

Краевое государственное бюджетное
профессиональное образовательное учреждение
«Сосновоборский механико-технологический техникум»

МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ
Памятка для начинающего водителя

Разработал Арбузов А.Д. – преподаватель-инструктор

Сосновоборск 2018

Предисловие

Настоящее пособие предназначено для тех, кто только начинает осваивать технику управления автомобилем. Как в любом деле в вождении можно быть мастером, а можно быть просто водителем. Но обязательное условие для всех, кто решил стать водителем – это научиться надежной, безопасной езде на наших **российских** дорогах.

Задача настоящего пособия – помочь будущим водителям в приобретении навыков управления. Задача нелегкая, но при достаточной степени упорства и терпения, как ученика, так и учителя, вполне достижимая. Итак, «поехали» на автомобиле ВАЗ 2106.

Подготовка к началу движения

1 Отрегулировать сиденье и зеркала, пристегнуть ремень безопасности.

Ошибки:

- 1) при регулировке сиденья забывают или не умеют зафиксироваться;
- 2) либо слишком близко подъезжают к рулю, либо слишком далеко;
- 3) регулировку зеркала делают через форточку;
- 4) неправильно устанавливают зеркало, что вынуждает при движении «бычиться» или вытягивать шею. Правильная установка зеркала: голова прямо смотрит вперед, скосив глаза в зеркало надо увидеть кончик своего автомобиля и все пространство за автомобилем;
- 5) при усаживании в кресло, сильно давят спиной на спинку сиденья, что часто приводит к его поломке.

2 Завести автомобиль: проверить положение рукоятки переключения передач – она должна быть в нейтральном положении, выжать сцепление до упора, правую ногу поставить на педаль газа, ключ зажигания повернуть по часовой стрелке до упора и держать до момента заводки (не более 10 сек). Услышав звук заработавшего двигателя, отпустить ключ – он сам вернется в исходное положение.

Если двигатель не завелся с первой попытки, повторно следует заводить через 30-40 сек (дать аккумулятору «отдохнуть»). Ключ зажигания при этом надо повернуть против часовой стрелки – выключить зажигание.

Если двигатель не заводится через 2-3 сек, надо слегка поджать педаль газа, а как только двигатель заведется, слегка погазовать.

Ошибки:

- 1) не находят нейтральное положение рукоятки переключения передач;
- 2) забывают выжать сцепление;
- 3) ключ зажигания не поворачивают до упора – не замыкают плотно контакты в замке зажигания;
- 4) не слышат момент заводки двигателя – продолжают держать ключ при заработавшем двигателе;
- 5) при неустойчивой работе двигателя забывают «погазовать», либо давят на педаль газа слишком сильно – машина «ревет».

Начало движения

Перед началом движения необходимо осмотреться по сторонам (начиная движение вы не имеете права создавать помехи другим участникам дорожного движения: автомобилям, велосипедам, пешеходам и т.д.), включить указатель поворота соответствующего направлению (включить любой указатель, если автомобиль начинает движение прямо), выжать сцепление до упора, включить первую передачу (рука должна быть расслаблена), опустить рукоятку ручного тормоза (слегка приподняв её и нажав кнопку), добавить газу (машина должна «зарычать» - но не «зареветь») и отпустить педаль сцепления до момента трогания машины; уловив момент трогания («схватывания» сцепления), задержать педаль сцепления и выдержать несколько секунд, пока машина не пойдет уверенно; убедившись, что машина уверенно набрала скорость, плавно отпустить педаль до конца и убрать ногу с педали.

Чтобы не забывать очередность действий при трогании машины рекомендуется пользоваться считалкой 1, 2, 3 и 1, 2, 3, где

- 1 – это осмотреться по сторонам,
- 2 – это включить указатель поворота,
- 3 – это нажать педаль сцепления и
- 1 – это включить первую передачу,
- 2 – это опустить вниз рукоятку ручного тормоза,
- 3 – это прибавить газу.

После того как машина тронулась и заняла положение в полосе – выключить указатель поворота.

