предметы, например, половинки кирпичей, лишь бы они надежно подкладывались под колесо и не давали ему двигаться.

Урок второй. Выезжаем

Теперь вы будете проделывать упражнения уже на присмотренной заранее площадке. До тех пор, пока вы не будете уверенно управляться с автомашиной, желательно, чтобы тот, кто ее доставит на место занятий со стоянки, остался бы с вами до окончания всех упражнений этого урока. На всякий случай. Однако не давайте ему вмешиваться в ваши действия и комментировать их. Лишь в самом крайнем случае его помощь может понадобиться. Но это не обязательно. Все возможные меры безопасности будут предусмотрены по ходу вашей учебы. Нужно ли повторять, что в предлагаемых вам упражнениях нет ничего лишнего, что здесь предусмотрен минимум того, что вы должны делать, чтобы учеба была успешной?

Итак. Автомобиль доставлен к месту учебы. За эту поездку его двигатель прогрелся, машина в исправном состоянии, в баке достаточно бензина и водительское место ждет вас. Но не торопитесь. Сначала подложите под все колеса колодки, кирпичи, деревянные бруски, словом все то, что вы приготовили заранее. Нужно это для того, чтобы при ваших ошибках, когда вы будете запускать **двигатель**, машина не пришла бы в движение. Это пока рановато. И хорошо, если вы возьмете с собой на тренировку сотовый телефон. На всякий случай.

Теперь залезайте в машину, захлопните дверку водителя и поудобнее устраивайтесь на водительском месте. **Ремни безопасности** пока можно не пристегивать. Руки на **руле**, левая нога на **педали сцепления** (но не нажимает на нее), правая на **педали "газа"** и тоже ее только касается. **Ключ зажигания** уже вставлен в **замок**, если нет, то вставьте его сами, глядя на дорогу перед собой. Перенесите правую руку на **рычаг стояночного тормоза**. Наощупь проверьте, что **тормоз "затянут"**. Если нет, затяните, как сказано в пятом упражнении прошлого урока. А теперь, как сказано в четвертом упражнении, перенесите правую руку на **рычаг переключения передач** и подвигайте им поперек машины туда-сюда. Рычаг должен двигаться без усилия. Если это не получается, сделайте все то, что описано дальше в четвертом упражнении, но добейтесь, чтобы рычаг свободно перемещался на небольшое расстояние поперек машины без усилия. Таким образом, вы поставите его **"на нейтраль"**. Все это вы должны автоматически проделывать всякий раз, когда садитесь за руль. Эта привычка для водителя сродни привычке мыть руки перед едой. Можно, конечно, и не мыть, но последствия могут быть плачевными. Не поставив рычаг на нейтраль и запустив двигатель, вы можете ненароком наехать на вашего друга, который стоит рядом и не ждет от вас подобного поступка.

Автомобиль не живое существо. И хотя иногда говорят про его "норов", что он "строптив" и так далее, но это не более чем художественные преувеличения. Чаще всего автомобиль ведет себя странно и непредсказуемо потому, что вы что-то делаете не так, или что-то не делаете вообще. Поэтому, обращаю ваше внимание еще раз на то обстоятельство, что действия, здесь описанные, **обязательны** для любого водителя и для любого автомобиля. По мере учебы таких действий будет все больше и больше, но произвольно сокращать их число, выпускать те из них, которые кажутся вам необязательными или ненужными, нельзя ни в коем случае. Двигатель в десятки лошадиных сил и автомобиль весом больше тонны при неумелом обращении даже в самой простой ситуации могут принести много вреда. Поэтому, **не занимайтесь самостоятельностью, выполняйте все действия строго так, как описано.**

Итак. Вы сидите в кресле водителя, левая рука на **руле**, ноги на **педалях**, правой рукой вы только что поставили **рычаг переключения передач в нейтральное положение** и вернули ее на **руль**.

А теперь сделайте

Первое упражнение

Глядя на дорогу перед автомобилем, перенесите правую руку на ключ зажигания. Обхватите его головку пальцами, как вам удобно. Поверните его до упора по часовой стрелке и продержите его в таком состоянии несколько секунд, потом отпустите и верните правую руку на руль. Подождав около минуты, правой рукой поверните ключ до упора против часовой стрелки. Верните правую руку на руль.

