

И.Б. Соколов

О ЧЁМ МОЛЧАТ АВТОШКОЛЫ

**И ДОГАДЫВАЮТСЯ
ПРОФЕССИОНАЛЫ**



Иван Соколов

**О чем молчат автошколы
и догадываются
профессионалы**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68432519

ISBN 9785005914835

Аннотация

В этой книге вы не прочтете о том, как выиграть в ночных уличных гонках, не узнаете, как уйти от преследования полиции или избежать уплаты налогов. Этот текст преследует иную цель – простыми способами повысить безопасность и вашу, и окружающих, и при этом не быть «белой вороной», замедляющей движение всего потока. Да, здесь рассказывается о том, как начать движение быстрее, чем сосед по светофору, как избежать многих неприятностей, но ни скучных методик, ни мудреных графических схем не найдете.

Содержание

Содержание	5
Предисловие	6
Перед стартом	9
Не умеешь стартовать – проиграешь	13
Пробки: расчет и тактика	24
Дистанция – отрезок свободы	38
Вежливость не замедляет движение	66
Конец ознакомительного фрагмента.	75

О чем молчат автошколы и догадываются профессионалы

Иван Соколов

© Иван Соколов, 2022

ISBN 978-5-0059-1483-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Содержание

Предисловие

Перед стартом

Не умеешь стартовать – проиграешь

Пробки: расчет и тактика

Дистанция – отрезок свободы

Вежливость не замедляет движение

Едем компанией, везем прицеп, буксируем машину

Доводы противников ремня безопасности

Сцепление – учебная педаль?

Немного ускорились?

ДТП предотвращаем, или снижаем ущерб

Мелочи, сохраняющие нервы

О братьях наших быстрых (отряд «двухколесные»)

Что делать, если вдру

Чем просторнее, тем опаснее?

Сложности на простых перекрестках

Гаишник – тоже человек

Штрафы и скидки

Финишное послесловие

Предисловие

В этой книге вы не прочтете о том, как выиграть в ночных уличных гонках, не узнаете, как уйти от преследования полиции или как избежать уплаты налогов. Этот текст преследует иную цель – простыми способами повысить безопасность и вашу, и окружающих, и при этом не быть «белой вороной», замедляющей движение всего потока. Да, здесь рассказывается о том, как начать движение быстрее, чем сосед по светофору, как избежать многих неприятностей, но ни скучных методик, ни мудреных графических схем вы тут не найдете.

Сложно сказать, кто дал идею написать этот «самоучитель» (если его можно так назвать). Скорее, это воплощение личного опыта автора, его учителей, коллег и друзей. Сюда включено много материала, о котором говорится «между строк» на занятиях по контраварийному вождению, в частности, Андрея Васильевича Герасенкова, руководителя Санкт-Петербургского филиала Центра Высшего Водительского Мастерства (ЦВВМ). Без посещения этих занятий лично я так бы и ездил от точки А до точки В, удивляясь, почему автомобиль «вдруг развернуло и бросило». Ни в коем случае не «копируя» методику Андрея Васильевича, здесь хотелось бы озвучить то, что невозможно включить в программу из-за временных рамок. Необходимо выразить ему

благодарность не только за переданные знания, но и за то, что пригласил устраивать соревнования, читать его лекции и проводить занятия, чем я занимался достаточно долго.

Очень хотелось зафиксировать на бумаге все, что было услышано, проанализировано, испытано и опробовано. Никому не интересно слушать «советы бывалых»: кухонные разговоры и опыт «дяди Васи с лесопилки» не повышают безопасность, хотя на пару минут помогут увеличить скорость. Главная беда наших дорог не в скорости, не в асфальте, не в организации, и даже не в культуре вождения, а во всем вместе. Как сказал М. Булгаков устами профессора Преображенского: «Разруха не в клозетах, а в головах!» Если человек сел за руль, стал водителем, то он, к сожалению, должен быть готов к агрессии со всех сторон. Выиграть в этом сражении характеров и амбиций нельзя. Попробуем из него достойно выйти.

Огромная часть наш его передвижения по дорогам состоит из взаимодействия с другими участниками дорожного движения, с результатом деятельности (или бездеятельности?) дорожных служб, из общения с сотрудниками ГИБДД. Как правильно вести себя в той или иной ситуации? Вопросы возникает множество, хотя, зачастую, они схожи. Рассмотрим типовые случаи, которые, при желании, можно применить к конкретной ситуации. В начале столетия, в результате собственной невнимательности (или самоуверенности) я немного проехал по полосе встречного движе-

ния. Инспектор вежливо остановил и обменял мое водительское удостоверение на повестку в суд. Страх ходить пешком окунул в просторы Интернета, где среди массы болтовни я случайно наткнулся на курс бесплатных правовых занятий, проводимых Александром Холодовым (тогда еще под прозвищем «Зануда») в бытность его Вице-председателем Межрегионального общественного движения «Комитет по защите прав автомобилистов» (КЗПА). Тщательно задавая ему глупейшие вопросы на протяжении всего двухмесячного курса, я все-таки выиграл суд (в те времена штраф в 300 рублей за «встречку» считался выигрышем), и понял, что уровень юридической подготовки низок не только у меня, но и у большинства участников дорожного движения. За это открытие, за привлечение меня к общественной деятельности и за терпение при составлении нами совместных правовых лекций – ему отдельное спасибо. Лекции эти получились настолько удачными, что нас с Холодовым приглашали читать их не только водителям, но и инспекторам ГИБДД и Военной автомобильной инспекции. Большую часть материала Холодов включил в свою книгу «Правовая грамотность. Самоучитель для водителей», но она охватывает лишь юридический аспект движения. Здесь мы с вами рассмотрим ту практическую часть, которая поможет нам повысить именно безопасность и скорость.

Перед стартом

Управление автомобилем – это самое опасное из того, что большинство из нас делает повседневно, и не случайно в Гражданском Кодексе РФ транспортное средство называется

«Источником повышенной опасности». Прежде чем садиться за руль, каждый должен ответить лично себе на несколько вопросов, которые можно разделить на две группы:

1. «Уверен ли я в том, что мне необходимо ехать на машине? Хорошо ли я себя чувствую и готов ли к принятию быстрых и верных решений?»
2. «Нет ли в моем организме остатков тех лекарств, которые я принимал, а на их упаковке было написано „снижает внимание“? Не много ли алкоголя выпито вчера вечером, чтобы с утра садиться за руль?»

И только если ответы на первую группу вопросов положительные, а на вторые – твердое «нет», только тогда можно садиться в машину, заводить мотор и готовиться к поездке. Если есть хотя бы доля сомнения, то лучше воздержаться и ехать на общественном транспорте или на такси. В конце концов, это будет дешевле и сэкономит время, потраченное на разбирательства со страховыми компаниями и судами, лечение и оплату чужих убытков или восстановление своих по-

вреждений.

Если вы уверены, что поездка необходима и другого пути нет – поехали. Но, прежде чем начать движение, давайте не поленимся обойти машину и, если не полностью осмотреть ее, то проверить: не спущено ли колесо, не упирается ли бампер в бордюр, горят ли фары. Садимся внутрь и вспоминаем, взяли ли мы с собой документы? А где полис ОСАГО? А не просрочена ли доверенность¹? А есть ли деньги на бензин? Однажды моя знакомая Ирина Г. очень удивилась, узнав, что я приехал на встречу без гроша в кармане:

– Как? Нужно же с собой возить деньги на штрафы!

– Таких штрафов не будет, – ответил я. – Нужно не нарушать Правила, а если уж тебя пытаются наказать, то либо обжалуй постановление, вынесенное ГИБДД², либо плати по квитанции через банк³.

Не будем обсуждать распространенное мнение: «Не нужно просто попадаться, или тогда уже сразу платить на месте». У нас речь пойдет не о том, как ездить «без залётов» и не о взятках. Мы попробуем обезопасить себя и своих пассажиров. И, если каждый будет работать над собой, то безопасность на дорогах повысится, а заторов и аварий станет меньше.

¹ с 12.11.2011г. доверенность необходима только для выезда за рубеж или для получения ТС со спец. площадки. Здесь и далее примечания автора — И.С.

² ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

³ О штрафах со «скидками» см. соответствующую главу

Для начала немного обсудим те советы, которыми многие «бывалые» охотно снабжают «чайников» и друзей. **Совет вредный**⁴: просто едь по правилам, а остальные объедут. Если взглянуть в корень этой фразы, то в ней заложен следующий смысл: «Наплевать на остальных, главное, чтобы ты доехал без штрафов». Те, кто так едят, образуют заторы и снижают общую динамику. Это из-за них, зачастую, целая вереница машин движется по узкой дороге и все ждут, пока автомобиль впереди найдет нужный ему поворот и свернет с дороги. Поэтому правильное дать совет полезный: не гони и не тормози. Нужно думать еще и о том, чтобы не мешать другим.

Еще один **вредный совет**: не спорь с гаишниками, просто дай денег и едь дальше. Оставим в стороне тот аспект, что дача взятки и ее получение – уголовно наказуемые деяния. Большинство скажет: «Да я всегда плачу на месте, и уже много лет ежу!» Известно, что взятки берут до тех пор, пока их дают. Разговоры о том, что, мол, «гаишники вымогают деньги», – мягко говоря, неправда. Девяносто пять процентов водителей сами уговаривают инспектора «решить вопрос на месте», причем только потому, что действительно уличены в нарушении. Если ты ничего не нарушил и знаешь, чем это подтвердить, то ни один инспектор с тебя денег «не вытащит». Отсюда **совет полезный**: не давай взятки, лучше почитай законы и запомни в них главное.

⁴ Здесь и далее выделено автором

Что касается технической стороны эксплуатации, то с давних времен «корифеи», которым было лень диагностировать автомобиль, или они не знали причин постороннего шума, давали автомобилистам такой **вредный совет**: не думай о том, что там стучит, — хороший стук наружу вылезет. Действительно, зачем им заниматься анализом, проверять необходимые узлы и ставить диагноз? Гораздо проще отремонтировать то, что уже явно сломано. В ответ на такое заявление иногда хотелось ответить: «Не нужно чистить зубы, все равно в будущем придется целиком новую челюсть вставлять!» Не разумнее ли для самого себя распланировать сроки посещений станции технического обслуживания и не откладывать мелкий ремонт, который может обернуться большими расходами? Логичнее дать совет полезный: периодически приезжая на техническое обслуживание, сэкономишь и деньги, и время.

Не умеешь стартовать – проиграешь

25 августа 2007 года. Взлетно-посадочная полоса аэропорта

«Ржевка» Ленинградской области. Солнечная погода, толпы народа, рев моторов и грохот музыки – масштабное мероприятие для тех, кто хочет померяться мощностью двигателя на дистанции 402метра. Множество «заряженных» машин, визг резины и дым. Зрители оценивают машины, обмениваются мнениями, но немногие оценивают именно то, как стартует участник.