Ошибки:

- 1) не оглядываются в зеркала и по сторонам перед троганием;
- 2) забывают включить указатель поворота, или намеренно не включают, считая, что никого нет, «моргать» некому, или что машина идет прямо, и нет необходимости включать сигнал;
- 3) не выжимают сцепление до упора, или слишком медленно нажимают;
- 4) при включении передачи не чувствуют момент включения, слишком сильно зажимают рукоятку (рука зажата) или включение делают резким движением – рывком;
- 5) при опускании рукоятки ручного тормоза забывают нажать кнопку фиксатора (если она не нажимается, начинают с силой давить на рукоятку вниз);
- 6) при добавлении газа сильно давят на педаль газа, или вообще на нее не нажимают, боясь, что машина «заревет» (не «чувствуют» машину);
- 7) при отпуске педали сцепления отпускают педаль газа;
- 8) пятка левой ноги при отпуске педали цепляется за пол (она должна висеть в воздухе).

Перестроение в рядах.

Большинство аварий (ДТП) водители совершают в процессе маневрирования, поэтому при перестроении, совершении обгона, объезда, поворотов направо и налево и разворотов необходимо помнить одно «золотое» правило: **прежде чем повернуть «баранку» - поверни сначала голову.** То есть перед маневром необходимо осмотреть

не только пространство сзади в зеркалах заднего вида, но и обязательно то пространство, куда собираешься повернуть. Существуют так называемые «слепые» зоны, которые не просматриваются водителем ни прямым зрением, ни в зеркалах заднего вида. Техника выполнения этого приема следующая: например, двигаясь в правом ряду, вам надо перестроиться в левый ряд; включите указатель левого поворота, гляньте в зеркало заднего вида (оцените ситуацию сзади), поверните влево голову на 90° (оцените ситуацию в «слепой» зоне слева от автомобиля) и только убедившись, что никто сзади вас не приступил к обгону вашего автомобиля, и что слева сзади в «слепой» зоне никого нет –поворачивайте **плавным** движением рулевое колесо влево; заняв место в соседнем ряду, выключите указатель поворота и продолжайте движение.

Ошибки при перестроении:

- 1) забывают включить соответствующий сигнал поворота;
- 2) не осматривают соседний ряд, куда собираются перестроиться, и особенно часто не осматривают «слепую» зону;
- 3) слишком крутым движением руля направляют машину в соседний ряд-это опасно тем, что водитель транспортного средства, находящийся в соседнем ряду и не замеченный вами не успевает притормозить или отвернуть от вас.

Переключение передач.

После начала движения автомобиля по мере его разгона возникает необходимость переключения передач с первой на вторую и далее на третью и четвертую. Существуют примерные ориентиры момента переключения: на первой передаче едем до 20 км/ч; вторую включаем с 20 км/ч и разгоняем до 40 км/ч, затем переключаемся на третью и разгоняемся до 60 км/ч, затем переключаемся на четвертую (прямую) передачу. Если коробка передач пятиступенчатая, то на четвертой передаче разгоняем машину до 80 км/ч и переключаемся на пятую.

При снижении скорости движения ориентиры момента переключения примерно такие же.

Моменты переключения также легко определить по звуку работающего двигателя. При разгоне двигатель, набирая обороты, начинает как бы «завывать». Уловив момент начала этого «завывания» надо переключиться на следующую, повышенную передачу. При снижении скорости момент переключения определяется по началу натужной работы двигателя, обороты его при этом снижаются.

Переключение передач должно осуществляться плавным, не силовым движением руки. **Резкие движения здесь абсолютно исключаются.**

Техника выполнения переключения передач следующая: разогнав машину на первой передаче до чуть более 20 км/час (или на слух уловив «завывание» двигателя), нажимают на педаль сцепления, одновременно отпустив педаль газа, правой рукой берут рукоятку переключения передач и плавным движением (не силовым) переводят ее из положения первой передачи в положение второй передачи. При переводе рукоятки несколько задерживают ее в положении нейтральной передачи. Плавным движением отпускают педаль сцепления до конца, и поле этого плавно нажимают на педаль газа. Переключения на третью, четвертую и далее пятую передачи, а также переход на пониженные передачи (например, со второй передачи на первую) делают также, только без задержек в нейтральном положении.