Насколько это упражнение важно, вы поймете, когда узнаете, как автоматизм в умении запускать двигатель спас три жизни – мою, жены и дочери. Однажды, когда мы все втроем переезжали в городе из одного места в другое, у меня «заглох» двигатель. «Заглох» не где-нибудь, а на трамвайных рельсах, и не когда-нибудь, а точно перед приближающимся трамваем. Как это случилось, не важно, важно то, что до столкновения оставалось десять секунд. Я не преувеличиваю, не более десяти! Что-либо предпринимать было уже некогда, трамвай на полной скорости шел точно на машину, и если бы дошел, то под его колесами осталась бы куча рваного металла, перемешанного с нашими костями и обильно политая нашей кровью. И тогда, я, совершенно автоматически, как в бреду, повернул **ключ зажигания** до отказа по часовой стрелке и держал его так до тех пор, пока машина на **стартере** не выползла из-под трамвая. Мы были спасены, а заодно и вагоновожатая, и кое-кто из пассажиров. Я не сразу уехал с этого места, а в себя пришел, наверное, лишь в конце дня.

Если место, где вы упражняетесь, тихое, то вы сразу услышите характерное завывание стартера и почти одновременно шум запускаемого двигателя. Не исключено, что при этом автомобиль дернется и попытается выпрыгнуть из своих оков. В этом случае вам ни в коем случае не нужно пугаться. Просто выпустите ключ зажигания из рук. Уверяю вас, все быстро прекратится, только на приборной доске зажжется красная лампочка и то не у всех автомобилей. Значит, вы плохо поставили рычаг переключения передач "на нейтраль". Чтобы это исправить, нужно повернуть ключ зажигания до упора против часовой стрелки (выключить зажигание) и перенести руку на рычаг переключения передач. Снова попытайтесь установить его на нейтраль и после этого снова поверните ключ зажигания до упора по часовой стрелке. Повторяйте упражнение до тех пор, пока двигатель не будет запускаться быстро и легко. Именно для этого у вашего автомобиля карбюратор должен быть отрегулирован на повышенные обороты "холостого хода". Не исключено, что никакого завывания и шума двигателя вы не услышите, хотя, как вам кажется, ключ повернут до упора. Это значит, что его нужно поворачивать дальше, преодолевая заметное сопротивление пружины замка зажигания, до тех пор, пока появится завывание стартера, а потом и шум работающего двигателя. Не забывайте, только, после появления шума двигателя, выпускать ключ из рук. В этой ситуации двигатель будет работать до тех пор, пока вы не выключите зажигание (повернете ключ зажигания до упора против часовой стрелки).

Дав двигателю поработать некоторое время на "холостых оборотах" (при ненажатой педали "газа") попробуйте чуть-чуть нажать эту педаль. Шум двигателя станет сильнее. Нажмите еще чуть-чуть, двигатель громко зашумит. В заключение упражнения быстро, плавно и сильно надавите на педаль "газа" и также быстро и плавно отпустите ее. Двигатель "взрвет". Не пугайтесь, так и должно быть. Прodelайте это упражнение несколько раз, чтобы приучиться слышать двигатель на разных режимах. Не держите, только педаль "газа" нажатой до упора долго. Быстро отпускайте ее после того, как вы заставили двигатель "взречь".

Может быть, если дело происходит зимой, а вы долго готовитесь к выполнению упражнения, двигатель успеет остыть, и не будет запускаться. Тогда найдите под рулем головку троса управления дроссельной заслонкой карбюратора и слегка вытяните ее на себя.

Эта головка чаще всего на отечественных автомобилях представляет из себя небольшую Т-образную рукоятку, расположенную недалеко от замка зажигания. Попробуйте завести двигатель с прикрытой дроссельной заслонкой, потянув за головку троса. Когда двигатель заведется и достаточно прогреется, верните головку троса в прежнее положение, надавив на нее до упора. Если же так получится, что вам вначале вообще не удастся запустить двигатель, пусть эту процедуру на ваших глазах сначала проделает ваш сопровождающий. В крайнем случае, найдите кого-нибудь постороннего и обратитесь к нему с такой просьбой.