– Хорошая машина, мощнее соперника, но с таким стартом водитель не выиграет, – говорит мне стоящий рядом Андрей Герасенков, мастер спорта международного класса по ралли. Он не участвует в дрег-рейсе⁵, но многократно выигрывал крупные раллийные гонки, – Посмотри, как человек сцепление бросает!

Приглядевшись, замечаешь, как много водителей даже на городских дорогах в стремлении быстро уехать выжимают педаль сцепления до пола и очень быстро отпускают ее, когда загорается зеленый... нет, даже желтый свет. Одна-

⁵ *Dragracing* (англ.) – Автомобильные соревнования на дистанции длиной 402м (¼ мили), где в парном заезде выигрывает тот, кто финиширует первым

жды на лекции один из таких водителей, слушавший меня, на слова о зеленом сигнале светофора бросил реплику: «Дядя, на „зеленый“ уже вторую втыкают!» Что происходит, когда кровь кипит, а опыта и знаний нет? Ведущие колеса начинают буксовать, а более подготовленный соперник уезжает, даже если двигатель его автомобиля не такой мощный. Тоже происходит и на наших городских дорогах: водители, выстроившись в линию перед светофором в стремлении занять удобный ряд и оказаться впереди, газуют и «шлифуют» асфальт. Оказывается, без определенных навыков водителю, который не хочет устраивать гонки, сложно в повседневной жизни.

Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, февраль 2000 года, пробка. Кое-как добравшись до Прачечного моста, обнаруживаю причину затора – на самой верхней точке моста неподвижно стоит «Жигуленок». Водитель газует и хочет двинуться вперед, из-под задних колес сыплются искры – это шипы уже добрались до асфальта. Но его автомобиль стоит на месте. Как только водитель отпускает газ и выжимает сцепление – машина скатывается назад. Вот так и продолжается – тормоз, резкий газ, сцепление, тормоз. Почему он не использовал стояночный тормоз – остается загадкой. Возможно, тот был неисправен, или водитель не умел быстро его выключать при трогании с места. Подбегаю к автомобилю, там вспотевший мужчина, уже с трудом понимающий, в чем дело и, видимо, насмотревшийся тех жестов, которые вме-

сто помощи ему показывали окружающие. Я подставил под его переднее колесо ногу, чтобы автомобиль не скатывался назад.

– Отпустите газ! Уберите ноги с педалей!

– Я тут уже час стою!

– Делайте, что говорю!

– Да, да, конечно...

– Начинайте медленно трогаться, как обычно, плавно прибавляя газ. Машину я держу!

– Но ведь тут лед!..

– Выполняйте, все получится!

Нехотя и не веря в успех, водитель начинает делать то, что ему сказали. Сначала он опять переборщил с педалью газа, но со второй попытки он подавил в себе желание давить «тапку в пол», и машина поехала вперед. Через десять секунд его и след простыл, а на месте, где он стоял, остались следы пребывания – полосы асфальта, оцарапанного ошипованной резиной.

У начинающих молодых водителей принято считать, что быстрый старт с места – это дым и визг резины, расплавленный асфальт или хотя бы рев мотора. Это даже стало среди молодежи таким «коньком»: не важно, как ты едешь, главное, чтобы тебя слышали.

Отсутствие умения и понимания того, что можно поехать быстро и вовсе не обязательно «давить педали в пол», служит плохим помощником и в жизни, и на соревнованиях.

Если хочется быстро уехать, то необходимо следить, чтобы не давать колесам буксовать на месте, т.е. крутиться вхолостую. Да, на крупных соревнованиях мы часто видим, как пилоты греют резину, которая даже начинает «дымиться», а машина стоит на месте. Но это именно прогрев холодной резины, а не сам процесс старта. Каждый лишний оборот колеса при пробуксовке – потеря времени на старте. Лучше набрать обороты двигателя, соответствующие погодным и техническим условиям. Простое правило: чем более скользкая дорога и «лысая» резина, тем ниже должны быть обороты. Но, даже если вы на сухом асфальте и на спортивных колесах, все равно не раскручивайте двигатель до предела – начнете буксовать, а все поедут. Не раз проверено и подтверждено спортсменами.

Главное – не суетиться. Движения должны быть четкими и выверенными, а скорость придет со временем. Пусть не сразу, но быстрота появится. Надо просто довести свои действия до автоматизма. Для уверенного и быстрого старта мы должны запомнить следующее:

- *не нужно «бросать сцепление» – вероятность пробуксовки*

увеличивается;

- *не следует сразу же «давить на газ» – если колеса начнут буксовать, то изнашивается резина и теряется время.*

Грубая ошибка: резкие движения. Автомобиль всегда

выполняет то, что требует водитель. Но иногда человек либо не понимает, какое указание дал машине, либо хочет что-то исправить, когда уже поздно. Не знаете, что делать – не делайте ничего, а если решили рискнуть – делайте это плавно: **резкие и быстрые движения – не одно и то же!**

Эти правила работают вне зависимости от того, какая резина у вас на автомобиле и какой двигатель – они справедливы для всех видов.

Водителю часто не хватает знания и опыта, просторов, мест для самореализации. Часто ко мне поступают телефонные звонки с просьбой провести соревнования на мастерство вождения, но ведь главное в них – это безопасность, а выигрывать должен не тот, у кого двигатель мощнее, а тот, кто умеет водить автомобиль. Помню, как зимой 2004 года Игорь Малышев на своей «Оке» на соревнованиях по мастерству вождения выиграл у полноприводного «Subaru» на радость нам, судьям, и зрителям. Причем одновременный выезд обеих машин из последнего поворота был красив и зрелищен, но «Ока» остановилась на финише точнее, и не получила штрафных очков за ошибки на дистанции.

Когда меня во время моего преподавания контраварийного вождения просили провести занятия для подростков, то первое, с чего я начинал, это с вопроса на любимую тему всех мальчишек: «С чего начинается тюнинг⁶?» Их отве-

⁶ *Tuning* (англ.) – Настройка, регулировка. Доработка или настройка техниче-

ты не удивляли разнообразием: с двигателя, с кузова, с салона, с тормозной системы (это, кстати, звучало реже всего). Я объяснил, студенты сначала удивлялись и расстраивались, а затем соглашались, что правильный тюнинг надо начинать с водителя. Согласитесь, что если нас с вами посадить за руль болида Formula-1⁷ или автомобиля WRC⁸, мы не покажем результатов, даже отдаленно напоминающих результаты Михаэля Шумахера (Michael Schumacher) или Себастьяна Лёба (Sébastien Loeb), а скорее всего, разрушим эти снаряды на первом же круге. И наоборот, если кого-то из великих гонщиков уговорить проехать на нашем обычном автомобиле, то результат будет впечатляющим. Итак, безопасность, как и тюнинг, начинается с себя, с водителя.

Прежде чем пытаться получить от автомобиля комфорт и скорость передвижения, давайте зададим себе вопрос: «Чувствую ли я, что происходит с моей машиной?» Слово «чувствую» необходимо понимать буквально, а не в переносном смысле. Посредством зрения водитель получает большую часть информации (около 85%) о происходящем на дороге. Информация о том, как располагается на дороге автомобиль, доходит до нас посредством вестибулярного аппарата и тактильных ощущений. Если передние колеса

ских характеристик автомобиля для улучшения его динамических качеств.

⁷ Formula-1 (англ.) – FIA Formula One World Championship – Чемпионат мира по кольцевым автогонкам, проводимый по протоколу «Формула 1».

⁸ WRC (англ.) – World Rally Championship – Чемпионат мира по ралли.

скользят по дорожному покрытию, то сначала водитель это почувствует своими руками и спиной, и лишь после этого увидит изменение траектории.

Не станем приводить здесь длительные рекомендации спортсменов и школ водительского мастерства, ограничимся лишь краткими советами:

1. Позаботьтесь о том, чтобы все органы управления были расположены в доступной близости. Для этого необходимо отрегулировать положение водительского кресла таким образом, чтобы была свобода движения, но до рулевого колеса и педалей при этом не приходилось дотягиваться.

2. Следите за тем, в какой обуви вы управляете автомобилем. Иногда звучат такие объяснения водителей, попавших в ДТП⁹: «У меня обувь зимняя теплая, я, наверное, нажимая на тормоз, газ тоже зацепил».

3. Если вы движетесь по дороге, то необходимо оставить заботу о том, как вы выглядите или о том, что между зубами осталась часть обеда. Зубочисткой вы сможете воспользоваться после того, как припаркуетесь (можно остановиться специально или выбрать «долгий красный» светофор).

Некоторым водителям принципиально важно, насколько он (или она) будет хорошо выглядеть при аварии. Успокоим их так: «У вас будет много времени для маникюра и макияжа во время ожидания наряда ГИБДД. А чтобы второй участник ДТП не видел, что вы не выбриты или не накрашены,

⁹ *ДТП* – Дорожно-транспортное происшествие.

то „наглухо“ затонируйте¹⁰ все стекла и не выходите из машины. Вот когда приедут полицейские, тогда вы эффектно появитесь. А то, что ваша тонировка скрывает обзор дороги другим участникам – не важно! Вы же будете хорошо выглядеть!»

Говоря о чувстве дороги (в прямом смысле этого слова), необходимо некоторые факторы, снижающие чувствительность и безопасность, исключить, а добавить другие.

Исключить:

- телефонные разговоры, набор и чтение sms и mms¹¹;
- стесняющую одежду и обувь;
- громкую музыку, заглушающую шум скользящей резины или «перекрученного» мотора;
- курение (о снижении безопасности в связи с курением разговор пойдет позже);
- суету и резкие движения.

Добавить:

- анализ ощущений;
- прогнозирование действий окружающих (причем не только автомобилей, но и пешеходов, ожидающих транспорта, детей);
- умение правильно вращать рулевое колесо и нажи-

¹⁰ Ограничения на тонирование боковых и лобового стекол на «крутых парней» не распространяются, так как они могут «все вопросы решать на месте».

¹¹ SMS—*Short Message Service* (англ.) – служба коротких сообщений; MMS – *Multimedia Messaging Service* (англ.) – служба мультимедийных сообщений.

мать на педали, что поможет в экстренной ситуации думать не о том, «как повернуть и на что нажать?», а скорее «куда и на сколько еще?»

У автора книги нет цели изложить здесь методику правильного руления и педалирования, поскольку без практических занятий под руководством опытного тренера это невозможно. Позволим себе лишь упомянуть несколько важнейших аспектов. Постарайтесь, чтобы в автомобиле обе ваши руки постоянно находились на рулевом колесе, это даст вам больше обратной связи, исходящей от передних колес автомобиля. Удерживая руль «двумя пальчиками», невозможно почувствовать (!) начало пробуксовки или сноса, а значит, ценное время будет потеряно. Правильное вращение рулевого колеса даже в спокойном режиме – залог успеха при возникновении экстренных ситуаций.

