



Мастер вождения

Александр
Каминский

АВТОМОБИЛЯ

О ТОМ КАК ЕЗДИТЬ ПРАВИЛЬНО, А ЗНАЧИТ — БЕЗОПАСНО

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

АЛЕКСАНДР КАМИНСКИЙ

МАСТЕР ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

Издательство «Манн, Иванов и Фербер»
Москва, 2014

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

Оглавление

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Глава 1. ВИДЫ БЕЗОПАСНОСТИ	16
Активная и пассивная безопасность	16
Разновидности ДТП	16
Две группы навыков вождения	16
Глава 2. ЧТО ТАКОЕ БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ?	19
«Безаварийно» не означает «безопасно»	19
Соблюдение ПДД не панацея	19
Система условий активной безопасности Александра Каминского	21
За безопасность отвечаете вы!	22
Условия активной безопасности: что важнее?	23
БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ: ИТОГИ	26

ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ

Глава 3. ПОГОВОРИМ О ТЕХНИКЕ ВОЖДЕНИЯ	27
Почему важны правильные привычки?	27
«Зимой и летом одним цветом»	28
«Мудрость измеряется не числом морщин, а числом извилин...»	29
Глава 4. ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ	30
Регулировка сиденья	34
Положение рук на руле	35
Положение руки на рычаге коробки передач	36
Положение ног	37



Зеркала заднего вида.	38
Одежда и обувь	39
Ремни безопасности.	41
Вы подошли к машине...	42
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 1: «ПРАВИЛЬНАЯ ПОСАДКА».	44
Глава 5. ТЕХНИКА РУЛЕНИЯ	45
Техника безотрывного руления	45
Техника руления с предварительным захватом.	46
Техника руления с перехватом.	48
Варианты руления для повседневной езды	49
Типичные ошибки руления.	50
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 2: «ОТРАБОТКА ТЕХНИКИ РУЛЕНИЯ»	52
Глава 6. ПАРКОВКА И МАНЕВРИРОВАНИЕ В ОГРАНИЧЕННОМ ПРОСТРАНСТВЕ	53
Особенности вождения с малой скоростью	53
Движение задним ходом	53
Посадка водителя для движения задним ходом	54
Статические габариты автомобиля	55
Динамические габариты автомобиля	56
Безопасный боковой интервал при маневрировании задним ходом	58
Безопасная дистанция при маневрировании передним ходом.	59
Приемы парковки	60
Этика водителя на парковке	66
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 3: «ПАРКОВКА»	68
Глава 7. РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ	69
Параметры двигателя	69
Режимы работы двигателя.	71
Глава 8. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ	73
Переключение передач на «механике».	73
Почему машина дергается при переключениях?	73
Как отпускать педаль сцепления?	76



Как нажимать на газ?	76
Как понижать передачи?	77
Что делать с педалью газа после переключения?	80
Переключение передач на «автомате»	80
Переключение передач вниз.	83
Режим включения повышенной передачи (Overdrive)	84
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 4: «РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ».	86
Глава 9. ПРЯМОЛИНЕЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ	87
Перераспределение веса автомобиля	87
Служебное торможение	87
Экстренный разгон	90
Экстренное торможение	91
Сцепление шин с дорогой	96
Остановка в заданном месте при экстренном торможении	98
Экстренное торможение: итоги	100
Установившееся движение.	101
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 5: «ПРЯМОЛИНЕЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ»	103
Глава 10. ПРОХОЖДЕНИЕ ПОВОРОТОВ	104
Фазы поворота	104
Ключевые факторы безопасного прохождения поворота.	104
Торможение	105
Скорость движения в повороте	105
Переключение передач	106
Траектория поворота	106
Взгляд.	109
Работа двигателя	109
Правила прохождения поворота	110
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 6: «ПРОХОЖДЕНИЕ ПОВОРОТОВ»	111
Глава 11. СКОЛЬЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ.	112
Снос автомобиля.	112
Занос автомобиля	113
ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ: ИТОГИ.	115

ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ

Глава 12. ГОТОВНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ К ЭКСТРЕМАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ	116
Цветовой код Купера	116
Командная игра на дороге	118
Глава 13. ЭФФЕКТИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ	120
Равномерность движения	120
Экономичное вождение	122
Приемы экономичного вождения	124
Оптимальный стиль вождения	125
Глава 14. ДВИЖЕНИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ПОТОКЕ	127
Выезд на главную дорогу и перестроение	127
Скоростной режим при перестроении	127
Выбор момента для перестроения	128
Контроль «мертвой зоны» при перестроении	129
Контроль автомобилей в третьих рядах	129
Понятие безопасного пространства	130
Прогнозирование	132
Выбор скорости движения	135
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 7: «ЗАЩИТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ — 1»	142
Боковой интервал. Создание безопасного пространства	143
Опережение и обгон	147
ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ 8: «ЗАЩИТНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДЕ — 2»	152
ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ: ИТОГИ	153

ПСИХОЛОГИЯ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Глава 15. ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ	154
Агрессия в дороге не помощник	154
Этика: практический смысл	156
Как не раздражать других участников движения?	160
Мужчины и женщины за рулем	163
Агрессия за рулем: итоги	163
Внешние отвлекающие факторы	166

Глава 16. ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЯ	168
Сонливость	168
Усталость	169
Болезнь	169
Курение	170
Алкоголь	171
Наркотики	171
Неблагоприятные климатические условия	171

БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ

Глава 17. АКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ	172
Вся ответственность — на вас!	173
И снова об условиях активной безопасности Каминского	173
Тормозные свойства автомобиля: шины очень важны	174
Низкий центр тяжести — залог устойчивости на дороге	178
Полный привод — чувство ложной уверенности	179
Глава 18. ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ	181
Дело не в длинном капоте...	181
Сминаемость кузова — залог безопасности при столкновении	181
Легкая машина не обязательно проигрывает тяжелой	182
Тяжелая машина: за что боролись, на то и напоролись...	182
Глава 19. ПАРАДОКСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА.	183
Какая разница, на какой машине падать с крыши дома?	183
Современное авто провоцирует ДТП	183
Глава 20. ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	185
Глава 21. КАКОЙ ТИП ПРИВОДА ЛУЧШЕ?	187
Конструктивные отличия	188
Отличия в ездовых качествах	188
Прохождение поворота	191
Движение с пробуксовкой ведущих колес	191
Задний привод безопаснее переднего	192



Полный привод: «король» зимнего дрифта	192
ТИПЫ ПРИВОДА: ИТОГИ	193
Глава 22. САМОЕ ВАЖНОЕ О ШИНАХ	196
Качество шины	196
Протектор шины	197
Размерность шины	199
Диски и колеса	199
Уход за шинами	200
Шипы или «нешипы»?	201
Автомобиль на «шипах» более предсказуем	204
Определим приоритеты	204
Самое важное о шинах: итоги	206
БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ: ИТОГИ	207
Заключение	208
Приложение 1. ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ	211
Разговор на дороге	211
Заправка	212
Буксировка	213
Особенности зимней езды и не только....	214
Что нужно иметь в автомобиле?	217
Приложение 2. ПРОЕЗД НЕРОВНОСТЕЙ.	219
Приложение 3. СИСТЕМА УСЛОВИЙ АКТИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АЛЕКСАНДРА КАМИНСКОГО	220
Приложение 4. ДЫХАТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА САМОРЕГУЛЯЦИИ	227
Базисная техника саморегуляции.	227
Активирующая техника	228



ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Дорогие друзья!

Наконец вышла в свет моя пятая книга, и вы держите ее в руках! О чем она? Да все о том же — как правильно и безопасно водить машину. Зачем я ее написал, если все предыдущие о том же? Причин много.

Во-первых, тиражи распроданы, пора обновить полки книжных магазинов. Ход моих мыслей и порядок знаний постоянно меняются, и это происходит быстрее, чем расходятся книги. Планируя очередное издание, всегда считаешь просто исправить и дополнить материал издания прошлого, но практика показывает, что, чем что-то править, лучше написать заново. Так что в этой книге стало еще больше системности и порядка.