Впоследствии вы сможете по звуку двигателя примерно определять его состояние, главным образом число оборотов, и ориентироваться, в каких условиях как нажимать на акселератор (педаль "газа"). А сейчас, все, что вам нужно – это научиться уверенно запускать двигатель, и уметь менять его число оборотов, нажимая на педаль "газа".

Скажу специально для женщин. Запустить двигатель и научиться управлять им с помощью педали "газа" – первый и очень важный психологический барьер для человека, ранее не имевшего дела с автомобилем. Одно дело сидеть в автомобиле, когда в нем тихо и ничто не движется, и совсем другое – когда все рычит, стучит, дрожит и кажется, вот-вот развалится. Но это только впечатление, не больше. Посидите в автомобиле с запущенным двигателем, "поиграйте" педалью "газа", послушайте рев двигателя на разных режимах и вибрацию автомобиля и обнаружите, что ничего страшного нет, вам станет скучно, и вы захотите продолжать дальше.

А тогда выключите двигатель, выйдите из машины, предварительно проверив, что ручной тормоз "затянут", выньте из под колес все подложенные вами предметы и уберите их подальше от машины. Садитесь снова на место, и, не включая двигатель, проделайте еще одно предварительное упражнение.

Второе упражнение

Сидя на водительском месте в основной позе водителя: ноги на педалях, руки на руле, спина плотно прижата к спинке кресла, глядя на дорогу перед собой, поверните руль влево на один оборот. После этого верните руль в исходное положение. Затем поверните руль на один оборот вправо. Верните руль в исходное положение.

*Чтобы повернуть руль в любую сторону, необходимо из основного положения рук на руле – руки на **ободу рулевого колеса**, пальцы обхватывают **обод**, несколько выше середины, оставить одну руку на **руле**, другой (с той стороны, в которую вы хотели бы повернуть) перехватить **обод** близко к самой высокой его точке. После этого сильно потянуть перехватившей рукой вниз до тех пор, пока, вращая **руль**, она не придет в то место, где была раньше, в основном положении. При этом противоположную руку не снимайте с **обода** до тех пор, пока она не поднимется почти до вершины **рулевого колеса**. После этого перехватите её назад, в положение чуть выше середины **рулевого колеса**. Вы должны попасть опять в основное положение рук на руле. Повторяя этот процесс, можно повернуть **руль** в любую сторону до упора. Чтобы повернуть налево, перехватывать нужно начинать левой рукой, правая должна оставаться на **ободе**, чтобы повернуть направо, начинать перехватывать нужно правой рукой.*

Поворачивать **руль**, когда автомобиль стоит на месте, занятие очень утомительное. Колеса с трудом скребут землю и поворачиваются неохотно. Но это, с другой стороны, очень полезно. Во-первых, вы научитесь крепко держать **руль** в руках, во-вторых, узнаете пределы его возможного проворачивания. Поэтому повторяйте упражнение до тех пор, пока не научитесь крутить **руль** совершенно свободно в обе стороны. Недостатком этого упражнения является то, что во время движения не нужно будет прикладывать таких усилий, чтобы **руль** повернуть, поэтому вы сразу загоните его в крайнее положение, но это при первом трогании с поворотом даже полезно. Впоследствии вы научитесь соразмерять усилия с сопротивлением руля и поймете, что управлять машиной, если ходовая часть исправна, можно вообще двумя пальцами. Но это потом, а сейчас, крутите **руль** на месте до тех пор, пока это занятие не будет для вас простым и легким. Освоившись с одним оборотом, крутите **руль** до упора в ту и другую сторону (вправо и влево). Можно в конце даже высунуться в окно и посмотреть, как движется левое переднее колесо под действием руля. Но это если только вы сами захотите.