Следите за пальцами своих рук на рулевом колесе. Существует несколько видов хватов (расположений пальцев на руле):

- открытый (большой палец располагается рядом с указательным);
- полузакрытый (большой палец лежит на ободу рулевого колеса);
- закрытый (большой палец обхватывает рулевое колесо изнутри).

У каждого способа есть свои преимущества и недостатки (кроме самого первого, – открытого, у которого сомни-

тельное преимущество избежать травму кисти при лобовом ударе, но наша цель – не попадать в ДТП вовсе, а с таким хватом избежать его сложнее). Полузакрытый хват позволяет лучше чувствовать передние колеса, особенно на больших скоростях. Это происходит за счет того, что на подушечках больших пальцев много нервных окончаний, которые передают в мозг мельчайшие вибрации от неровностей дороги. Но в том случае, когда скорость снизилась, таким хватом сложнее повернуть руль на большой угол, сохранив точность. Поэтому лучше приучить себя к закрытому хвату, позволяющему дозировать угол поворота передних колес и сохранять усилие, не затрачивая при этом много нагрузки.

С закрытым хватом стартовать с места проще и эффективнее, ведь все пальцы подскажут водителю, насколько его передние колеса едут прямо и где грань пробуксовки.

Косвенным доказательством того, что курение, разговоры и громкая музыка снижают реакцию водителя, может служить тот факт, что машинисту трамвая по внутренним инструкциям запрещено:

- пользоваться радиоприемником и магнитофоном;
- курить;
- отвлекаться от управления;
- вести переговоры.

Если уж этим людям, у которых есть ограничение скорости «15 в кривой», в соответствии с ПДД¹² 95% преимуще-

¹² ПДД – Правила дорожного движения.

ства

перед другими участниками дорожного движения, строго определенный маршрут и нет скользкой дороги, во избежание нештатных ситуаций ограничивают действия, то почему водителю автомобиля это может быть разрешено? Сделаем выводы для себя сами. **Хотим стать быстрее – сначала станем безопаснее!**

Пробки: расчет и тактика

Чем скорее надо доехать до цели, чем меньше времени осталось на путь, тем больше шансов «застрять» в заторе. Количество машин растет, а дороги не расширяются. Впрочем, причины городских «пробок» всем и так ясны, а вот как в них уживаться, как обогнать соседа, но при этом не нарваться на грубость – вот проблема. Но она не так сложна, как может показаться.

Первое, с чего следует начать правильное поведение – это понять, откуда ожидать подвоха. Для этого необходимо оглядеться вокруг, чтобы заметить, какой водитель будет рваться вперед любой ценой, а другой – тормозить. Мне, например, не жалко, когда кто-то обгоняет или опережает. Но, согласитесь, обидно, когда тебя объехали и встали так, что не повернуть, не проехать. Смотришь, а этот горе-водитель по телефону болтает, и ему все равно, что вокруг него происходит. Ну, продвинулся еще на полметра вперед, поставь свою машину ровно в ряду, и ты не будешь никому мешать. Так нет! Вот он стоит, где ему удобно, и все! Таких участников движения надо опасаться!

Чтобы водителю, движущемуся за вами, было сложнее опередить вас, не провоцируйте его на обгон. Двигайтесь не строго за тем, кто впереди, а немного уступом, как бы немного загораживая проезд и обзор последующему. В та-

ком случае он не сможет «на глаз» оценить свой выигрыш от обгона и будет вынужден продолжать ехать за вами.

Если же такая ситуация для вас дискомфортна, то сдвинувшись немного в сторону в пределах своего ряда, вы предоставите шанс соседу обогнать вас. При этом учтите, что завершить обгон водитель сможет, только оценив ситуацию впереди вашего авто, а это иногда может быть видно только тогда, когда машина движется рядом с вами. Поэтому прежде чем провоцировать соседа на обгон, оцените, насколько вы готовы к тому, чтобы он ехал рядом с вами, достаточно близко.

Следующая проблема в наших «пробках»: стоявшие впереди вас машины уже проехали перекресток, а вам даже не подъехать к нему. Почему? Да потому, что в наших пробках каждый сам за себя, водитель начинает движение, когда перед ним уже столько места, что и трактор может развернуться. Но вопрос здесь не в дистанции, которую требуют соблюдать инструкторы автошкол, зачастую сами не понимая, чем объяснить разумность своих расчетов. О дистанции поговорим позже. Здесь вся проблема заключается в самом моменте начала троганья с места. Заторы были бы меньше, если бы мы начинали движение немного раньше, одновременно с впереди идущим авто. Приведем простой пример. Представьте себе, что вы бросили на землю цепочку, а затем начали ее плавно тянуть за один кончик через нарисованную линию. Каждое звено цепи в нашем примере, – од-

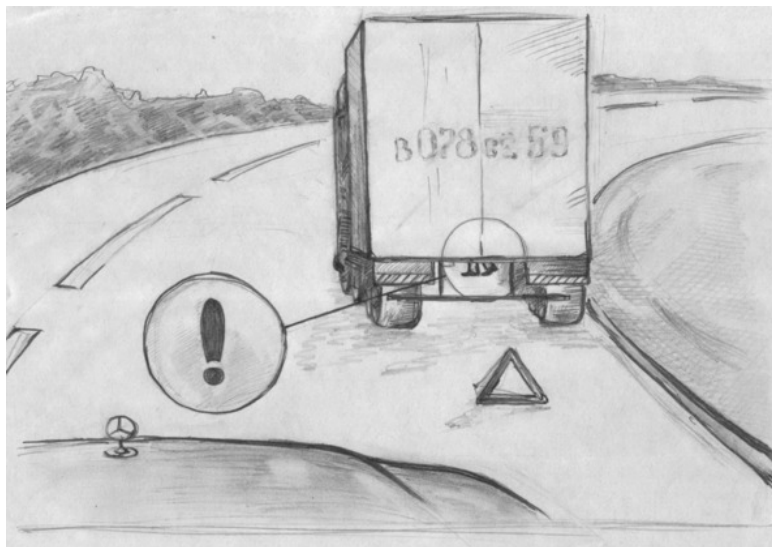
на машина в заторе. Когда каждая последующая машина переедет через линию? Сначала все звенья впереди нее протянутся, затем, когда вся часть перед ней натянулась, пройдет через линию и она. А позади цепочка запуталась и поэтому ее части не движутся. Вот когда вся цепь натянется, тогда все ее части станут двигаться одновременно. Теперь представьте себе, что вы тянете через ту же линию на земле ну, скажем, небольшую палку. Как бы вы ее не тянули – все части этой палки будут двигаться одновременно. Так же и в автомобильном заторе начинать двигаться нужно заблаговременно.

Хотите проехать перекресток быстрее – начинайте движение не тогда, когда перед вами много места, а примерно одновременно с впереди стоящим. А для этого нужно научиться не тратить время на включение передач или переключение режима автоматической коробки. Эти манипуляции нужно делать чуть раньше. Чтобы выиграть время, можно эти включения делать не тогда, когда поехала машина перед вами, а когда начала движение машина через одну от вас. Как только мы это увидели, значит, скоро и до нас очередь дойдет. Приготовились, и когда машина впереди вас тронулась с места, мы можем спокойно двигаться вслед за ней, поддерживая безопасное расстояние. Причем такое расстояние, которое даст возможность оставить место для остановки. При этом никто перед нами не сможет влезть, пока мы не начнем движение.

При подъезде к светофору следует принимать левее, чтобы видеть «поворотники» впереди стоящих машин, в случае, если они будут поворачивать налево, и вы напрасно нервничаете, что соседние ряды уже поехали, а ваш – нет. Если об этом подумать раньше при намерении ехать прямо, то можно заметить, что левый ряд машин собирается поворачивать, значит, проще перестроиться заранее.

Не всегда можно видеть машину, стоящую в заторе через одну от вас. Ее могут загораживать другие. Если перед вами автобус или грузовик, как увидеть, что перед ним началось движение? Есть несколько хитростей. Можно использовать как ориентиры тени от солнца, отбрасываемые машинами на асфальт или на другие автомобили. Можно использовать аналогичный прием в том случае, когда вы поворачиваете налево и пропускаете идущие навстречу автомобили, а обзор вам загородил какой-нибудь автобус. Если не торопиться и не пытаться проскочить перекресток, то в сумерках можно заметить свет фар от встречного автомобиля, отраженный на встречном бордюре или на кустах. Полезно смотреть грузовику в просвет под днищем или между колес, чтобы увидеть часть стоящего впереди автомобиля или пешеходов, идущих перед ним. Иногда можно заметить пешехода или другой автомобиль в отражениях стекол уже стоящих автомобилей или даже в окнах витрин соседних магазинов. В колесный просвет полезно смотреть и тогда, когда объезжаете стоящий на остановке автобус или припаркованный автомо-

биль. Так можно увидеть пешехода, который собирается выскочить на дорогу.



Смотрим в колесный просвет: будьте готовы, что из-за машины может выйти человек

Если вас объезжают, и вы это заметили, то пропустите водителя, пусть уедет и вам не мешает. Но если по какой-то причине вы не хотите пустить на свое место другого, то не стоит провоцировать его на состязание в умении и ловкости, а используйте психологический ход. Например, однажды в пробке на Петербургской Садовой площади, я заме-

тил позади автомобиль, водитель которого явно имел намерение встать впереди меня – видимо, его что-то заинтересовало во внешнем виде моей скромной машины, а жесты пассажиров явно выражали желание убедиться, что их транспорт лучше и быстрее. Я стоял третьим на светофоре, сосед был явно неадекватен, старался буквально пролезть вперед, чуть ли не расталкивая всех вокруг себя. Машина дергалась, он газовал. Водитель вертел головой, пассажиры веселились, а он старался привлечь их внимание и показывать свое мастерство. Я вспомнил правило «трех Д» («Дай Дорогу Дураку»), но, судя по настроению, простым опережением на старте этот водитель ограничиваться не собирался. Его машина стояла не ровно в ряду, а наискосок, свидетельствуя о том, что он не смог спланировать свое движение заранее. Я решил уехать от него подальше, не вступать в игру, которая может закончиться плохо. Я заметил, что он пытается пролезть передо мной. Если бы я попытался ему помешать, то подогреваемый пассажирами, он бы умножил свои усилия, поэтому я сделал вид, что не заметил этого, но, когда передо мной тронулся автомобиль, я начал движение одновременно с ним и перекрыл траекторию стоящему сзади. Он попытался меня объехать, но его машина явно не вмещалась в свободное место. И опять двигаемся с места, и опять он не успел опередить всех. Так я проехал всю пробку за два или три цикла светофора, а он так и остался позади, все время устремляясь вперед. Я наблюдал в зеркало, как ему сигналили из других

автомобилей, когда он стал проявлять нетерпение и агрессию. Наконец, я все же от греха подальше решил его пропустить, но затор кончился, и я уехал с перекрестка, а этот водитель начал движение слишком поздно, почти на красный свет, при этом двигатель его машины ревел как безумный.

