

## ВВЕДЕНИЕ

*В природе и технике то, что красиво оно же и оптимально, следовательно, правильно и максимально безопасно. Не должно быть лишних движений (сравнение с нашей речью и словами паразитами).*

*Стиль вождения определяет выбор водителя из двух кандидатов – интуитивно он лучше, а специалист напишет список разницы. У кого стиль вождения более красивый, тот водитель более вероятно, что не подведёт в сложной ситуации.*

*Вывод: автомобиль нужно водить красиво! (но не манерно, пример – руль крутят вальяжно, изнутри).*

*Главный секрет быстрого обучения – расслабиться! (сделать табличку, поставить на «торпеду»)*

*Зажатый, считай испуганный организм плохо нарабатывает новые рефлексорные движения.*

*Физиологическая задача обучения вождению – «четвертовать» по рефлексам руки и ноги пешехода, т.е. сделать независимыми, способными выполнять разные действия не связанные друг с другом. Опытный водитель делает, не задумываясь, до 15 разных движений в секунду.*

*Четыре разные программы одновременно!*

*Вопрос: кто это может от природы делать лучше? Мужчина или Женщина?*

### *Особенности поведения на дороге.*

- *Делай на дороге все, что хочешь, неправильно, нарушай любые ПДД, но медленно, плавно, чтобы было видно издалека и нас успели «прочитать».*
- *Пешеходов ищем под колесами. Смотрим ноги. Не видно ног, не будет и пешехода.*
- *У всех машин нас интересуют только передние видимые колеса.*

- При выезде на главную дорогу налево (направо) не смотрим до тех пор, пока не уйдет впереди едущий автомобиль.
- После торможения с большой скорости перед препятствием (лежащий полицейский, ямы, трамвайные пути) тормоз резко ослабляем, даже если не успели затормозить до желаемой скорости.
- "Мертвые" зоны зеркал:
  - у левого бокового зеркала - левое переднее боковое стекло;
  - у правого бокового зеркала - правое заднее боковое стекло.
- Для перестроения нужно посмотреть в соответствующее боковое зеркало и осмотреть его "мертвую" зону поворотом головы (нога при этом с газа перемещается на тормоз). Осматривать «мертвую» зону наклоном туловища вперед – «колхоз».
- После опережения вернуться в свой ряд можно лишь увидев автомобиль, который мы опередили в правом боковом зеркале, иначе будет считаться, что мы его «подрезали» (тоже ничего страшного).
- В случае проблем, неприятностей впереди, только тормозим в своём ряду и ничего не пытаемся делать рулем. Тормозного пути либо хватит, либо бьем, что видим. Самые тяжелые аварии у профессиональных водителей с большим стажем - они пытаются избежать аварии, что-то сделать рулём, а там начинают работать другие законы физики и другие принципы управления автомобилем, из области так называемого экстремального вождения. Навыки экстремального вождения лежат в другой сфере деятельности – автоспорт. Получают эти навыки годами. Занятия экстремальным вождением небольшой период времени являются недостаточными для применения этих знаний в обычных дорожных условиях – поэтому и ПДД запрещены как опасное вождение.
- Положение в выбранном ряду (кроме первого, в 1-м ряду максимально близко к левой линии, подальше от обочины или тротуара – там все гвозди).
- у левой линии – «3»
- по центру – «4»
- у правой линии – «5», едем лицом в середине нашего ряда, тогда правые колёса окажутся точно рядом с правой линией. Контроль линии в правом боковом зеркале.

- При остановке на красный сигнал светофора смотрим туда, где есть движение, т.е. назад, до тех пор, пока за нами не остановятся 2 автомобиля (один маленький могут «пробить» и он ударит нас) или один большой, чтобы возможный удар сзади не оказался для нас неожиданным.
- При многополосном движении в одну сторону ездим без двух крайних рядов. К сожалению, они же самые быстрые, ими пользуемся в случае крайней необходимости.
- 1-й ряд - необходимо делать много объездов стоящих автомобилей, каждый такой манёвр – дополнительный риск.
- левый крайний ряд (без бордюрного разделения со встречной) - самый опасный ряд из-за близости встречных автомобилей с большим количеством слабо подготовленных водителей.