Теперь все предварительные упражнения окончены. Нужно трогаться. Но тут необходимо кое-что сказать о площадке, где вы в первый раз тронетесь в путь. В той стороне, в которую поедет ваш автомобиль, не должно быть никакого уклона или подъема. Проверить это можно, отпустив **рычаг ручного тормоза**. Если автомобиль двинется самостоятельно, то нажмите **педаль ножного тормоза** и, не отпуская ее, снова затяните **рычаг ручного тормоза**. После этого отпустите **педаль ножного тормоза**. И попросите вашего сопровождающего переставить автомобиль в такое место, где с опущенными тормозами он будет стоять неподвижно, а перед ним будет 40 – 50 метров ровной площадки.

А теперь действительно поехали.

Третье упражнение

Сидя в водительском кресле в основной посадке (руки на руле, ноги на педалях), захлопните дверцу, проверьте "нейтраль" рычага переключения передач и если надо, установите ее. Поворотом ключа зажигания заведите двигатель, верните руки на руль. Правой рукой отпустите рычаг стояночного тормоза вниз до упора. Верните руку на руль. Нажмите, также до упора, педаль сцепления. Теперь включите первую передачу рычагом переключения передач. После этого, держа руки на руле, медленно отпускайте педаль сцепления, чуть-чуть нажимая педаль газа. Всё, **ПОЕХАЛИ.**

Включить первую передачу можно, передвинув при нажатой педали сцепления рычаг переключения передач до упора к себе (поперек машины) и немного вперед. Обычно это так. Но, бывает, что у некоторых автомашин первая передача включается к себе и назад. Поэтому до начала урока попросите, чтобы вам показали, как включается первая передача.

В дальнейшем все упражнения вы будете выполнять именно на первой передаче, но тут нужно учитывать одно неприятное обстоятельство. Длительное движение на первой передаче, да еще на повышенной скорости может привести к перегреву двигателя и закипанию охлаждающей жидкости, особенно на стареньком автомобиле. Поэтому после каждого получаса езды на первой передаче, делайте перерыв на десять минут, выключая двигатель и давая ему остыть. Заодно и сами передохнете.

Почти наверняка, когда вы будете отпускать педаль сцепления, вы либо забудете нажать педаль "газа", либо нажмете ее слишком слабо. В этом случае двигатель будет перемещать машину вперед рывками, пока не "заглохнет", а машина остановится. Не пугайтесь. Снова нажмите педаль сцепления. Верните рычаг переключения передач в нейтральное положение. Отпустите сцепление. Поверните ключ зажигания против часовой стрелки до упора и верните руки на руль. После этого снова попробуйте проделать все, о чем говорится в этом упражнении и так до тех пор, пока у вас машина не покатится плавно вперед. Может в первый раз случиться и так, что машина "прыгнет" вперед и помчится с большой скоростью. Значит, вы слишком сильно нажали на педаль "газа" и слишком резко бросили педаль сцепления. Но, все равно, не пугайтесь, просто уберите ногу с педали "газа" вообще. Машина сразу поуменьшит свою резвость и, может быть, начнет двигаться рывками. Снова поставьте ногу на педаль "газа" и слегка придавите ее. Машина перестанет дергаться и поедет ровно и не очень быстро. Но если вы сильно испугались, то бросьте все, кроме руля, дотянитесь правой рукой до ключа зажигания и поверните его до упора против часовой стрелки. Машина остановится. Чтобы остановить ее с гарантией и побыстрее, дополнительно нажмите на педаль тормоза.

Вообще, в любой опасной или кажущейся вам опасной ситуации во время учебы, делайте только две вещи – выключайте зажигание и нажимайте на педаль тормоза. Все остальные рычаги будете приводить в исходное состояние (рычаг переключения передач на "нейтраль", рычаг стояночного тормоза "затянут"), когда машина остановится.

Напоминаю, что все манипуляции, описанные здесь, необходимо проделывать "слепым методом", глядя на дорогу перед собой.

Думаю, что после десяти-двадцати неудачных попыток, вы, наконец, нащупаете такое взаимное соответствие между отпусканием педали сцепления и нажатием педали "газа", после которого машина будет начинать движение без рывков и "прыжков". Если ваша машина "Нива", проблем у вас вообще не будет. Дополнительно ко всем манипуляциям включите понижающую передачу, и вы сможете тронуться, как бы не бросали педаль сцепления.