Иногда возникают ситуации, когда на перекрестке вы оказываетесь втянутыми в состязание по быстрому старту. При этом провокатор, подъезжая к выбранному месту, изучает, готовы ли вы соревноваться? Он газует, дергается вперед и смотрит на вашу реакцию. Если вы начинаете себя вести аналогично ему, то открыто показываете свои намерения и вступаете в эту игру. Хотите выиграть этот заезд? Не подавайте виду, что приняли вызов. Сделайте вид, что не заметили и даже не поняли его намерений. Тогда соперник не будет стартовать в полную силу. А вы тем временем будете включать передачу, наберете нужные оптимальные обороты, поставите колеса прямо и будете ждать разрешающего сигнала светофора. Вот он! Вы поехали и оказались за перекрестком раньше, а ваш соперник пытается понять, в чем дело, и переживает, что его автомобиль оказался недостаточно мощным. А дело тут в спокойствии. Не поддавайтесь на провокации или не подавайте вида, что вступили в игру.

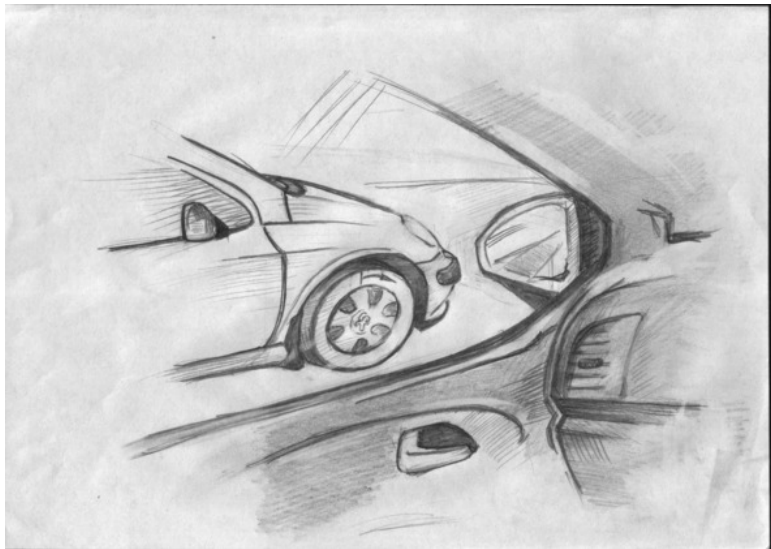
У меня был и такой случай: за перекрестком стоял инспектор ГИБДД, рядом со мной газовал водитель, а места за перекрестком было только для одного автомобиля. Ехать на красный свет я не хотел: это противоречит моим принци-

пам. Стартовать на «желтый» нельзя, так как он тоже является запрещающим сигналом, хотя мало кто об этом помнит¹³. Но я понимал, что если проиграю этот старт, то буду стоять очень долго, ведь очередь за нами была огромная, причем из грузовиков и автобусов. Принимаю решение проезжать первым, но и не создавать аварийную ситуацию, не провоцировать другого водителя на нарушение Правил и самому не нарушить. Как? Я решил, что должен начать движение одно- временно с другим водителем, но не раньше его, и не слишком поздно, так как иначе старт будет проигран. Но я не знал, а вдруг, он поедет на запрещающий сигнал светофора? Я ждал, но не подавал виду, что вступил в борьбу. Водитель, вроде, успокоился, перестал газовать. Я включил передачу, набрал небольшие обороты двигателя, выбрал люффт педали сцепления, осмотрел дорогу, светофор поместил в сектор бокового зрения. Чтобы поймать момент начала движения соперника, надо смотреть на его переднее колесо, поскольку это был переднеприводный автомобиль. Точнее я смотрел на самую верхнюю точку его переднего колеса. Когда она качнулась вперед, это означало, что колесу был передан импульс вращения, то есть, водитель начинает движение. Я поехал на зеленый сигнал светофора и вписался в то место, которое планировал раньше. Стоявший за перекрестком инспектор не подал сигнала об остановке, и я спокойно

¹³ п.6.2 ПДД – <...> ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, <...>

поехал дальше.

Никому не нравится, когда на перекрестке стоящий рядом автомобиль вдруг начинает поворот в сторону соседа, причем с выключенными «поворотниками». Хорошо, если в таком случае аварии удастся избежать, но помимо недовольства, вызванного у виновника отсутствием включенных указателей, возникает вопрос к пострадавшему: «Неужели не видно было намерений того парня?». Быть может, он включил сигнал поворота, но покачал рулевое колесо и не заметил, что «поворотник» выключился. Да, он мог бы посигналить и махнуть рукой с просьбой его пропустить, но не сделал этого. Да, в таком случае он виноват по всем статьям, но почему же вы, находясь рядом, не обратили внимания на его передние колеса, повернутые в вашу сторону? Не обратили внимания? Надо помнить, что наши дороги расслабляться не позволяют. Исходя из вышеизложенных примеров, можно сделать полезное заключение: **обращайте внимание на передние колеса тех, кто стоит рядом с вами – они подскажут намерения хозяина.**



Рядом стоит автомобиль: даже легкое качение или поворот переднего колеса выдаст желание водителя маневрировать.

Что касается остановок перед светофором, то не нужно выстраиваться перед ним как на стартовой линии. Полезно оставлять одну полосу для того, кто слишком быстро едет и не умеет правильно и точно останавливаться. Я это понял однажды на личном примере, когда, подъехав к стоп-линии, остановился позади всех. По привычке я, стоя на светофоре, поглядывал в зеркало заднего вида. Вдруг увидел в нем отражение автомобиля, который замедлял ход, но явно не так,

как того желал его водитель. Он все ближе и ближе, слышен визг резины. Остались секунды до удара в багажник моего автомобиля. Но я тогда уже имел привычку даже при остановке на светофоре оставлять немного дистанции перед своим ка- потом как раз на такой случай. Сориентировавшись, я быстро проехал вперед на полметра и снова остановился. Причем, на всякий случай, удерживал рулевое колесо в положении «прямо» и слегка нажал на педаль тормоза: вдруг этот меня все же толкнет сзади на другой автомобиль, стоящий впереди. Таким образом, ему как раз хватило места, которое я освободил. Мы с моим пассажиром обернулись и увидели, что водитель этой машины приложил руку к груди и кивнул головой, как бы говоря: «Спасибо!».

Другой случай. Едущему сзади автомобилю не хватило места для остановки, и произошедшее столкновение закончилось трагически. Это произошло на Дальневосточном проспекте Петербурга. Светофор перед улицей Зольной показывал красный свет, и в ряд выстроилось несколько автомобилей. Мы ожидали зеленого сигнала на другой стороне улицы и вдруг увидели, как через первый ряд машин перелетает красный ВАЗ-2101, падая на крышу. Мы немного проехали вперед, включили аварийный сигнал, вышли из машины и подбежали к перевернутому «Жигуленку». Из него текло масло, бензин; водитель был жив и сумел выбраться из автомобиля сам, а вот пассажир оказался уже без сознания. Сбежалось много народу, вызывали «Скорую помощь», ми-

лицию. После того, как из этой «копейки» с трудом извлекли живого пассажира, только тогда стали поражаться, каким образом можно было перелететь через все стоящие впереди автомобили. Люди увидели, что на том месте, где «Жигули» стояли на светофоре, стоит другой автомобиль с разбитыми капотом и передним бампером, а из-за руля выходит молодой человек в сомнительном состоянии. От колес его автомобиля на много метров тянулись следы заблокированной резины, что говорило о большой скорости и неумении тормозить. Понятно, что если бы было оставлено свободное место на стоп-линии, то он бы смог попасть на него и аварии бы не произошло.

Подведем краткий итог. В пробке или на светофоре, оставляйте перед собой дистанцию, достаточную для небольшого маневра, но такую, чтобы никто не воспользоваться этим, думая, что вы оставили много свободного места для другого участника. Этот же прием поможет вам, когда автомобиль перед вами вдруг заглохнет или сломается. В таком случае можно будет легко объехать его, не давая задний ход.

Иногда нам хочется подъехать поближе к тем, кто уже стоит в очереди на перекрестке и ждет зеленого сигнала светофора. Представьте, что вы подъехали к этому перекрестку в крайнем ряду и ждете, когда ваша полоса (или ряд) поедет вперед. Соседние машины проехали, а вы еще стоите. В чем дело? Ведь с этого ряда можно двинуться вперед, и даже поворачивать! Оказывается, кто-то стоящий впереди поворачи-

чивает и поэтому пропускает других, а все позади него ждут. Для того, чтобы не попадаться в такую ловушку, перед остановкой заранее сдвиньтесь немного в сторону возможного поворота и посмотрите, не моргают ли у кого-нибудь из стоящих впереди «поворотники»? Если заметили такое, то есть еще шанс пере-строиться в соседний ряд или оценить, стоит ли торопиться и нервничать.

У некоторых водителей есть нехорошая привычка – останавливаться практически вплотную к впереди стоящему автомобилю. Во-первых, они ограничивают свободу движения себе, ведь если перед ними автомобиль сломается или водитель отвлечется, то объехать его крайне сложно. Второй аспект опаснее: если в такой автомобиль, «прижавшийся» к вам сзади, кто-то врежется, то удар получите и вы. Если есть время и желание, можете преподать ему такой урок: включить аварийную сигнализацию и не начинать движение, но при этом следить, нет ли у водителя задней машины желания нанести вам телесные повреждения. Однажды, на улице Маршала Говорова ко мне неоднократно, почти вплотную, подъезжал автобус. Я понимал, что если водитель нечаянно приотпустит сцепление или ошибется в нажатии на педаль тормоза – у моего «Гольфа» багажника не будет в принципе. Я дождался, пока он остановится, включил аварийную сигнализацию и не начал движение. А поскольку водитель дистанции между нами не оставил, то объехать меня ему было невозможно. Он матерился (это можно было прочесть

по губам), а я тихонько начал движение. Так было несколько раз, пока он не стал оставлять между своим капотом и моим багажником места ровно столько, чтобы мог пройти пешеход. В последний раз я не поленился выйти из машины и, с озабоченным выражением лица, открыть капот. Водитель автобуса был уже равнодушен и махнул рукой в мою сторону, но больше вплотную не подъезжал, значит, вывод сделал. Зачем же самого себя ограничивать в свободе движения? Оставляйте себе место для маневра. Хочется предостеречь читателя от чрезмерного желания научить таким образом всех тех, кто не оставляет вам дистанции. Если водителя этому не смогли научить ни педагог в автошколе, ни стаж вождения, оставьте ему право мучиться самому с трудностями маневрирования.

Дистанция – отрезок свободы

По неофициальным данным ГИБДД, около 40% аварий на дорогах – результат банального несоблюдения дистанции. Какая дистанция является безопасной и удобной? Можно ее попытаться измерить в метрах, как учат в некоторых автошколах:

«при движении за городом дистанция равна цифре скорости, то есть 90 метров, а в городе – в два раза меньше». Это в корне неверно! Интересно, а кто возит с собой рулетку, даже лазерную, и как это прописано в Правилах? Правила на этот счет скупы:

п.9.10 ПДД «Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения».