Ошибки при переключении передач:

- 1) не разгоняют машину до нужного момента или, наоборот, затягивают разгон на первой передаче, машина при этом «ревет»;
- 2) нажимая на педаль сцепления, забывают при этом отпустить педаль газа (машина в это время «ревет»);
- 3) резко рвут рукоятку переключения передач, сильно зажимают головку рукоятки, не чувствуя характерных щелчков, «хрустиков» при включении передачи;
- 4) не находят нужное положение включенной передачи, чаще всего рукоятка остается в положении нейтрالي;
- 5) не нажимают педаль сцепления до конца;
- 6) при отпуске педали сцепления делают это быстрыми, а иногда резкими движениями (отдергивают ногу);
- 7) при отпуске педали сцепления нога пяткой скользит по полу, не обеспечивается плавность движения;
- 8) не отпустив педаль сцепления до конца нажимают на педаль газа - машина при этом дергается;
- 9) при переключении смотрят на рукоятку переключения передач или вниз на педаль сцепления (при этом теряется контроль за траекторией движения автомобиля).

Развороты.

Развороты, а особенно развороты на перекрестках с интенсивным движением считаются наиболее сложным маневром, требующим внимательности, собранности и хладнокровия.

Разворот на перекрестке выполняют из **крайнего левого** положения, если же ваша дорога на перекрестке узкая и вам не хватает радиуса для разворота, надо искать другое место.

Для выполнения маневра при разрешающем сигнале светофора выйти на перекресток, встать перед воображаемой линией центра пересекаемой проезжей части, пропустить встречные транспортные средства и закончить маневр.

При развороте на перекрестке, идя по главной дороге, также выходим на середину перекрестка, останавливаемся с таким расчетом чтобы встречное транспортное средство могло тоже выполнить разворот или поворот налево, пропускаем встречных и заканчиваем маневр.

При развороте на перекрестке, находясь на второстепенной или равнозначной дороге выходить на середину перекрестка нельзя. Надо ждать удобного момента, находясь перед пересечением проезжих частей.

При развороте на перекрестке с интенсивным встречным движением часто не хватает длительности горения зеленого сигнала и, выехав на середину перекрестка, мы вынуждены стоять и ждать, пока встречный поток не остановится на загоревшийся им красный сигнал светофора; транспортные средства, которые находятся на пересекаемой дороге и начинают движение на загоревшийся им зеленый сигнал светофора должны дать вам закончить маневр. Здесь надо учитывать, что многие водители, собираясь начать движение, предполагают, что вы завершаете маневр поворота налево, начинают движение вместе с вами и существует вероятность столкновения с ними.

Техника выполнения разворота на регулируемом перекрестке с интенсивным движением следующая: например, двигаясь в правом ряду, мы перестраиваемся в крайний левый ряд, перед перекрестком занимаем крайнее левое положение в левом ряду, при зеленом сигнале светофора выходим на середину перекрестка, останавливаемся до центра перекрестка и ждем или разрыва в потоке встречного транспорта или, когда встречный поток останавливается на красный сигнал, начинаем движение, контролируя транспортные средства слева и справа, начинающие движение на зеленый сигнал, и только убедившись в безопасности движения, завершаем маневр.

Ошибки при развороте:

- 1) забывают включить указатель левого поворота, или включают его уже непосредственно на перекрестке;
- 2) не занимают крайнее левое положение, или выезжают на сторону встречного движения;
- 3) не выезжают на середину перекрестка, ждут встречных перед пересечением или же заезжают за середину перекрестка или даже за перекресток;
- 4) делают маневр, забыв переключиться на пониженную передачу (чаще всего на первую);
- 5) при совершении маневра вяло работают рулевым колесом, вследствие чего не хватает радиуса поворота;
- 6) сильно давят на педаль газа, машина при этом не вписывается в траекторию разворота, может даже заехать в кювет или бордюр, или на встречную полосу;
- 7) при завершении маневра вяло работают рулевым колесом обратно, вследствие чего машина уходит на встречную полосу (делают «петли»);
- 8) не выдерживают траекторию разворота до середины перекрестка, вследствие чего при завершении маневра встречаются с теми транспортными средствами, которые идут следом налево по правильной траектории.

Повороты направо.

При этом маневре необходимо помнить правило: **поворачивая направо – «оближи» бордюр**. То есть, поворачивая направо, надо перед поворотом перестроиться в правый ряд, занять в нем крайнее правое положение и с включенным заранее правым сигналом поворота, поворачивать, держась рядом с бордюром примерно в метре (не более) и после поворота заняв место в крайнем правом ряду продолжать движение.