Во-вторых, я попытался в одной книге изложить все, что знаю о вождении, — чего раньше никогда не делал. Конечно, рассказать обо всем все равно не вышло, но книга получилась самая богатая материалом из всех моих предыдущих.

В-третьих, прошлые мои книги были написаны по заказу издательства, я работал в рамках, на определенную целевую аудиторию: либо начинающие водители, либо опытные.

Эту книгу я писал не на заказ, а как считал нужным. Просто вождение автомобиля от А до Я.

В-четвертых, я давно мечтал выпустить книгу в отличном качестве — на хорошей бумаге и с цветными современными иллюстрациями. Так сказать, без компромиссов. Чего не удавалось сделать ранее: к сожалению, автомобильные книги часто приравнивают к быстро устаревающим изданиям ПДД и методичкам, поэтому издательства и экономят на них. Рекомендации же этой книги не потеряют актуальности очень долгое время, возможно, никогда. А книга, обретшая прописку в домашней библиотеке, должна выглядеть достойно. Что ж, похоже, затея удалась! И надеюсь, вы это оцените.

Ну и, наконец, я не могу ничего не писать! Мне нужно все время узнавать что-то новое (не обязательно о вождении автомобиля) и писать что-то новое. Как говорится, дурная голова ногам покоя не дает. Только в данном случае — рукам. Вот и написал...

Что ж, желаю вам приятного прочтения!

Александр Каминский

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Глава 1. Виды безопасности

Активная и пассивная безопасность

Безопасность автомобиля и водителя принято подразделять на *активную* и *пассивную*.

Активная безопасность подразумевает отсутствие дорожно-транспортного происшествия. Чем ниже вероятность ДТП, тем безопаснее управление автомобилем.

Пассивная безопасность автомобиля направлена на уменьшение тяжести последствий уже возникшего ДТП. Чем меньше вероятность травмирования людей (водителей, пассажиров, пешеходов) в результате ДТП и чем ниже тяжесть возникшей травмы, тем более безопасным считается движение в этом автомобиле.

Активную безопасность обеспечивают два фактора:

- конструктивные особенности автомобиля, влияющие на обзорность, тормозные свойства, устойчивость, управляемость, внешнюю информативность и шумность;
- действия водителя, направленные на снижение вероятности ДТП.

Пассивную безопасность обеспечивают конструктивные особенности автомобиля (ремни и подушки безопасности, балки, ребра жесткости, энергопоглощающие детали кузова и т. д.), а также правильная посадка водителя и пассажиров.

Разновидности ДТП

Несколько слов о дорожных происшествиях. Практически все ДТП можно условно разделить на два типа:

- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над автомобилем;

- ДТП, возникшие по причине потери водителем контроля над дорожной обстановкой.

К первому типу можно отнести происшествия, о которых говорят: «не вписался в поворот», «съехал в кювет», «занесло», «понесло» и т. д. В таких ДТП не обязательно участие другого транспортного средства или пешехода, достаточно того, что автомобиль «теряет» дорогу. Сотрудники ГАИ, оформляющие ДТП, обычно описывают аварии этого типа стандартной формулировкой: «водитель не справился с управлением». В большинстве случаев автомобиль выходит из-под контроля из-за потери сцепления шин с дорогой (хотя бы на одной оси) — другими словами, из-за начавшегося *скольжения* шин. Возможна также потеря контроля из-за *неуправляемого качения* автомобиля, когда руль выскальзывает из рук водителя.

ДТП второго типа подразумевают участие двух и более транспортных средств или пешеходов. Это, например, попутное столкновение автомобилей, следующих друг за другом, из-за несоблюдения дистанции. Или столкновение на пересечении главной и второстепенной дорог. К этому типу относится большинство ДТП, особенно в крупных городах. Возникновение таких происшествий можно описать словами: «водитель не посмотрел», «не увидел», «не учел», «пренебрег» и т. д. То есть они возникают не обязательно по причине потери контроля над автомобилем — достаточно, чтобы водитель ненадолго отвлекся от дороги.