Слушателям наших контраварийных курсов в ЦВВМ мы давно предлагаем принятый за рубежом вариант следования правилу «трех секунд». Иногда его еще называют правилом «двух секунд». Суть этого приема заключается в том, что вы замечаете неподвижный ориентир (например, знак, рекламный щит, столб или другой подобный неподвижный объект), мимо которого проехал идущий впереди автомобиль, и начинаете отсчет секунд «одна тысяча один, одна тысяча два,

одна тысяча три», – это просто секунды, а «одна тысяча» добавлено, чтобы не тараторить. Если на счет «три» вы проезжаете мимо выбранного ориентира, то дистанция нормальна и даже великовата. Если на счет «два» – в самый раз. Если меньше, то вы целитесь в того, кто едет перед вами, и шансы с ним познакомиться и грустно провести время – очень велики. Правило это работает на любых скоростях и даже в пробках, причем в любую погоду, на любом автомобиле. В своих лекциях Андрей Герасенков рекомендует на скользких дорогах дистанцию увеличивать до «пяти секунд». На сухом асфальте, при хорошем состоянии резины и дорожного покрытия, можно сократить до двух. Но главное – понять и применять принцип. Чем тяжелее машина, чем влажнее покрытие – тем длиннее тормозной путь. Если тяжело отсчитывать секунды, то можно для тренировки отсчитывать так: «131, 132, 133...» – не будете тараторить и спешить. Совсем простой метод отсчета заключается в том, чтобы не торопясь сказать два слова: «безопасная дистанция»¹⁴. Произношение этих слов вслух длится как раз около необходимых для замера двух секунд.

Народная мудрость гласит: «Безопасная скорость это когда скорость автомобиля не превышает скорости мыслей водителя».

Если серьезно пренебрегать дистанцией, то можно оказаться в той ситуации, когда один водитель «догнал» друго-

¹⁴ Финны используют фразу «turvallisuus väli» (түрвалисуус вяли)

го или других, и ГИБДД выдает определение, что ДТП произошло в связи с нарушением водителем Правил дорожного движения, которые гласят:

п.10.1 ПДД « <...> При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства»¹⁵.

Обвинение в нарушении ПДД зачастую соответствует действительности. Кстати, об остановке. Насколько точно вы можете остановить свою машину? Однажды мой знакомый, восхищаясь «водительским умением» своего друга, так описывал его стиль: «Он так классно ездит по городу, что спидометр постоянно 120 км/ч показывает!» Причем речь шла не о каких-то спортивных гонках, а просто о передвижении. Мне было предложено «соревноваться» с этим человеком, но я предложил свои условия, заключающиеся в том, что нужно доехать быстрее, соблюдая два правила:

1. Не нарушать ПДД;
2. Ехать так, чтобы пассажир не чувствовал дискомфорта при разгоне, перестроении, поворотах и остановке.

Соревнование тогда не состоялось. Как вы думаете, почему? Да просто потому, что собеседник мой понял, что давить на педаль и обезьяну можно научить, а вот чтобы ездить, соблюдая эти два пункта, уже требуется умение. При-

¹⁵ Здесь и далее сокращения автора

чем превышение скорости не дает выигрыша во времени. Давно известно следующее следствие: на дистанции 100 километров разница в прибытии между скоростями в 90 и 120 км/ч составляет всего 16 минут. Мастер не тот, кто гонит, а тот, кто плавно и грамотно едет. Попробуйте такой способ остановки, чтобы использовать плавное нажатие на педаль тормоза, но за некоторое время до остановки тормоз отпустить совсем, тогда в нужном месте автомобиль остановится уже по инерции, подкатываясь к точке остановки, и встанет именно там, где нужно. Попробуйте, и убедитесь, что это не так просто, как кажется! Нужно четко рассчитать начало и силу торможения, инерционный путь и даже неровности.

Говоря о плавности движения, необходимо учитывать, насколько равномерно происходит переключение передач на ручных коробках. Ненужно «бросать» педаль сцепления или, одновременно отпуская ее, продолжать надавливать на газ – будут толчки или рывки. Во время спокойного движения для переключения передачи правая нога как бы замирает на педали газа, а левая выполняет свою работу.

У начинающих водителей часто возникает боязнь перестроения из полосы в полосу или из ряда в ряд. Для начала давайте определимся, что такое «полоса», а что называется «рядом»? Полосы обозначены на проезжей части разметкой. Если ее и знаков нет, то согласно Правилам, водитель «на глаз» сам делит проезжую часть на две, как это предписано:

п.9.1 ПДД «Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части <...>»

Указанные здесь знаки – те самые синенькие «Направление движения по полосам».



Обратите внимание на то, что в их названии сказано «по полосам». Согласно тем же ПДД:

п.1.2 ПДД « <...> «Полоса движения» – любая из продольных полос проезжей части, обозначенная

или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд <...>».

Вот тут мы встречаем термин «ряд». Говоря проще, полосы на дороге либо обозначены, либо определяются водителем. А вот рядов может быть сколько угодно. Поэтому, когда водитель пишет в объяснениях «Я двигался в своем ряду», то это не означает, что он не ехал по «встречке».

Вернемся к перестроению и обгону. К слову говоря, знак 3.20 «Обгон запрещен» не запрещает опережение одного автомобиля другим по соседней полосе. Почему? Потому что в ПДД читаем:

п.1.2 ПДД «<...> «Обгон» – опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части) <...>»

Заметили слово «полосы» и запрет выезда на встречную сторону? Если вы при опережении перестраиваетесь на встречную полосу и возвращаетесь обратно, то это обгон. А если двигаетесь по своей полосе или по соседней, то раньше это было прописано в ПДД так:

п.9.4 ПДД «<...> Движение транспортных средств по одной полосе со скоростью большей, чем по соседней полосе, не считается обгоном».

А в новых Правилах эта строка перекочевала в пункт 1.2 и звучит следующим образом:

п.1.2 ПДД « <...> «Опережение» – движение транспортного средства со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства <...>».

Смысл остается тем же: движешься по своей полосе или по соседней попутной – поезжай быстрее всех и не маневрируй, тогда ничего не нарушаешь.



Вот и получается, что, если вы, встретив такой знак 3.20 «Обгон запрещен», двигаетесь дальше, но без перестроения в другую полосу, то требования знака не нарушены. Правда, инспектор ГИБДД будет с этим не согласен, придется объяснить это ему, а может быть, и судье, что такой знак запрещает выезд на полосу встречного движения, а не перестроение. Скорее всего, такие попытки объяснений будут безуспешными, так как этот знак чаще устанавливается

именно в тех местах, где запрещен именно обгон с выездом на полосу встречного движения, поэтому если вы его заметили – подождите с перестроением.

Но главный вопрос у многих неуверенных водителей заключается не в этом. Чаще всего они боятся сделать две ошибки: не успеть вовремя перестроиться обратно и «подрезать» или, боясь подрезать, долго ехать «по встречке». Этот же вопрос возникает и при перестроении из одной полосы в другую. Как быть? Да очень просто. Начнем с перестроения. Если вы хотите перестроиться в соседний ряд, например, правее, то не нужно это делать непредсказуемо для других. Включите правый «поворотник», но не за одну секунду до маневра – это невежливо, и не за полчаса – перестанут пропускать, думая, что у вас что-то с координацией или электропроводкой. Включать его нужно примерно тогда, когда место, в которое вы «целитесь», еще занято соседним автомобилем. Вот он уже проезжает мимо, тогда ваш «поворотник» должен быть уже точно включен.

Например, вы выбрали место в соседней правой полосе, там есть место как раз для вас. Что, соседний ряд движется быстрее? Не беда, дождитесь, пока с вами поравняется та машина, за которой есть место. Включаем правый «поворотник», но перестроение начинаем не тогда, когда ехавший с вами рядом автомобиль уехал далеко, а немного раньше. Начинать нужно в тот момент, когда мимо вас проезжает его заднее левое крыло. Это не значит, что нужно нанести ему

удар, просто с учетом его скорости и своей начинайте плавное движение в тот момент, когда видите его заднее крыло, и если все сделано спокойно и равномерно, то получится, что вы как раз перестроились ровно за ним. Но не забывайте при перестроении смотреть в зеркало заднего вида: вдруг задний автомобиль сам хотел встать на это место и ускорился? Нет, он вас пропустил?! Моргните ему пару раз «аварийкой», поблагодарите.

В том случае, когда мы хотим перестроиться на другую полосу, но она движется медленнее, поступим так. Догоним автомобиль, за которым хотим встать и, притормаживая, дождемся момента, когда его заднее крыло поравняется с нашим капотом. Тогда и начинаем перестроение при условии, что он не останавливается. Еще раз уточним, что нужно не резко поворачивать с мыслью: «в книжке так было написано», а начинать плавный маневр. Скорость перестроения придет со временем и получением опыта. Здесь важно не торопиться, а начинать не- много заранее.

Если же речь идет об обгоне, то перестраиваться обратно в свою полосу проще тогда, когда вы заметили автомобиль, который обогнали в правом зеркале заднего вида. Если начнете раньше, то вы его «подрезали», а это как минимум невежливо и грубо, а максимум – опасно.

При перестроении в полосу левее правила те же, только уже зеркальные. Понятно, что при перестроении левее ждать, когда появится автомобиль только в правом зеркале

бессмысленно.

Безопасной дистанцией многие начинающие считают такое расстояние до впереди идущего автомобиля, когда возможно спокойно маневрировать или тормозить. Но с приобретением опыта или потерей чувства страха за рулем, водители начинают прижиматься к переднему автомобилю так, что в результате мы часто видим на улицах аварии под названием «паровозик»: один за другим автомобили стоят, уткнувшись капотами друг другу в багажники.

В автошколах ученикам практических советов не дают, лишь рекомендуя ориентироваться «на глаз» и соблюдать уже упомянутый пункт 9.10 Правил дорожного движения, в котором, как мы заметили, практических рекомендаций тоже нет.

Чаще всего начинающим водителям «опытные» советуют выбирать в городе дистанцию, равную половине скорости движения, то есть если вы движетесь со скоростью 60 км/ч, то дистанция должна быть около 30 метров. Возникает вопрос. Вы можете «на глаз» отметить 20, 25 или 30 метров? За городом они рекомендуют дистанцию не в половину, а равную скорости. Можете указать расстояние в 90 или 100 метров? А если ошибетесь?

Проще измерять дистанцию не в метрах, а в секундах, как это уже было описано раньше. С дистанцией в движении разобрались. При остановке автомобиля рекомендуемая профессором кафедры прикладных видов спорта и экстре-

мальной деятельности Российского государственного университета физической культуры, спорта и туризма (РГУФК-СиТ) Э. С. Цыганковым дистанция должна быть таковой, чтобы водитель мог видеть со своего места «пятно контакта» задних колес впереди стоящего автомобиля. При этом приподниматься с сиденья самому не следует. Если видно место, где колеса автомобиля, стоящего перед вами, касаются дороги, значит можно смело маневрировать – не заденете его капотом или бампером. Если его «пятна контакта» не видно – подъехали слишком близко.