Ошибки при правом повороте:

- 1) не занимают крайнее правое положение или же слишком близко проходят рядом с бордюром, цепляя его;
- 2) не включают сигнал поворота;
- 3) при завершении маневра не попадают в крайний правый ряд, выезжая во второй ряд или на встречную полосу;
- 4) не сбрасывают газ во время маневра и на большой скорости не успевают вырулить машину в правый ряд – она выходит или в соседний ряд или утыкается в бордюр.

Повороты налево.

При поворотах налево (на перекрестке или вне его) надо всегда помнить – пропусти встречное транспортное средство (кроме случая движения налево по главной дороге, меняющей направление налево).

Техника выполнения этого маневра похожа на разворот, она немного проще: займите крайнее левое положение и с включенным левым сигналом поворота, выходите на середину перекрестка, дождитесь прохождения встречных транспортных средств или их остановки на красный сигнал светофора, оглянитесь назад слева и в «слепую зону» пропустите «дураков», обгоняющих вас с грубым нарушением правил и закончите маневр. Заканчивая маневр, надо сразу определить ряд, в который вы повернете, занимать можно любой, но для начинающего водителя лучше «целиться» в первый ряд. В этом случае идущие за вами более быстроходные машины займут левые ряды.

Не забывайте при поворотах и направо и налево контролировать пешеходов, переходящих проезжую часть, куда вы поворачиваете – вы обязаны не мешать им.

Ошибки при левом повороте:

- 1) не занимают крайнее левое положение в своем направлении;
- 2) забывают перед маневром включить левый сигнал поворота;
- 3) или слишком рано поворачивают «баранку» (уходят на встречную полосу) или слишком поздно (выходят за пределы перекрестка);
- 4) неправильно оценивают расстояние до встречного транспортного средства (или поворачивают перед носом встречного, или слишком долго ждут его – сзади уже начинают сигналить).

Остановки.

В процессе движения водитель делает остановки своего автомобиля. По своему характеру остановки подразделяют на три вида: вынужденные остановки, преднамеренные и остановки по условиям движения.

Вынужденная остановка – это когда против желания водителя надо остановиться: сломался автомобиль, стало плохо водителю или пассажиру, разболтался груз на верхнем багажнике. Она производится в любом месте и устраняется причина остановки. При этом должна быть включена аварийная сигнализация и выставлен знак аварийной остановки.

Остановки по условиям движения водитель совершает, когда останавливается перед пешеходным переходом, на красном сигнале светофора или уступает дорогу другому транспортному средству, имеющему преимущество и т.п.

При остановке на запрещающий (красный) сигнал светофора выбор места остановки многие водители даже со стажем делают неверно. Здесь кто во что горазд – одни перед светофором, другие перед пешеходным переходом (если он есть), третьи на самом переходе и т.п. Правила дорожного движения эту ситуацию определяют четко: останови машину при красном сигнале светофора перед линией пересечения проезжих частей (не мешая при этом пешеходам, переходящих улицу на зеленый свет светофора), а если есть стоп-линия, тогда перед ней.

Преднамеренные остановки водители совершают по своему желанию и намерению; например, чтобы высадить пассажира, сходить в магазин и т.п. При преднамеренной остановке водитель должен в первую очередь определиться в каком месте он припаркует автомобиль, затем включает указатель соответствующего поворота, нажимает на педаль сцепления и выключает передачу в нейтральное положение, убирает левую ногу с педали, ногу с педали газа переносит на педаль тормоза, плавно тормозит машину и на погашенной скорости начинает подворачивать к правому или левому бордюру (обочине), выравнивает машину и окончательно ее фиксирует ножным тормозом, выключает указатель поворота и ставит на ручной тормоз.

Ошибки при остановке:

- 1) неверно выбирают место для остановки (или под запрещающим знаком, или на пешеходном переходе или на автобусной (троллейбусной) остановке, или напротив бокового проезда и т.п.);
- 2) забывают включить указатель поворота или включают не тот;
- 3) при выключении передачи в нейтральное положение, забывают нажать на педаль сцепления или нажимают, но не до упора в пол;
- 4) с силой дергают рукоятку переключения передач, не чувствуют момента выхода рукоятки в нейтральное положение или проскакивают нейтральное положение и включают ошибочно другую передачу;
- 5) спешат ставить машину на ручной тормоз – машина еще движется, а «ручник» уже дергают вверх;
- 6) не выравнивают машину параллельно краю проезжей части.