Статистика по водителям на дороге:

A. До 10% - отличных водителей

B. 40% - нормальные

C. 50% - слабые, едут, потому что давно за рулём.

- Цвета приборов автомобиля ( заменяют всю инструкцию на автомобиль):
- красный - запрет на движение, пока не поймешь причину или не согласишься с экспертом, инструкцией.
- желтый - внимание, не забудь (датчик давления в шинах, обогрев зеркал и проч.)
- зеленый – норма
- синий - дальний свет фар, "синяя даль"
- Как близко подъезжаем к машинам в пробках:
- "бампер вижу, колеса нет" – норма;
- "колёса вижу" – далеко: могут влезть перед нами;
- "бампер не вижу" – близко: не сможем объехать, если нужно, не отъезжая назад.
- Подставка для левой ноги – это линия левого колеса.
- Правое колесо надо примерно ощущать по габаритам автомобиля, а это всегда непросто. Поэтому правый бок всегда более битый. И его всегда бережём – от столбов, стен, а также от соседних машин, даже когда они

лезут в наш ряд справа (лучше пропустить - ДДД). Будут спец упражнения на освоение правой стороны. А пока не чувствуем, то искусственно едем на 0,5-1 м левее.

- Тормозить надо дважды, отпуская ногу между торможениями. В идеале на втором торможении надо докатываться на запасе инерции (ориентир правильного торможения – нет «мотания» головы пассажира вперёд-назад при полной остановке).
- Надо прогнозировать ситуацию на дороге, для этого максимально далеко осматривать проезжую часть – чтобы не разогнаться, где это лишнее (например, далеко впереди горит «зелёный» - явно можем не успеть. Поэтому и не разгоняемся. И наоборот, горит вдали «красный» давно – вероятно к нашему приезду переключится на «зелёный». «Пробка» собирается далеко впереди, можно не спешить и прочие варианты). Мастерство водителя определяется в том числе: в результате прогнозирования редко пользуется тормозами ( не укачивает пассажира и разумно пользуется автомобилем). Наша задача, чтобы через три месяца самостоятельной езды, при выборе с кем ехать, например с дачи, выбрали Вас , а не когонибудь другого, но со стажем. Речь идёт опять о вашем стиле вождения. А на вопрос: «Как давно Вы за рулём?» – Вы искренне отвечали: « Всю жизнь!»
- Грузовик перед нами в городе – это лучше, чем легковая машина впереди:

a. Водитель находится на работе, поэтому очень вероятно, что со здоровьем у него всё в порядке;

b. У него зарплата небольшая, поэтому в городе он себя ведёт очень осторожно;

c. Экзамен он сдавал не в гиббд, а владельцу грузовика регулярно;

d. Задняя часть его грузовика чаще не очень дорогая.

А вот за рулём легкового автомобиля может кто угодно оказаться по всем этим пунктам.

За городом, особенно в тёмное время суток, грузовики являются Хозяевами дороги. За некорректное к себе отношение могут жестоко наказать. Водители грузовиков в дороге находятся все на взаимной радиосвязи между собой.

Что не рекомендуется делать по отношению к грузовым автомобилям за городом ночью:

- забывать переключать дальний свет фар при разъезде с ними;
- долго ехать сзади ночью, используя его свет фар как дополнительное освещение для облегчения своего ночного вождения – водитель грузового автомобиля не понимает, кто за ним «привязался», нервничает и захочет с этим вопросом «разобраться». Передаст своё недоумение встречным своим коллегам по рации. И второе, наш свет фар сзади слепит его по боковым зеркалам, а он при этом находится на работе и возможно с очень дорогим грузом;
- Поэтому, если мы хотим получить от грузового автомобиля помощь в виде спокойной ночной езды за ним ночью, надо с его водителем об этом договориться заранее. Например, на заправке. Он с удовольствием не откажет в такой помощи. Ему самому будет безопаснее и веселее.
- У грузовиков часто задние колёса «двойные». Между этими колёсами периодически могут попадать и застревать камни. Эти камни нам хорошо видны, когда мы едем за ним сзади, и опасны тем, что могут вылететь и мы или ктонибудь ещё серьёзно от них пострадаем. Поэтому сразу же опережаем такой опасный грузовик слева. Поравнявшись с водителем, привлекаем его внимание своим сигналом и показываем большим пальцем вниз. Он поймёт, что речь идёт о камне, застрявшем у него между колёс. Остановится и уберёт.
- Свет фар должен быть в порядке и правильно отрегулирован. Не должно быть не заводских «улучшений», переключать дальний на ближний всегда вовремя. Могут наказать ослеплённые встречные – бросить болт или камень навстречу и разбить лобовое стекло, а это ещё и опасно.
- Грузовик в «пробке» перед нами многих раздражает. Мало того, что еле едем, так ещё перед нами этот обычно грязный зад грузовика ползёт. Способ как превратить очередное несчастье в Счастье.