Но этот способ Э. С. Цыганков рекомендовал в те годы, когда интенсивность движения в городе была гораздо ниже, чем сейчас. Давайте внесем небольшие коррективы. Если «пятно контакта» видно – маневрировать можно смело вне зависимости от того, что стоит впереди – троллейбус, автобус, грузовик с прицепом или легковой автомобиль. Важно! В современном городе, когда перед вами стоит легковушка, то нужно увидеть не пятно контакта ее колес, а нижний срез (край) ее заднего бампера. Если оставлять достаточно место для видимости «пятна контакта» – в эту дистанцию влезет много желающих.



Стоящий впереди автомобиль. Видно пятно контакта его задних колес с дорогой и нижний край заднего бампера.

Опять-таки, не следует забывать о разумности и необходимости быстрого маневрирования. Одно дело, когда вы выезжаете из затора, и совсем другое – покидаете парковку. Если не уверены в габаритах своего автомобиля, то зачем рисковать потерей времени, денег и настроения, если можно выйти из машины и проверить: «А не поцарапаем ли соседний автомобиль?»

Что касается движения, то даже если вы едете строго соблюдая ПДД, но не замечая других, то легко можете со-

здать аварийную ситуацию или спровоцировать окружающих на нарушения. Очень часто водитель едет так, как ему удобно, и вдруг решает поехать туда, куда ему вздумалось. Он уверен, что достаточно включить указатель поворота и поворачивать – требования Правил соблюдены. А то, что его начали объезжать, или он стал пересекать траекторию других автомобилей, он даже не подумал. Стандартная отговорка при ДТП в таких случаях: «Он у меня в мертвой зоне был, я его в зеркала не видел!».

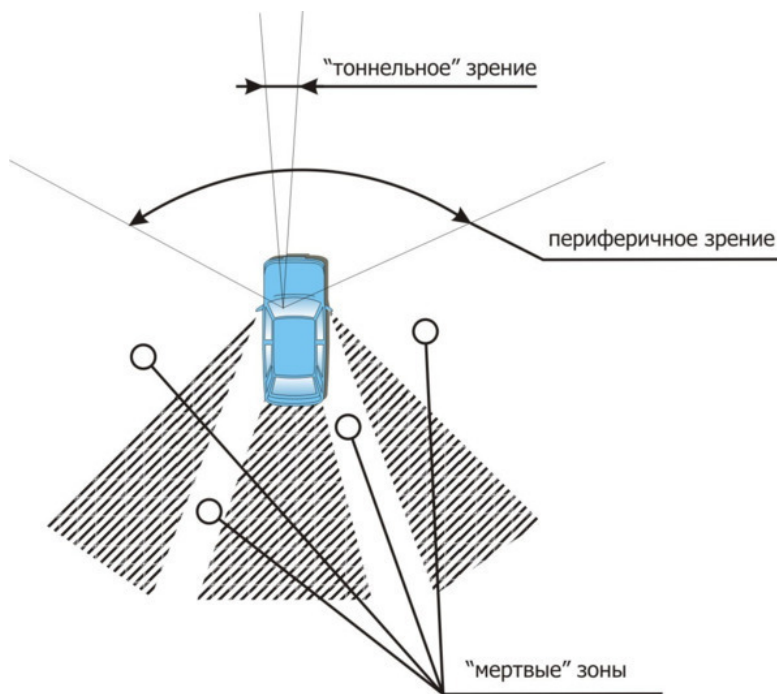
Заблуждение: «Мертвой зоной» называют поля, куда попал автомобиль, движущийся рядом:

1. Момент, при котором он движется сзади, и в салонном зеркале заднего вида уже не виден, а в боковом еще не появился.

2. Движение автомобиля сбоку, где периферическое зрение не фиксирует его движение, а боковое зеркало не захватывает.

Однажды я услышал от А. В. Герасенкова следующее выражение: «Мертвых зон не существует!». Он объясняет это тем, что если зеркала обзора у водителя настроены правильно, и водитель каждые 5 секунд осматривает все зеркала, то получает картину того, что происходит вокруг него. Такому водителю станет понятно, что рядом есть другая машина, и он не будет сразу маневрировать, а подождет еще несколько секунд. Именно этой паузы будет достаточно, чтобы машина, идущая позади вас, выехала из так называемой

«мертвой зоны» и появилась в одном из ваших зеркал. Поэтому согласимся с А. В. Герасенковым, что понятие «мертвая зона» – это отговорка, а не факт.



«Мертвые зоны». Два нижних белых пятна здесь специально увеличены, и в таком виде возможны только при грубой настройке боковых зеркал.

А. В. Герасенков рекомендует настраивать зеркала задне-

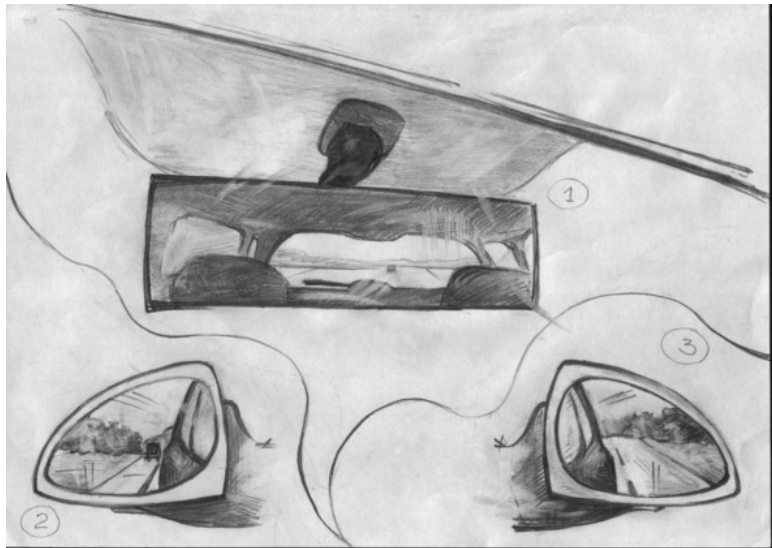
го вида таким образом, чтобы они не повторяли друг друга: «картинка» в одном является продолжением другой. При этом, поскольку все три зеркала одного автомобиля имеют разную сферичность, то и кажущееся расстояние до объекта в одном зеркале будет немного отличаться от того, что увидим в другом. Посмотрите на рисунок: грузовик в одном зеркале виден вдали, в другом ближе, а третьем вовсе не виден. В реальности это выглядит почти также и такое небольшое искажение сделано заводом-изготовителем специально, чтобы правильно оценивать ситуацию. На зеркалах некоторых автомобилей можно даже увидеть заводскую надпись: «Objects in mirror are closer than they appear»¹⁶. Таким образом водителя предупреждают об искажении зеркал. Причем, если такая надпись есть, то не на всех зеркалах этой машины, а обычно на одном, чтобы водитель не доверял одному увиденному отражению, а смотрел и в другие зеркала.

Не забывайте также настраивать зеркала для себя в том случае, если на вашем автомобиле кто-то ездил, или машина очень долго стояла на стоянке. В первом случае человек, наверняка, регулировал их под свой рост, а во втором под действием силы тяжести стекла могли слегка наклониться. Возможно, этот наклон составляет несколько миллиметров или градусов, но если пренебречь такой проверкой перед началом движения, то впоследствии можно недоумевать: «откуда

¹⁶ *Objects in mirror are closer than they appear* (англ.) – Предметы, отражённые в зеркале, ближе, чем их отражение

взялся рядом этот автомобиль?» Важное замечание по поводу так называемых «сферических» салонных зеркал. Да, они дают, казалось бы, полную картину позади водителя. Но у этих зеркал настолько большое искажение, что рассчитывать на правдоподобное изображение в них просто категорически противопоказано.

Сферичность достигается за счет эффекта линзы, что влечет за собой сильное отдаление отраженного объекта. Заметим, что ни один завод-изготовитель при всех предъявляемых к нему требованиях пассивной безопасности, не устанавливает в выпускаемые им автомобили подобное оборудование.



Правильная регулировка зеркал. Видно, что один и тот же объект (здесь – грузовик) отражается в зеркалах по-разному.

1 – салонное зеркало отражает общую обстановку сзади,

2 – в левом зеркале виден грузовик,

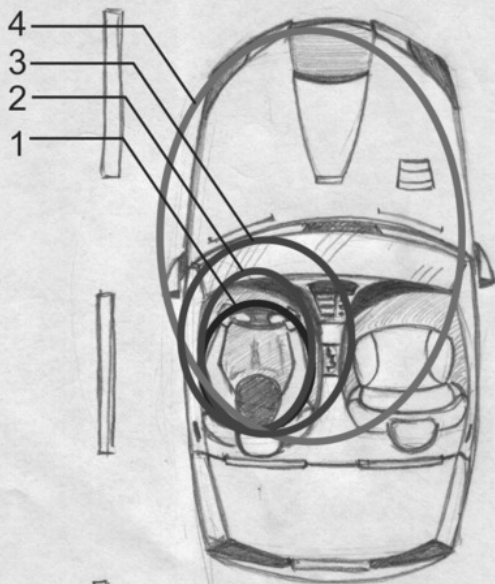
3 – в зеркале справа отражения грузовика нет.

Давайте будем откровенны. Дело в том, что недостаточно только осматривать зеркала. В зеркала заднего вида мы чаще смотрим при движении в городе. За городом же мы сосредоточены на том, что происходит впереди. Это правильно, но только отчасти. Во-первых, нас могут догнать сзади и подавать какие-либо сигналы: чтобы мы уступили, подо-

двинулись, что-то сломалось в нашем автомобиле, или кому-то требуется помощь. Кто-то позади нас может готовиться к обгону, или нас собирается опережать мотоцикл. Нужно держать в памяти картину всего происходящего. Есть и еще один аспект, по которому смотреть только вперед нельзя. Дело в том, что зрение человека условно делится на две категории: туннельное¹⁷ и периферическое. Наш глаз способен четко воспринимать лишь ту информацию, которая находится в секторе, составляющем примерно 50° от той точки, куда направлен взгляд. Остальное воспринимается уже периферическим зрением, которое различает лишь яркость и движение. Поэтому если вы смотрите только вперед, то скорее всего, изменение картины в боковом (периферийном) секторе не оцените должным образом, поскольку с каждой минутой периферической зрение сужается до туннельного. Что происходит сбоку от вас, уже сложно воспринимать четко и правильно. Не верите? Проведите эксперимент. Вытяните свою руку с часами вперед и согните кистевой сустав к себе, смотрите на тыльную сторону ладони, на ногти. А теперь не отводя взгляд, скажите, сколько времени? Правда забавно? И это притом, что вы сейчас не движетесь, и ничто вокруг вас не отвлекает. Поэтому полезно время от времени, хотя бы на короткое время, переводить взгляд с дороги на зеркала, чтобы оценить все, что происходит вокруг вас и не давать своему зрению сужаться до туннельного.