Перекрестки.

При подходе к перекрестку водитель должен определиться: какой перекресток регулируемый, нерегулируемый, равнозначный или неравнозначный.

Если вы видите, что перекресток регулируется светофором, ваше внимание должно быть направлено на сигнал светофора (установленные на этом перекрестке знаки приоритета в данный момент не действуют, они заработают, когда светофор сломается или заработает в режиме желтого мигающего сигнала). Если светофор горит красным сигналом, вы включаете передачу в нейтральное положение, накатом подкатываетесь к линии пересечения проезжих частей и плавно тормозите автомобиль перед этой линией. Если в момент подхода перед вами переходят дорогу пешеходы на зеленый сигнал светофора, надо остановиться и пропустить пешеходов. При загорании желтого сигнала светофора, вы должны быть уже подготовлены к движению: включена первая передача, правая нога на педали газа – и как только загорится зеленый сигнал светофора – отпускаете педаль сцепления (предварительно нажав на педаль газа). Пересекать линию пересечения на загоревшийся желтый сигнал светофора запрещено.

Если вы подходите к перекрестку и вам горит зеленый сигнал – никаких проблем с прохождением перекрестка не возникает, здесь только надо осмотреться по сторонам и убедиться, что на вашем пути и на пересекаемой улице нет «дураков», т.е. проходящих перекресток на красный сигнал светофора. Учитывая, что таких людей на наших перекрестках всегда можно встретить, проходите перекресток всегда на сниженной скорости.

Если при подходе к перекрестку перед вами замигал зеленый сигнал светофора, вам надо определиться: сумеете ли вы при вашей скорости и расстоянии до перекрестка пересечь линию пересечения при зеленом мигающем сигнале светофора. И хотя правила дорожного движения разрешают водителю проходить линию пересечения при загоревшемся желтым сигнале, не применяя экстренного торможения перед перекрестком, ситуация в этом случае выглядит очень опасно, т.к. в реальной обстановке многие водители начинают движение в пересекаемом направлении на загоревшийся им желтый сигнал после красного.

Если вы подходите к перекрестку по главной дороге, то у вас преимущество в движении перед теми, кто находится на пересекаемой дороге, и перед встречными транспортными средствами, которые перед вами поворачивают налево или разворачиваются. Но если вы поворачиваете налево или разворачиваетесь, то вам надо, выйдя на середину перекрестка, пропустить встречные машины, идущие прямо или поворачивающие направо.

Не забывайте, **поворачивая направо или налево на перекрестке пропускать пешеходов, переходящих проезжую часть на той дороге, куда вы поворачиваете.** Это общее требование и для этого не обязательно наличие в этом месте пешеходного перехода.

Если вы подходите к перекрестку, на котором нет светофора (или он работает в режиме мигания желтой секции) и на нем отсутствуют знаки приоритета, ваша обязанность пропустить те транспортные средства, которые приближаются к перекрестку справа от вас («помеха справа»), а, поворачивая налево еще надо пропустить встречные транспортные средства, а заканчивая разворот еще и тех, кто выезжает на перекресток справа от вас.

Взаимоотношения с пешеходами.

Проблема «пешеход-водитель» является одной из самых трудных для начинающего водителя, да и не только для новичка – многие, даже опытные водители со стажем не выполняют своих обязанностей по отношению к пешеходам.

Здесь надо четко знать, кто кому должен. Мы, водители, должны пешеходам в трех местах.

Первое – это на пешеходном переходе; второе – это в жилой зоне и третье – это при поворотах на перекрестках. Во всех других местах пешеходы не должны мешать движению транспортных средств.

При приближении к пешеходному переходу, обозначенному дорожным знаком или разметкой «зебра» (а может быть и знаком, и разметкой) водитель должен проанализировать ситуацию и определиться, создаст ли он помеху пешеходам, которые намереваются перейти дорогу. Если, например, пешеход начал переходить дорогу с противоположного края, а вы в это время проезжаете по пешеходному переходу и не помешали ему, то есть он не остановился, ожидая пока вы проедете, и не побежал, боясь вас, то вы можете ехать, не останавливаясь – с вашей стороны нарушения не будет.