Создаём дистанцию за грузовиком в 2-3 корпуса легкового автомобиля. И двигаясь медленно в «пробке» всё время её удерживаем. Если кто то туда встал из легковых авто, значит она великовата. Задача: держать за грузовиком такую дистанцию, чтобы перед нами виднелся только грузовик. Тогда психологически мы оказываемся не ползущими в бесконечной «пробке», а не спеша едущими первыми, лидерами на прогулке. Человека всегда угнетает отсутствие горизонта, дальнего виденья. В этом примере, мы его создали себе искусственно.

- Лучше, когда перед нами едет бюджетный легковой автомобиль со слабой тормозной системой, т.е. дешевый. Остановиться за таким мы всегда успеем, а если не успеем, то и платёж будет наименьший.
- Главная педаль – тормоз. Поэтому в непонятных ситуациях и при отвлечениях (в багажник на «торпеде» полез, головой крутим и т.д.) – всегда ногу переносим на тормоз, не забывая всё внимание перевести в левую руку, остающуюся на руле. При нажатии на тормоз нога должна быть максимально удобно помещена, комфортно, «косолапо».
- Педаль «газа»(акселератор) не нажимаем, а касаемся большим пальцем через подошву, усиливая при необходимости это касание-ощущение.
- Глаза учим видеть фронтом 180 градусов, не перемещая для этого зрачок. Этим мы боремся с «туннельным» зрением.
- Руль – это очень чувствительный инструмент. Пользуемся им нежно, обхват большим пальцем не применяем (никогда большой палец не должен быть внутри, т.к. при наезде неожиданно на яму может палец «выбить») – достаточно сцепления-прилипания кожи, при необходимости пальцы быстро самопроизвольно зажмут руль. Для снятия напряжения используем постукивание, перебирание пальцами, как на фортепиано при каждом торможении.
- Предвидим ситуацию и заранее перемещаем руки на руле. Учимся работать одной левой. Например, если крутой поворот налево – то перед ним руку перемещаем на 2 часа. Если крутой направо – то на 6 часов руку. Резкие повороты делаем жёсткой рукой, и твёрдой рукой возвращаем (когда надо на 90° повернуть). После поворота рука скользит вдоль (не по диагонали! руль не бросаем, самовозвратом руля не пользуемся). Руль перебираем только на развороте и в заносе зимой.
- Перестроения/опережения/обгоны – выполняем на разгоне в левые ряды или торможении в правые ряды очень плавными смещениями руля.
- При изменении скорости меняется тонкость работы с рулём автомобиля. Если научился управлять на скорости 80 км/ч – не значит, что сумеешь на 120 км/ч. Надо учиться водить на каждой скорости, чтобы почувствовать управляемость, логику вождения на этой скорости.
- На дальних поездках очень полезное устройство – круиз-контроль. Ставится и запоминает скорость рычажок на себя, отмена - любым касанием тормоза.

- В городе можно поставить себе ограничения по предельной скорости, чтобы случайно не превысить.
- В машине очень безопасно: гораздо безопаснее, чем на тротуаре. Плюс машина – это частная собственность, нападение на неё и людей в ней – это разбой (тяжкая уголовная статья). На тротуаре – хулиганство, статья менее тяжелая. Включается закон защиты собственности.
- Где себя мы чувствуем безопаснее на дороге в автомобиле или пешком на тротуаре? На дороге другая финансовая группа, поэтому процент ненормальных значительно меньше.
- Если нас на тротуаре напугали из подворотни, мы прыгнём в сторону. На дороге при сигнале с любого бока мы должны лишь понять, что там случилось, перенести ногу с газа на тормоз. И ничего не делаем рулём. Если у кого то было время сигналить, значит там ничего опасного быть не может. Видимо кому то, что то действует на нервы и вряд ли этот человек в целом здоров. В случае большой опасности этому водителю он бы из чувства самосохранения тормозил, а не сигналил.
- Прокол колеса, компрессор, норма давления. 2атм. Сначала качаем 1,5-2 нормы и едем в шиномонтаж с постоянным визуальным контролем накачанности колеса, особенно задних. Передние почувствуем по уводу машины в сторону спустившего колеса, заднее труднее – будет начинать «плавать» зад. Поэтому лучше несколько раз остановиться и проверить. Если надо подкачать опять (лучше 5-10 раз подкачать, чем один раз менять). На шиномонтаже сами снимут, отремонтируют и поставят на место. Автомобильный багажник чистый, руки чистые и не надо было никого просить помочь. В любом случае сначала качаем и едем в сторону шиномонтажа, даже если заменить можно без проблем, т.к. заодно проверяем не «лечат» ли нас враги-завистники. Перед шиномонтажем проверяем степень накачанности колеса – вдруг всё отлично – значит доброжелатели пытались развлечься-наказать. Ждали, что вы будете бегать и прыгать в растерянности вокруг своей машины и их радовать. В любом случае лучше уехать и решать проблему чуть позже. Без запаски ездить не рекомендуется. При втором проколе всё значительно усложнится.
- Езда на автомате в режиме мкпп. Нужно уметь. Это важная дорогая функция. Может сохранить жизнь в экстремальной ситуации.
- Различие между тахометром и спидометром. Какой прибор важнее.