Мощности двигателя на понижающей передаче хватит, чтобы стронуть машину с места даже на "холостом ходу", т.е. с ненажатой **педалью "газа"**. Именно этим "Нива" неоценима для неопытных водителей. (Включить **понижающую передачу** можно, подвинув вперед маленький рычажок, который торчит перед **рычагом переключения передач**. Это проделывается, когда **рычаг переключения передач** стоит на **нейтрали**, либо когда **педаль сцепления** нажата до отказа. Рычаг побольше, торчащий там же, не трогайте.)

Но если ваша машина не "Нива", помучиться вам придется. И все равно, нужно тренироваться до тех пор, пока стронуть машину с места и заставить ее проехать по прямой десятков метров перестанет быть для вас проблемой. Если таким образом вы начинаете выезжать за пределы площадки, остановите машину и попросите вашего спутника перекатить ее на исходную позицию. К сожалению, без этой помощи вы пока не обойдетесь, зато все остальное будете делать самостоятельно.

Повторяю, что останавливать машину пока вы будете, **выключая зажигание**, нажимая на **педаль тормоза**, и лишь потом приводя все рычаги в исходное положение.

Заставить автомобиль двигаться – второй психологический барьер, что для мужчин, что для женщин. Вместо того чтобы радоваться, что, повинуясь его воле, машина уже едет, человек обычно пугается этого долго ожидаемого события и старается как можно быстрее движение прекратить. И чтобы полностью избавить вас от страха, необходимо много-много раз проделать следующее упражнение

Четвертое упражнение

Заставив автомобиль двигаться, нажмите педаль сцепления, одновременно уберите ногу с педали "газа". Правую руку перенесите на рычаг переключения передач, поставьте его на "нейтраль". Верните руку на руль. Отпустите педаль сцепления, перенесите правую ногу с педали "газа" на педаль тормоза и нажмите ее. После остановки автомобиля, "затяните" рычаг стояночного тормоза.

Таким образом, вы научитесь не только заставлять автомобиль двигаться, но и прекращать его движение.

Теперь ваша задача – повторять третье и четвертое упражнения до тех пор, пока вы совершенно свободно не научитесь "трогаться" и останавливаться. Делать это нужно, держась за руль, но, не поворачивая его. Когда доступная вам длина площадки будет использована, просите сопровождающего переставить его на исходную позицию, и начинайте все сначала. Нужно добиться, чтобы трогались и останавливались вы совершенно свободно.

Но что делать, если ваш сопровождающий ушел, и вы занимаетесь в полном одиночестве. Можно тренироваться и в этом случае, только перед началом движения нужно вывернуть руль влево почти до упора и двигаться, удерживая его в этом положении. Ваш автомобиль будет все время двигаться по кругу, и вы не выедете за пределы площадки. Только в этом случае вам нужно тщательнее следить за педалью "газа" и добиваться, чтобы автомобиль ни в коем случае не "прыгал" и не слишком разогнался.

Когда вы научитесь уверенно начинать движение и уверенно останавливаться, для дополнительной шлифовки этого умения проделайте следующее упражнение.

Пятое упражнение

Постарайтесь проехать некоторое расстояние – 20-30 метров (можно по кругу) насколько возможно медленно. Чем медленнее, тем лучше. Повторяйте это упражнение до тех пор, пока движение со скоростью пешехода или лучше, черепахи, не будет для вас затруднительным.

Это упражнение выполняется следующим образом. Держа обороты двигателя на некотором минимальном, но вполне устойчивом уровне или вообще отпустив педаль "газа", нажимайте педаль сцепления до упора и держите её почти до полной остановки автомобиля. Но, как только автомобиль начнет останавливаться, плавно отпускайте педаль сцепления, чуть-чуть дополнительно нажимая педаль "газа". Автомобиль снова начнет слегка разгоняться. Тогда вы опять выжимаете педаль сцепления и чуть-чуть отпускаете педаль "газа". Автомобиль начнет останавливаться. Тогда вы снова отпускаете педаль сцепления и чуть-чуть нажимаете педаль "газа". И так без конца. Поездив так некоторое время, вы удивитесь, насколько послушными станут педали и насколько послушным будет автомобиль. Еще лучше устроить соревнование с кем-нибудь, кто тренируется на другом автомобиле – кто медленнее проедет, скажем, 100 метров по прямой. Вам будет и тренировка и развлечение.