Если же пешеход остановился на проезжей части, и ждет, пока вы проедете, вы должны остановиться перед пешеходным переходом (знаком, зеброй, стоп-линией) и дать возможность ему закончить переход.

Часто бывает, что пешеход ожидает вас, стоя на тротуаре. В этом случае вы можете проезжать, не останавливаясь (преимущество в движении у пешехода наступает

только тогда, когда он сходит с тротуара на проезжую часть), но в этой ситуации надо быть предельно внимательными и контролировать его поведение – в случае его неожиданного выхода на проезжую часть, быть готовым к экстренной остановке. Конечно, в этой ситуации пешеход не прав, но в случае наезда на него водитель будет нести ответственность в определенной степени.

При движении в жилых зонах (дворовых территориях, АЗС, в гаражных массивах и т.п.) у пешехода безусловное преимущество в движении – будьте предельно осторожными. Обстановка здесь осложняется, тем, что вы проезжаете рядом с игровыми площадками, подъездами, где внезапное появление детей является обычной ситуацией.

И, наконец, при поворотах на перекрестках контролируйте тех пешеходов, которые переходят ту дорогу, на которую вы поворачиваете. И опять же преимущество у этих пешеходов будет только при нахождении их на проезжей части дороги (улицы). Наличие в этом месте «зебры» или знаков «Пешеходный переход» в этой ситуации совершенно не обязательно.

Это общее требование правил дорожного движения – **поворачиваешь на перекрестке – пропусти пешеходов.**

Ошибки во взаимоотношениях с пешеходами:

1) неверно оценивают ситуацию на пешеходном переходе: проезжают мимо стоящего на переходе пешехода и говорят: «Он ведь стоит, не идет» (а разве нормальный человек пойдет под проходящую машину);

2) останавливаются, видя стоящего на тротуаре пешехода;

3) наезжают на уже идущего перед машиной пешехода;

4) пропускают «на всякий случай» всех пешеходов на дороге, даже переходящих с грубыми нарушениями правил (в этом случае надо применять звуковой сигнал и быть готовым к экстренной остановке);

5) останавливаются, когда пешеход начал движение по пешеходному переходу с противоположного края дороги (улицы);

6) неверно выбирают место при остановке для пропуска пешеходов (это должно быть сделано или перед знаком, или перед «зеброй» или перед стоп-линией).

Расположение транспортных средств на проезжей части.

При движении по любой проезжей части, будь то дорога, улица, гаражные и дворовые проезды и т.п. водитель обязан разделить ее пополам (найти середину) и двигаться в правой половине, отдавая другую половину встречному транспортному средству.

Двигаться по встречной половине или посередине проезжей части даже при отсутствии других транспортных средств является грубым нарушением (кроме обгона, объезда).

При движении на многополосных дорогах держать машину надо строго по полосе. При отсутствии разметки, это бывает довольно трудно, особенно в зимних условиях, тем не менее, водитель обязан соблюдать рядность. Надо найти воображаемую линию середины дороги и теперь свою половину разделить на то количество машин, которое вмещается рядом друг с другом с интервалами между ними

около 1 м (расстояние при этом до правого края проезжей части и до центра дороги тоже должно быть около 1 м).

Ошибки при расположении:

- 1) на узкой дороге едут посередине дороги;
- 2) на широкой дороге не могут определить количество полос и обычно едут между первой и второй полосой, заставляя идущих следом с более высокой скоростью выезжать на встречную половину;
- 3) едут слишком близко от тротуара, что опасно заездом на него и потерей управлением автомобилем.

Езда по скользким дорогам.

Езда по дороге со снежным накатом, гололедом всегда сопряжена с опасностью возникновения заноса и потерей управления автомобилем.

Здесь надо помнить, что возникновение заноса в большинстве случаев возникает от резких движений «баранкой», резкого торможения и резкой подачи газа. Поэтому условие первое: **никаких резких движений**. Второе обязательное условие движения по скользкой дороге – это снижение скорости движения против обычной скорости на сухой дороге. Здесь важно почувствовать машину, как она «держит дорогу».