Две группы навыков вождения

И тогда понятие активной безопасности, в свою очередь, можно условно разделить на:

- активную безопасность с точки зрения контроля над автомобилем;
- активную безопасность с точки зрения контроля над дорожной обстановкой.

За каждый из этих видов активной безопасности «отвечают» совершенно разные группы навыков: за контроль над машиной отвечает *техника вождения*, а за контроль над обстановкой — *тактика вождения*.

Техника вождения складывается, например, из следующего:

- правильной посадки за рулем;
- правильных, доведенных до автоматизма действий с органами управления;
- приемов вождения в штатных ситуациях;
- приемов вождения в критических ситуациях;
- чувства габаритов автомобиля, приемов парковки.

Тактика вождения включает в себя, например, следующее:

- создание безопасного пространства вокруг вашего автомобиля (безопасных дистанции и интервала);
- рациональный обзор окружающей обстановки, обеспечение видимости вашего автомобиля другими участниками движения;
- прогнозирование изменений дорожной обстановки;
- выбор оптимальной скорости движения в конкретной дорожной обстановке.

Нарабатывать эти навыки нужно по отдельности, уделяя каждому из них особое внимание. Научиться чему-то одному — или технике, или тактике — недостаточно для грамотного и безопасного вождения. Можно быть «асом руля и педалей»: уметь проходить спортивную трассу намного быстрее других водителей, управлять машиной в заносе, сходу разворачивать ее на 360° и т. д. Но эти навыки не помогут водителю ориентироваться в транспортном потоке и безопасно передвигаться в окружении других машин.

Такой водитель хоть и мастерски владеет автомобилем, может, к примеру, не уметь определять оптимальную скорость движения в потоке и из-за этого регулярно попадать в ДТП.

И наоборот, можно чувствовать себя среди других машин как рыба в воде: видеть все вокруг, предугадывать действия окружающих участников движения, четко соблюдать безопасную дистанцию, скорость и благодаря этому никогда не сталкиваться с другими машинами. Но водитель, имеющий только эти навыки и не владеющий правильной техникой управления автомобилем, может постоянно попадать в заносы зимой или «улететь» в кюветы на виражах летом.

Конечно, излишняя осторожность отчасти может компенсировать недостатки в технике вождения: «тише едешь — дальше будешь». Однако езда без навыков вождения за счет «голой» аккуратности означает недостаток «жировой прослойки», буфера безопасности, невозможность исправить допущенную ошибку в управлении автомобилем. Каким бы аккуратным ни был водитель, зимой он неизбежно столкнется со скольжением по снегу или льду — либо слишком сильно затормозит, либо даст больше газу, либо войдет в скользкий поворот быстрее, чем следовало. Поэтому, чтобы ездить безопасно по любым дорогам и в любых ситуациях, необходимо не только быть аккуратным и внимательным водителем, но и владеть техникой безопасного управления — приемами, которые помогают не допустить потери управляемости и помогут ее вернуть, если управляемость все-таки будет потеряна.

В общем, грамотная техника вождения обеспечит вам контроль над машиной, а грамотная тактика вождения — контроль над дорожной обстановкой.

Стоит сказать, что различные системы, которыми оснащаются современные автомобили, тоже отвечают за тот или иной из двух видов активной безопасности. Антиблокировочная система (ABS) и система динамического

БЕЗОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

контроля устойчивости (DSC, ESP) призваны сохранить сцепление шин с дорогой, не допустить их скольжения, то есть сохранить устойчивость, управляемость автомобиля и контроль над ним со стороны водителя. А такая система, как адаптивный круиз-контроль, автоматически

сохраняет заданную водителем скорость, но при этом еще и оценивает дистанцию до впереди идущего автомобиля и снижает скорость до безопасного значения при торможении автомобиля-лидера. Это относится уже к контролю дорожной обстановки.



[Почитать описание, рецензии
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