После выполнения всех упражнений, если конечно, вы следовали моим рекомендациям и занимались усердно, трогаться и останавливаться, манипулировать педалями и рычагами вы уже умеете. И если занимались много, то умеете изрядно. Вы уже не боитесь автомобиля и не считаете поездку на нем чем-то непостижимым, доступным только избранным. И это хорошо. Но у вас отсутствует еще один немаловажный элемент водительского навыка – вы не умеете управлять движением автомобиля. Для того чтобы этот навык появился, сделайте следующее упражнение.

Шестое упражнение

Запустив двигатель и приведя автомобиль в движение по прямой, начинайте поворачивать руль влево во время движения. Вращайте руль налево до тех пор, пока автомобиль не начнет двигаться по кругу небольшого (в два-три корпуса автомобиля) диаметра. Удерживайте руль в этом положении некоторое время. Поездив таким образом несколько минут, вращайте руль в обратную сторону, не прекращая движения, пока автомобиль не начнет двигаться прямо. В этот момент остановите автомобиль. Прделайте все то же самое, но в правую сторону.

Вот теперь вы поймете, почему все предыдущие упражнения необходимо было делать "слепым методом", не глядя на рычаги и педали. Как только вы стали работать рулем, вам будет не до того, чтобы контролировать глазами, куда пошли ноги, куда руки. Ваше дело будет следить за дорогой. Поэтому, если вы стали выполнять это упражнение, и обнаружилось, что ноги не попадают туда, куда надо, руки хватаются не за то, или крутят руль не туда, рычаги включаются не те и не туда, снова повторяйте предыдущие упражнения, в навыках которых вы обнаружили у себя явно видимые недостатки. Но, предупреждаю опять – не занимайтесь самодеятельностью, не видоизменяйте упражнений, не выдумывайте своих. Это будет вам позволено через несколько лет практической безаварийной езды. Создавайте свою школу и учите новичков, а пока строго следуйте моим предписаниям.

Выполняя упражнение, обязательно начинайте их с колесами, поставленными для движения прямо и лишь проехав несколько метров, начинайте крутить руль. Добившись движения по кругу, попробуйте немного прибавить "газу", потом снова уменьшите его. И запомните, что ни в коем случае, как бы вам не хотелось, не переходите пока на вторую и более высокие передачи. Конечно, на первой двигатель "ревёт", а скорость очень мала, но это обстоятельство как раз и оберегает вашу жизнь даже в том случае, если вы вдруг уедете не туда, куда нужно или воткнетесь в какой-нибудь забор. И еще раз напоминаю, если вы видите, что складывается опасная ситуация, не паникуйте, выключайте зажигание и давите на педаль тормоза.

В экстренных случаях, когда нет времени даже выключить зажигание, убирайте срочно правую ногу с педали "газа" (буквально отдергивайте) и изо всех сил резко давите ей на педаль ножного тормоза. Но это только во время учебы, поведение на дороге будет отличаться от поведения на учебной площадке и об этом будет сказано в свое время.

И никогда, запомните, никогда, не вынимайте ключ зажигания из скважины замка во время движения.

Если вы попытаетесь это сделать, то замок защёлкнется в непредсказуемый момент, вы потеряете возможность управлять автомобилем, и если дело будет происходить на трассе, то можете сложить там свою буйную головушку.

Прделав упражнение в левую сторону достаточно много раз, то есть, начиная движение по прямой и заканчивая его тоже выходом на прямую, сделайте то же самое, но в правую сторону. Навык должен появиться такой, что крутить руль в любую сторону для вас не должно быть затруднительно. И все это "на ходу". Когда повороты вправо и влево будут у вас получаться уже хорошо, переходите к следующему упражнению.