Особенно будьте внимательны при прохождении поворотов, скорость должна быть минимальной, передача или первая, или вторая, газ отпустить и держать предельно минимальным, рулевыми колесами работать плавно и в ту, и в другую сторону; при выходе машины на прямую траекторию плавно добавлять газ.

Трудности возникают и при трогании в горку. Это вы будете делать с ручного тормоза (хотя можно и с ножного). Включив первую передачу, правой рукой приготовить «ручник» (нажать кнопку), прибавить обороты двигателю и отпустить педаль сцепления. Почувствовав, что автомобиль начинает тянуть (обороты падают), задержать педаль сцепления в этом положении, отпустить рукоятку ручного тормоза до конца вниз и следить за поведением машины. Она начнет медленно двигаться вперед, вы подождите, пока она наберет ход и только когда она уверенно наберет ход, плавно отпустите педаль сцепления до конца. И только после этого начинайте добавлять газ, разгоняйте машину до второй передачи. Если вы почувствовали, что колеса машины начинают пробуксовывать, надо слегка отпустить педаль газа (но не до конца) и попробовать давать ход на меньшем газу. Если не получилось, включите аварийную сигнализацию, оглянитесь и скатитесь назад на более шероховатую поверхность дороги, и далее опять пробуйте.

Объезд.

При движении по первой полосе (ближняя к тротуару) часто возникает необходимость объезда стоящих с краю полосы у тротуара (газона) машин. Техника выполнения этого маневра следующая: увидев стоящий впереди автомобиль, трактор и т.д. надо подготовиться к перестроению в соседний ряд (это может быть или попутная полоса на широкой дороге или встречная полоса на узкой двухполосной дороге). Первым делом надо включить указатель левого поворота, оглянуться назад в попутную полосу или осмотреть встречную полосу. Если увидели идущие там попутно или

навстречу вам машины, надо остановиться и пропустить их. Если их много надо стоять и ждать, когда появится возможность для перестроения. Выехав на встречную или попутную полосу, выключите указатель левого поворота, обойдя стоящую машину, включите правый сигнал поворота и вернитесь в свой ряд. Перестроения из ряда в ряд делайте **плавно по пологой** траектории.

Ошибки при объезде:

1) не останавливаются перед стоящим транспортным средством, чтобы пропустить идущие навстречу или попутно машины и стараются «процедиться» между стоящей и идущей машинами, заставляя идущих смещаться в своей полосе, при этом создается опасно малые интервалы между машинами;

2) останавливаются либо слишком далеко, либо слишком близко перед стоящей машиной;

3) крутым движением «баранки» переводят машину из ряда в ряд;

4) забывают включать указатели поворотов при перестроении (особенно правый при возвращении в свой ряд).

Выезд с места стоянки.

Выезжая с места стоянки автомобиля, надо уступить дорогу тем, кто уже движется (а вы только начинаете движение). Если вы уже движетесь, и у вас появилась **помеха справа**, надо пропустить эту машину, а если вы выезжаете на улицу (дорогу), надо уступить дорогу всем тем, кто уже движется по дороге.

Если вы выезжаете с места стоянки с ограниченной видимостью, надо тронуть машину с места и тут же выжать сцепление; машина немного выкатится и остановится – вам открылась видимость больше. Опять тронули машину и опять выжали сцепление – видимость стала еще больше и так постепенно выкатываете машину до получения гарантированной видимости.

Езда ночью.

Езда ночью или в условиях недостаточной видимости (менее 300 м) осложняется следующими факторами:

-водитель ослепляется светом встречных машин;

-видимость дороги резко ограничивается;

-очертания предметов становятся нечеткими, расплывчатыми, в частности, трудно определить край проезжей части.

Учитывая все это, езда в этих условиях должна осуществляться на пониженной скорости, остановочный путь должен быть в пределах видимости. Например, при скорости движения 60 км/час, у вас должен быть включен дальний свет фар – он обеспечивает видимость около 100 м (а ближний 40-50м). При движении на ближнем свете фар при этой скорости при появлении в свете фар препятствия на дороге вам не хватит остановочного пути (остановочный путь автомобиля равен примерно вашей скорости движения).