¹⁷ Не следует путать с медицинским диагнозом. Здесь – условное деление

Вообще большинство неуверенных и опрометчивых действий человека происходит из-за того, что водитель плохо чувствует габариты своего автомобиля, сомневается в правильности своих действий и зачастую перестраховывается. Но следует понимать, что чувство комфортного восприятия зависит от того, насколько уверенно мы чувствуем окружающую обстановку.



Зоны водительского контроля. Начальный уровень (от 1-го до 4-го).

На рисунке приблизительно обозначены начальные этапы расширения зоны контроля обстановки. Так, у начинающего водителя его безопасная зона ограничена кистевыми суставами, и что происходит за пределами кистей рук он уже не знает. Поэтому он начинает путаться в руле, иногда смотрит, куда поставить ноги, а если надо переключить радио – поворачивается всем корпусом и таким образом теряет контроль над дорогой. Конечно, ни о каком тотальном контроле над автомобилем и дорожной обстановкой речь не идет. Постепенно безопасная зона расширяется до окончания пальцев рук и ног, водитель начинает осознавать, что они выполняют. Следующая стадия – расширение безопасной зоны до внутренней обшивки водительской двери (начинаем пользоваться ее «кармашком» и клавишами стеклоподъемников) и того места, где внизу заканчивается лобовое стекло. Затем наступает фаза, когда безопасная зона начинает расширяться, захватывая наружную часть автомобиля. Но многие не придают значения тому, что, уделив больше внимания чувству габарита капота, забывают, что надо также помнить, где находится задний бампер. Со временем зона водительского контроля расширяется снаружи в разные стороны от автомобиля, зачастую принимая форму овала, вытянутого вперед. Водитель начинает понимать, что делают другие

участники движения, как движутся их машины и как маневрирует собственный автомобиль. Но ошибки, которые чаще всего совершаются, следующие: или люди пытаются искусственно ускорить обретение этих чувств, или вовсе не придают им значения. В первом случае водители начинают ездить, увеличивая скорость и расстояния, зачастую подвергая опасности себя и окружающих, во втором – ездят настолько медленно, что создают помехи для всех окружающих. Очень важно найти золотую середину.

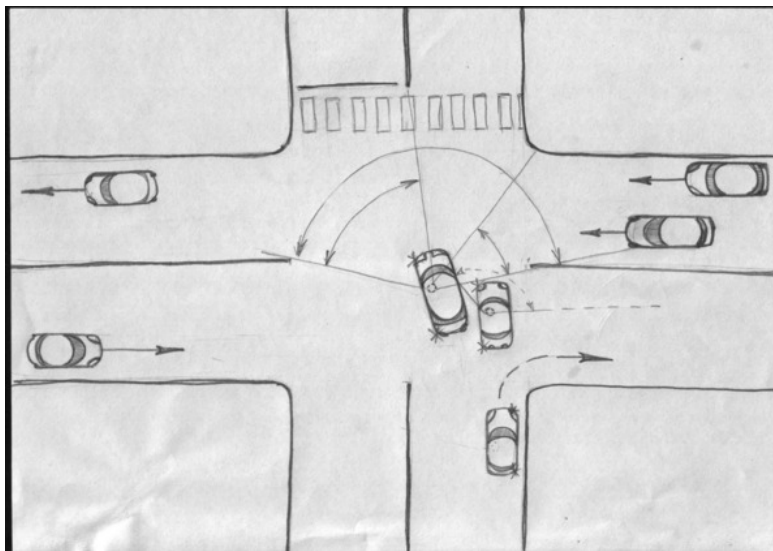
Аварийным водителем считается не тот, кто только что сдал экзамен по вождению, и получил водительское удостоверение, а тот, кто ездит уже около двух лет. Это именно тот период, когда водитель, не попавший в аварию, считает, что все самое страшное позади; он ни разу не перевернулся и не угодил в кювет – приходит чувство самоуверенности и расслабленности. Вот тут-то его и поджидает опасность. Не стремитесь постичь все сразу, старайтесь делать выводы из тех ситуаций, которые вы встречаете на своем пути. Необходимо научиться предугадывать действия окружающих хотя бы на несколько секунд. Существует метод определения безопасного передвижения:

«Можешь предвидеть события на дороге на тридцать секунд? Очень хорошо! Не можешь – снижай скорость! На двадцать секунд можешь? – Нет?! Еще снижай! Как только почувствуешь, что контролируешь – двигайся с этой скоростью».

При маневрах на дороге следует учитывать характер ваших соседей. Если вам почему-то не хочется, чтобы вас объезжали, значит при перестроении или маневре нужно перекрывать ему такую возможность, занимая в своем ряду такое положение, чтобы сопернику просто не оставалось места для маневра. При этом нужно отдавать себе отчет в разумности соперника. А если ему все равно, есть место или нет, можно ли выезжать на полосу встречного движения или нельзя? Есть люди, которые готовы на все ради достижения поставленной цели. Не стоит на дороге заниматься воспитанием других. Если для вас принципиально, чтобы в плотном потоке машин вас не опередили, тогда дерзайте – загораживайте проезд, не давая места для маневра другим, но обязательно оцените свою выгоду в этом поступке. Быть может, проще пропустить?

Другие участники движения могут быть вам верными помощниками. При проезде через перекресток, где нужно уступить дорогу другому транспорту или контролировать ситуацию, зачастую не хватает времени на повороты головы. Если же движение активное, проще не начинать движение и не рисковать, вдруг не успеете проехать?! В таком случае можно воспользоваться помощью других водителей. Например, параллельно рядом с вами через перекресток переезжает грузовик или автобус. Изначально увидев, что он загораживает вам часть обзора, можно как бы «прикрыться» им с одной стороны. Таким образом будет проще двигать-

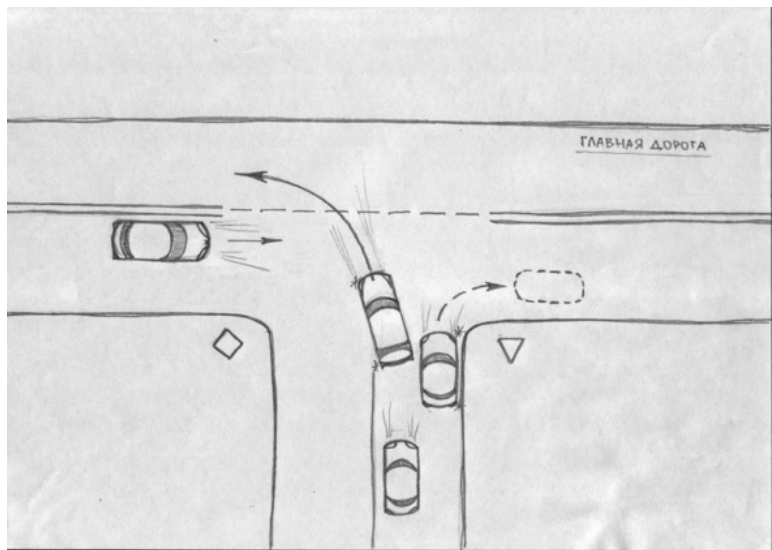
ся вдоль него, не высовываясь и не отставая. Так он послужит вам как бы «стеной» с одной стороны вашей машины. Об этом еще будет сказано в главе «Сложности на простых перекрестках». Если же вас «прикрывает» не тяжелый транспорт, а легковой, то нужно при этом держать боковой интервал, либо ставить автомобиль так, чтобы видеть хотя бы фрагмент дороги или машины, движущиеся с другой стороны. Интервал необходим на тот случай, если вдруг ваш сосед по перекрестку вздумает изменить направление или совершить маневр. Интервал также поможет избежать прижима с его стороны, если он вдруг не уступит дорогу, и его подвинут в вашу сторону. Так же поступают многие знакомые водители, движущиеся на своих автомобилях в одном направлении. Вместе выезжая на перекресток, они останавливаются для оценки ситуации или предоставления преимущества не рядом друг с другом, а немного уступом, один слегка опережая другого. Это позволяет не загораживать друг другу обзор, а тот, кто стоит впереди, оценивает обстановку для двоих и медленно двигается вперед. Следующий за ним, видя это, продвигаясь вперед, снова останавливается так, чтобы водителю рядом с ним обстановка была хорошо видна. Если есть терпение и взаимопонимание, то перекресток проезжается быстрее и безопаснее, нежели в случае, когда один пытался догнать другого.



Наиболее удачное расположение машин на перекрестке. Поворачивающий налево видит всю обстановку, а водитель справа от него прикрыт таким образом от удара слева.

Способ «прикрытия» актуален и тогда, когда вы выезжаете из-под знака 2.4 «Уступите дорогу». Особенно это удобно, если автомобилю перед вами нужно ехать прямо или налево, а вам, например, направо. Встаньте справа от стоящего впереди, когда он остановится, чтобы пропустить тех, кто движется по главной дороге. Дождитесь, пока корпус его машины остановится поперек самой правой полосы, прикрыв ее для вашего маневра, и тогда поворачивайте направо на эту

самую полосу. В таком варианте никто никому не помешал и ПДД соблюдены. Если же вы просто уступаете дорогу и вам необходимо «вписаться» в свободное место, то не стартуйте с места в разгон. Дайте своей машине небольшое движение, буквально 1—2 км/ч. Напомним, что стартовать с места сложнее и дольше.



Тот же способ можно порекомендовать, чтобы правильно, безопасно и быстро поворачивать направо или налево на перекрестке, руководствуясь знаками 5.15.1 и ему подобных «Направление движения по полосам». Используйте автомо-

били, движущиеся по соседним рядам, как искусственные стены-ширмы.

Но все, что мы только что обсуждали, не дает права ехать, не задумываясь, параллельно другим участникам, через перекресток. Все нужно использовать умело, оценивая и выбирая дистанцию и боковой интервал.

При подъезде к перекрестку необходимо заранее сориентироваться, чтобы выбрать правильную полосу, занять в ней соответствующее положение. Но если вы собираетесь совершать поворот, то незадолго до остановки включите указатель поворота, чтобы другие участники движения понимали ваши намерения. Тогда вас не будет объезжать с этой стороны ни мотоциклист, ни велосипедист. Если перекресток оснащен светофором с дополнительной секцией, а вы намерены повернуть, то заранее включенный «поворотник» подскажет водителям сзади, что вы не поедете на основной зеленый свет, а будете ждать своей зеленой стрелки, и им тоже придется стоять. Чаще всего при подъезде, например, к светофору со стрелкой направо с уже включенным «поворотником», можно заметить, что автомобиль, собиравшийся ехать прямо, тихонечко освобождает место для маневра – водитель увидел ваш сигнал в зеркало заднего вида и решил пододвинуться.