Седьмое упражнение

Начав движение по прямой, поверните руль влево и, удерживая его в этом положении, сделайте несколько кругов в левую сторону. Потом, не прекращая движения, начинайте поворачивать руль в правую сторону до тех пор, пока у вас не получится правый круг. Сделав несколько кругов в правую сторону, поворачивайте руль на ходу в левую сторону, пока не сделаете несколько левых кругов. Меняя правые и левые круги, сделайте "восьмерку" несколько десятков раз.

Фигура, которую вы будете делать, не что иное, как знаменитая "восьмерка", обязательный элемент экзаменов по вождению в органах ГИБДД. Поэтому, раз уж вы до нее дошли, крутите ее в разные стороны до тех пор, пока у вас не потемнеет в глазах. "Восьмерку" необходимо делать безукоризненно, иначе экзамена по вождению вы никогда не сдадите, и вам придется права покупать, а свое отношение к этой процедуре я уже высказал.

Вначале ваша "восьмерка" может быть совершенно произвольной. Как получается, так и получается. Главное здесь, научиться уверенно крутить руль на ходу в разные стороны. Но впоследствии, когда это занятие вам наскучит, придется перейти к более сложному ее варианту. Вы уже будете примерно представлять себе, какого диаметра круги может описывать ваша машина с полностью вывернутым рулем, поэтому разметьте "восьмерку" необходимого диаметра на земле таким образом, чтобы из машины ее хорошо было бы видно. Это можно сделать, например, насыпав желтого песка на черную землю или серый асфальт, черной земли на серую дорогу, только не делайте разметку с помощью кирпичей или других предметов, возвышающихся над уровнем дороги. Даже если вы промахнетесь, помех движению автомобиля не должно быть. Кроме того, с любой удобной вам стороны разметьте прямую дорожку, по которой вы будете на восьмерку заезжать (и выезжать, если сможете). Итак, тренажер у вас готов. Заводите машину и крутитесь в "восьмерке" до головокружения, стараясь только не выезжать за размеченные границы. Если "восьмерка" получится у вас маловатой, не поленитесь и разметьте еще одну "восьмерку" большего диаметра так, чтобы меньшая находилась внутри.

Поскольку в этом упражнении в концентрированном виде присутствуют все навыки, которые вы получили в результате проработки предыдущих двенадцати, то на него нужно обратить особое внимание. И добиться безукоризненного выполнения всех его элементов. Хорошо бы вам сходить туда, где инспектора ГИБДД принимают экзамены, и посмотреть, как это упражнение выполняют другие водители. А потом подстроить свое собственное, приблизив его к тому, что требуется при сдаче экзамена.

Если вы дошли до окончания последнего упражнения, то значит, вы уже вполне владеете автомобилем, правда еще только на своем тренировочном "пятакке". Но это уже значит, что автомобиля вы не боитесь и управляетесь с ним вполне уверенно. Теперь можно обойтись без надзора и сопровождающего, дальнейшие упражнения вы можете проделывать совершенно самостоятельно. Но, ради вашей безопасности, все же имейте всегда с собой сотовый телефон в полной боевой готовности и парочку-тройку друзей, которые просто будут вас охранять от чужого, ненужного любопытства. Конечно, если вы тренируетесь возле деревни вдалеке от автотрассы, то можно к таким предосторожностям не прибегать, в остальных же случаях помните и о другой стороне безопасности – безопасности от лихих людей. Береженого, как говорится, Бог бережет.

Урок третий. Качу, куда хочу

Опять я предполагаю, что все двенадцать предыдущих упражнений вы проделали добросовестно и можете уверенно заставить автомобиль двигаться в любую сторону. Теперь, я надеюсь, вы понимаете, что автомобиль никакое не злое чудовище, а, в крайнем случае, смиренная, послушная лошадка, всецело подвластная вашей воле. И тренироваться на изолированной площадке вам уже снова стало скучно. Душа просится на простор, на трассу, душа хочет скорости и мелькания верстовых столбов. И опять я хочу сказать – не торопитесь, все это от вас никуда не убежит, но навыков, которые вы уже получили, совершенно недостаточно, чтобы хотя бы высунуть нос на трассу. Поэтому продолжаем тренироваться.

Тот самый **рычаг переключения передач**, которым вы уже столько поработали, позволяет изменять скорость автомобиля при одном и том же положении **педали "газа"**,

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.