Помните, при езде ночью или в условиях недостаточной видимости у вас должны быть включены фары ближнего или дальнего света. Езда без включенных фар или на одной фаре категорически запрещена.

Если вас слепит приближающееся встречное транспортное средство, отведите свой взгляд в сторону обочины (тротуара) и ориентируйте машину в своей полосе по краю проезжей части. Если все же вас ослепило, немедленно остановитесь и включите аварийную сигнализацию, ехать вслепую даже несколько секунд довольно опасно.

А чтобы вы не ослепляли встречных, не забывайте переключаться с дальнего на ближний свет не менее чем за 150м до встречного разъезда.

Езда на автодроме (закрытой площадке)

Для сдачи экзамена по вождению вы должны научиться выполнять шесть обязательных упражнений на автодроме:

- «змейка»;
- заезд задним ходом в бокс;
- подъем в гору с ручного тормоза;
- разворот в ограниченном пространстве;
- параллельная парковка автомобиля;
- повороты на 90 градусов.

Все упражнения на автодроме выполняются только на первой (задней) передаче, без включения указателей поворотов, ремень безопасности разрешается (на усмотрение инспектора) не пристегивать.

Главное условие выполнения этих упражнений – **минимальная скорость движения**. Если машина, двигаясь на первой и задней передаче начинает набирать ход, и вы не успеваете вырулить на заданную траекторию, сбросьте газ и нажмите на сцепление – машина пойдет накатом и будет снижать скорость движения и даже совсем остановится, а пока она останавливается, вы успевайте вырулить машину в нужном направлении.

Затем опять трогаетесь, и пока она набирает ход, у вас опять есть возможность подрулить в нужном направлении.

Например, выполняем упражнение «змейка». Машина стоит перед стоп-линией. Вы начинаете движение – нажимаете на педаль сцепления, включаете первую передачу, снимаете с ручного тормоза, нажимаете слегка на педаль газа и плавно с задержкой в момент трогания отпускаете педаль сцепления. Как только машина наберет ход, нажимаете на педаль сцепления, а педаль газа тут же отпускаете. И пока машина катится накатом, вы работаете рулевым колесом, задавая ей нужное направление. Когда машина остановится, вы опять трогаете ее с места, и пока она набирает ход, вы опять подруливаете ее в нужном направлении. Конечно, если машина движется достаточно медленно, этим приемом можно и не пользоваться.

При заезде задним ходом в бокс очень важно занять правильную позицию перед «воротами» - зад автомобиля должен оказаться напротив створок «ворот». Начинаем движение задним ходом так же как вперед – нажимаем педаль сцепления, включаем заднюю передачу, слегка «поддаем» газу, отпускаем педали сцепления, задерживаем ее в момент трогания, ждем когда машина наберет ход и опять нажимаем на педаль сцепления отпустив одновременно педаль газа. При движении машины все время смотрим в заднее стекло, ориентируя ход машины по стойкам.

При остановке машины, опять даем ей ход и так за несколько приемов «загоняем» машину в бокс. Как только она сравняется передним бампером с передними стойками («СТОП-линией») надо остановить машину.

При подъеме в гору с «ручника», ваши действия точно такие же, как и при трогании на ровном месте, только в момент трогания машины (этот момент важно уловить) надо отпустить рукоятку ручного тормоза. Итак, трогаемся в гору. Машина стоит на ручном тормозе на нейтральной передаче. Нажимаем на педаль сцепления, включаем первую передачу, правой рукой берем рукоятку ручного тормоза, слегка приподнимаем ее, чтобы ослабить кнопочку на рукоятке, нажимаем на кнопочку и держим рукоятку в этом состоянии. Затем прибавляем газу и держим его на постоянном уровне. Далее отпускаем педаль сцепления и как только почувствуем, что машина начинает трогаться (обороты двигателя при этом снижаются) задерживаем в этот момент педаль сцепления, а рукоятку ручного тормоза отпускаем вниз – машина в этот момент начнет потихоньку двигаться вперед и как только она наберет ход, плавно отпускаем педаль сцепления до конца и разгоняем машину до второй передачи.

Оставшиеся три упражнения: «разворот в ограниченном пространстве», «параллельная парковка автомобиля» и «повороты» выполняются по такой же примерно методике.

УПОРСТВА И ТЕРПЕНИЯ ВАМ!!!