В разговоре о планировании движения через перекресток нельзя упустить еще один важный аспект: заблаговременно занимать не только нужный ряд, но и учитывать весь трафик,

проходящий по всем полосам. Согласитесь, что если на дороге перед оживленным перекрестком две полосы, то желая проехать прямо, не будет лишним проделать следующее:

- убедиться в отсутствии знаков 5.15.1 или 5.15.2 «Направление движения по полосам», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево» или других, запрещающих ехать прямо с удобной полосы;
- убедиться в отсутствии у светофора дополнительных секций, «стрелок»;
- занять правую полосу.

Вполне логично предположить, что на оживленном перекрестке многие водители перед вами будут поворачивать налево и пропускать встречный поток. Нецелесообразно стоять в очереди, если вам все равно нужно прямо, а проехать можно спокойно из соседней полосы.

Если же вы ошибочно заняли левую полосу при намерении ехать прямо, а перед вами несколько машин осуществляют левый поворот, то включайте правый «поворотник», и будем надеяться, что кто-нибудь пропустит вас для дальнейшего движения прямо. Не следует совершать резких маневров после такого ожидания, лишь покажите свои намерения.

Вежливость не замедляет движение

У нас почти отсутствует на дороге вежливость и взаимопочтение. Хотя следует отметить, все чаще встречаются воспитанные водители, которые рукой или улыбкой поблагодарят за то, что их пропустили вне очереди. Всегда приятно, когда показав «поворотник» для перестроения и пропуская идущий по нужному ряду автомобиль, вдруг видишь, что его водитель не набирает ход, а чуть снижает скорость и несколько раз моргает «дальним светом», мол, «давай, давай, пропускаю!». Выждав еще пару секунд и убедившись, что ситуация под контролем, перестраиваешься в освобожденное место и включаешь на два-три моргания аварийную сигнализацию, говоря «спасибо!». Вообще моргать «аварийкой» можно во многих ситуациях. Но, когда отстояв в заторе, пропускаешь перед собой машину со двора или с парковки, а этот водитель даже не пытается быстро уехать, не задерживая весь поток, вместо этого разыскивая у себя кнопку включения «аварийной сигнализации», то вспоминаются слова, сказанные А. Герасенковым про такую ситуацию: «Девушка, милая, не надо меня благодарить и теряться в управлении! Лучшая ваша благодарность – сделать так, чтобы после того, как я вам уступил, мне не пришлось нажимать на педаль

тормоза!»

В последнее время уровень вежливости водителей все же поднялся, хотя многое зависит от обстановки, напряженности и прочих факторов. Однажды мой московский коллега Алексей Стрекалов, приехав к нам в Петербург в 2007 году, и поездив со мной по городу, удивленно воскликнул: «Да у вас в Питере пешеходы непуганные!». На мой вопрос, что имелось в виду, он пояснил: «Здесь при повороте водители пешеходам уступают, даже если светофора нет! А у нас в Москве пешеход, переходя дорогу на свой „зеленый“, три раза по сторонам оглядится, в нерешительности дорогу перейти, вот как!». С одной стороны, этот рассказ порадовал, с другой – огорчил. Поскольку этот разговор состоялся в то время, когда штраф за то, что водитель не пропустил пешехода, составлял всего сто рублей (против сегодняшних полутора тысяч), то было приятно узнать, что вежливость у нас еще присутствует. Не на всех улицах, разумеется, но все же встречается.

ст.12.18 КоАП РФ¹⁸ «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения

Невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения

¹⁸ КоАП РФ – общепринятая аббревиатура «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»

(за исключением водителей транспортных средств), пользующимся преимуществом в движении, — влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей¹⁹».

Автор убежден, что пешеходов пропускали бы чаще и повсюду, если бы они тоже старались освободить дорогу быстрее. Согласитесь, водителю неприятно, когда он останавливается, чтобы пропустить пешеходов, а те, вместо того, чтобы перейти дорогу, начинают тут же на переходе доставать мобильные телефоны, разговаривать, открывать пивные бутылки или прикуривать. Хочется иногда выйти и «дать прикурить» такому участнику дорожного движения²⁰, при этом надо учесть, что те водители, которые ожидают проезда, зачастую не видят самого пешехода и начинают сигнализировать. Можно предположить, что на следующем пешеходном переходе водитель не захочет предоставлять преимущество пешеходу, а, скорее всего, проедет без остановки. Вывод один: пешеходам следует скорее освобождать проезжую часть, а водителям — помнить, что они тоже могут быть пешеходами, и им было бы приятно, если бы их пропустили. Я всегда стараюсь скорее преодолеть пешеходный переход, а если вижу, что автомобиль остановился специально для меня, то обязательно кивну водителю: «Спасибо!»

¹⁹ Здесь и далее приводятся данные по состоянию на апрель 2016г

²⁰ Не все помнят, что в соответствии с п.1.2 ПДД, пешеходы, как и пассажиры, являются таковыми

Говорят, что есть в России города, где совсем нет светофоров на перекрестках, а водители сами договариваются, кто и как проезжает. В таких городах нет ни ДТП, ни пробок.

Назовем несколько сигналов вежливости, еще их можно назвать сигналами предупреждения. Некоторые из них упомянуты в ПДД, но на практике в различных ситуациях одно и тоже подмигивание дальним светом фар может иметь различный смысл.

Итак, моргнув пару раз «дальним светом» встречному автомобилю, водитель может предупредить о замеченном ДТП, сужении дороги, о заторе, подстерегающем встречного, или о «засаде» инспекторов ГИБДД, замеряющих скорость автомобилей. Но часто водители так просто приветствуют своих знакомых или подают ложный сигналы, чтобы встречные «не гнали, думая, что там ГАИ с радаром». Интересен факт, что в Советском Союзе этот сигнал был не особо распространен. Но однажды по телевидению выступил сотрудник ГАИ, который рассказал, как «некоторые нехорошие водители подают встречным сигналы о том, что едут навстречу сотрудникам автоинспекции». На следующий день фарами заморгала вся страна!

Некоторые люди высказывают по поводу такого предупреждения недовольство: «Нечего предупреждать, что там гаишники стоят, пусть лучше нарушителей оштрафуют, пусть не нарушают!» Я же придерживаюсь того, что если моргну фарами, предупреждая, то встречный водитель хотя бы

несколько минут будет ехать спокойнее, а значит обстановка будет более безопасной. Мне могут возразить: «А вдруг он пьяный за рулем, а ты предупредил, и он свернет, а таких надо лишать прав!» Согласен, за вождение в нетрезвом виде нужно лишать права управления автомобилем, но, во-первых, водитель в этом случае должен быть действительно пьян, а не «разведен» недобросовестными «служителями закона». Во-вторых, возможно пьяный, который увидел предупреждение о грядущей «засаде», либо свернет на менее оживленную дорогу, либо остановится и посадит за руль своего трезвого приятеля. В таком случае мы снижаем вероятность возникновения аварии. Этим приемом не следует злоупотреблять, так как у автомобилистов может выработаться равнодушие к переключению света фар, и люди просто перестанут обращать внимание на сигналы вообще.

В темное время суток кратковременное, длительностью около одной секунды, переключение с дальнего света на ближний выражает просьбу моргающего к встречному автомобилю переключиться со слепящего дальнего света на ближний. Но не стоит ожидать, что свет встречного после вашего сигнала сразу уменьшится, хотя пункт ПДД обязывает водителя к этому:

п.19.2 ПДД «Дальний свет должен быть переключен на ближний:

- в населенных пунктах, если дорога освещена;
- при встречном разъезде на расстоянии не менее

чем за 150 м до транспортного средства, а также и при большем, если водитель встречного транспортного средства периодическим переключением света фар покажет необходимость этого;

- в любых других случаях для исключения возможности ослепления водителей как встречных, так и попутных транспортных средств...»

Возможно, у встречного автомобиля не отрегулирован наклон фар, или установлены не те лампы, может быть автомобиль перегружен и наклонен назад так, что угол света фар изменен. Если вам «моргнули», а вы не можете ничего изменить по каким-то причинам, то «извинитесь», моргнув «аварийкой». Зачастую водители грузовиков, двигаясь с ближним светом и неоднократно получая сигнал с требованием о переключении, кратковременно включают в ответ всю свою иллюминацию, чтобы показать, что у них был «ближний свет», а ослеплены вы были, так как их фары головного света находятся как раз на уровне ваших глаз. Причем в разговорах с «дальнобойщиками» выясняется, что они также моргают легковушкам «из вредности, или со скуки», так как сами сидят в своих кабинах выше и встречный дальний свет от «частников» никак их не ослепляет. Но если вам все-таки «моргнула» «фура», то возьмите себе на заметку, что у вас включен дальний свет, и нужно быть внимательнее к другим.

Иногда навстречу движется автомобиль с ослепительно ярким светом, и создается впечатление, что такому водите-

лю все равно, как это влияет на других. Не смотрите на эти фары, а направьте свой взгляд строго вперед, на дорогу. Если же вы ослеплены настолько, что не можете нормально видеть, то следует поступать согласно тому же пункту 19.2 ПДД:

п.19.2 ПДД « <...> При ослеплении водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться».

Хитрости в рамках ПДД: именно этим пунктом Правил иногда можно воспользоваться в том случае, когда необходимо остановиться, при том, что установлен знак 3.27 «Остановка запрещена». На возмущение инспектора ДПС²¹ я однажды ответил, что был ослеплен и поэтому остановился. Инспектор обиделся и ушел. Конечно, нельзя так поступать на оживленной трассе, не думая о тех, кто не сможет вас объехать или не успеет затормозить и нанесет вам удар сзади, особенно если вы вдруг решили остановиться за поворотом.

²¹ ДПС – дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции



Если же водителя слепит дальний или слишком яркий свет фар автомобиля, движущегося сзади, то чаще всего «моргают» стоп-сигналами или задними противотуманными фонарями. Аварийной сигнализацией «моргают» редко, так как она ассоциируется с благодарностью, и есть риск быть непонятым идущим за вами водителем, который не поймет, что вы хотите ему показать.

Иногда в зеркале заднего вида можно заметить, что авто-

мобиль, идущий за вами «моргает» фарами. Это может быть вызвано в основном, тремя причинами:

1. Он увидел, что у вас что-то отвалилось от машины и болтается снизу автомобиля, или, наоборот, прицепилась какая-то ветка от куста. Возможно, у вас открыт багажник, или кто-то из пассажиров, закрывая дверь, прищемил ремень безопасности или часть своей одежды. Одежда может испачкаться или порваться, а вот если даже на небольшой скорости зацепиться за торчащий из дороги выступ болтающимся ремнем безопасности, то это может привести к серьезным повреждениям и даже к травмам. Деда рассказывали поучительную историю, как «Жигули», переезжая железнодорожный переезд, зацепились болтающимся ремнем безопасности за кусок шпалы и развалились. Сказка – ложь, да в ней намек! Будем же внимательнее.

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.