- Почему лучше шины соответствующие сезону, чем всесезонные и когда менять. Если температура воздуха более 4 градусов стабильно долго. Отличие зимних от летних в составе натурального каучука. В летних больше пластика, в зимних натуральной резины. Выше 4 градусов натуральный каучук быстро сгорает-изнашивается.
- Как поменять колесо. Бывает крайне редко. Поэтому, подняв руку, сразу говорим минимум 500р первому же остановившемуся помочь.
- Если вынуждены были залить плохой бензин. Не включаем передачи выше третьей. У АКПП – переходим на МКПП.. Сгорит любой бензин без последствий для двигателя. Пример. Венгрия. Плохой бензин из армии.
- Пересечение луж без волны и сушка тормозов после неё.
- Зимой включаем сначала дальний свет фар, чтобы оживить аккумулятор.
- Кондиционер. Запотевание стекол, понижение мощности двигателя особенно у маломощных.
- Животные на дороге. Уехать нельзя – административка или лишение прав. У диких есть цена. У домашних надо договариваться с хозяевами.
- Правила пользования жидкостью для очистки стекла. Можно очень дешевой, если правильно.
- Остаток бензина. При загоревшейся лампочке часто есть ещё 40-70км запас хода. Поэтому без нервов заправимся по пути.
- Когда, почему и сколько даём денег на заправке.
- Как узнать с какой стороны бак? Есть стрелка на указателе уровня топлива.
- В горах. На какой передаче вверх на такой же вниз. Чтобы не закипели тормоза из-за постоянного нагрева.
- Пропали тормоза. Как остановить авто? Понижением передач. Ручным тормозом только на прямых колесах – иначе типа полицейского разворота получится. О Препятствие. Притираться. В кусты, сугробы.
- Слепой поворот в горах, в лесу и т.д. Смело в своём ряду. Встречная нас тоже боится. И мы, понимая это, перестаём бояться.
- Проезд через узкие ворота. Прижимаем левую сторону, правая сторона в любом случае пройдёт.
- Чего боится АКПП. На льду буксовать. Для этого надо включить первую или вторую передачу, чтобы АКПП не переключалась от оборотов, думая, что авто уже разогналось.

- Если в рядах левее или правее нас опередили, а мы это увидели только что, то это замечание сами себе – плохо контролируем задне-боковую сферу. Плюс, если опередили справа несколько раз – это значит, мы едем не в том ряду. Необходимо перестроится правее.
- Когда более опасно вождение: дождь только начался или давно идёт? Почему?
- Грузовик сзади плохо. У него тормоза хуже. Может не успеть за нами затормозить.
- 

### Суперпарковка.

- А. «Нормальный» руль (3 полных оборота).
- Б. «Острый» руль (меньше 3-х оборотов).
- В. «Тупой» руль ( больше 3-х оборотов).

Как поставить колеса прямо, если не знаем как они стоят? Ответ: с любого упора второе чтение названия (фразы, марки авто) на руле.

Фраза - «всё поменять» будет означать: направление движения вперед-назад

поменять на противоположное; руль левый упор на правый упор или наоборот.

Руль будем крутить только на месте в нужных точках (при поступлении возражений, что это вредно автомобилю, пояснение следующее. Без усилителя руля на старых автомобилях это было нереально физически трудно. Поэтому на старых авто руль крутили слегка двигаясь. Что бы преодолеть это неудобство и были придуманы усилители руля, чтобы помочь крутить руль водителю именно на месте.) (ещё не дописано).