



Андрей Барбакадзе
Как научиться водить автомобиль
Серия «Книга-автоинструктор»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9990925

Андрей Барбакадзе. *Как научиться водить автомобиль*: АСТ, Кладезь; Москва; 2015

ISBN 978-5-17-088200-7, 978-5-17-088331-8

Аннотация

Водить автомобиль можно учиться, преследуя различные цели: вождение, как профессия, автоспорт, вождение автомобиля, как средства необходимого передвижения.

В данной книге речь будет идти не о том, как стать автогонщиком, не о приобретении профессии «водитель автомобиля», а о вождении личного легкового автомобиля, именно, как средства передвижения.

Книга также издавалась под названием «Книга-тренажер».

Содержание

Принятие решения	5
Выбор автошколы	7
Выбор инструктора и установление контакта с ним	10
Навыки, которыми обязательно должен овладеть кандидат в водители	14
Самоконтроль вашей готовности к экзаменам	17
Как сдать экзамен в ГИБДД самостоятельно. Возможно ли это?	19
Теоретическая часть экзамена	20
Экзамен по практическому вождению	21
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Андрей Барбакадзе

Как научиться водить автомобиль

Желание научиться водить автомобиль в нашем современном мире не дает покоя многим. Наверное, я не ошибусь, если скажу, что большая часть активного населения России, не имеющая водительских удостоверений, очень хочет ими обзавестись. И не просто обзавестись, а научиться водить автомобиль. Я думаю (даже уверен), что и многие наши граждане предпенсионного и пенсионного возрастов тоже хотят водить автомобиль.

Я не говорю уже о детях – те хотят водить автомобиль чуть ли не с рождения.

Водить автомобиль можно учиться, преследуя различные цели: вождение, как профессия, автоспорт, вождение автомобиля, как средства необходимого передвижения. В данной книге речь будет идти не о том, как стать автогонщиком, не о приобретении профессии «водитель автомобиля», а о вождении личного легкового автомобиля, именно, как средства передвижения.

Не открою большого секрета, если скажу, что первым шагом в этом процессе станет получение водительского удостоверения. Человек, умеющий управлять автомобилем, и даже относительно хорошо управлять, но не имеющий водительского удостоверения, юридически не может считаться водителем.

Для того, чтобы получить водительское удостоверение необходимо сначала принять решение, то есть рационально поставить на чашу весов все «за» и «против», учитывая состояние здоровья, возраст, материальное положение и некоторые другие, сугубо индивидуальные аспекты. Приняв решение пройти обучение в автошколе и сдать квалификационный экзамен в ГИБДД.

Принятие решения

Желание водить автомобиль и принятие решения об обучении – вещи разные. Одним на принятие решений требуются часы, другим – годы.

Люди молодые всё решают быстро, люди постарше подобные шаги тщательно взвешивают и очень даже правильно делают.

Человеку на шестом десятке я бы советовал не принимать скоропалительных решений по этому вопросу. Конечно, если имеется твердая непоколебимая уверенность в том, что вы приобретете автомобиль и будете ездить постоянно, то это остается только приветствовать.

Но многих сограждан в возрасте «терзают смутные сомнения», и я не стал бы кричать: «Сомнения прочь!», «Правам» все возрасты покорны» и прочую ерунду, а попытался бы помочь сомневающимся в принятии положительных или отрицательных решений.

Давайте оговорим «прелести» приобретения автомобиля и негативные стороны этого решения.

Аргументы за:

- вы станете мобильней, можете ездить на автомобиле на работу, можете перевозить больше покупок из магазина, вещей на дачу и т. п.;
- вы можете долгое время жить на даче, имея автомобиль под рукой, исключив пользование общественным транспортом, с которым за городом бывают некоторые проблемы;
- вы будете путешествовать на автомобиле, радоваться передвижениям и наслаждаться жизнью.

Аргументы против:

- приобретая автомобиль, вы одновременно с этим приобретаете и «головную боль» – затраты на страховки (ОСАГО и КАСКО) и налоги, стоянка, обучение вождению, дополнительные и немалые траты на топливо, техническое обслуживание, аксессуары, запасные части;
- автомобиль не будет беречь ваше здоровье ни моральное, ни физическое, в крупных городах вечные пробки, а это нервы и возможные мелкие ДТП;
- из-за тех же пробок в крупных городах вы можете регулярно опаздывать на работу, что не всегда приемлемо.

Как видите, есть что сравнить, и есть о чем крепко подумать. Кстати, у некоторых думающих появляется дополнительный вопрос: «Какой автомобиль покупать, поддержанный или новый, «механику» или «автомат», с дизельным двигателем или с бензиновым? Многие, наслушавшись чьих-то субъективных мнений, считают автомобиль с механической коробкой передач более надежным, а поддержанный автомобиль более приемлемым для начинающих водителей, в том смысле, что его не так жалко будет «бить».

Господа и дамы! Прежде всего, вы будете отталкиваться от имеющейся у вас суммы денег. Хватает на новый автомобиль, без сомнений покупайте новый. У поддержанных автомобилей никаких плюсов нет, а вот минусов предостаточно. Во-первых, вы не знаете его подлинное техническое состояние, его «болезни»; во-вторых, могут быть проблемы со страховкой КАСКО, в-третьих, если вы собираетесь автомобиль «бить», то его вообще не стоит приобретать. Отношение к первому поддержанному автомобилю, как к груше для жестких тренировок, нередко передается и на последующие автомобили, вырабатывается соответствующая манера вождения. Вы можете приобрести автомобиль с пробегом и ездить на нем долго и счастливо без проблем, а можете не вылезать из автосервисов, вкладывая в этого «монстра» большие суммы денег, совершенно на это не рассчитывая. Угадать здесь невозможно.

Новый автомобиль будет на гарантии, вы легко застрахуете его от всех возможных рисков (КАСКО), будете его холить и лелеять, забот будет минимум.

Что касается выбора между «автоматом» и «механикой»... Автомобиль с автоматической коробкой передач любого типа более удобен во всех отношениях – и в управлении, и в обучении, и в комфорте. Да, он несколько дороже, но, поверьте, это не столь существенная разница. А людям в возрасте и думать не надо о «механике» – только «автомат». Разговоры о надежности «механики» по сравнению с «автоматом» вообще не имеют под собой никакой почвы. Об этом можно еще говорить (и то с большой натяжкой) только в том случае, если вы хорошо владеете механической коробкой, что называется «прочувствовали» её. А при средненькой степени управления будут проблемы и со сцеплением, и с самой коробкой, что практически исключено на «автомате». У механических коробок есть некоторые преимущества перед автоматическими, но они не столь существенны, чтобы о них говорить серьезно.

Пару слов о двигателях. Одним из самых важных преимуществ дизельного двигателя по сравнению с бензиновым считается его надежность, то есть моторесурс. Упрощенно говоря, «моторесурс двигателя» – это количество часов работы до полного его износа (до капитального ремонта). Поскольку ресурс в часах выражать ненаглядно, его считают по пробегу. Средний ресурс дизельного двигателя рабочим объемом от 1,6 л до 2,0 л – 400 000 км. Конечно, многое зависит от производителя, от модели, от условий эксплуатации, но в среднем это почти в два раза выше ресурса бензинового двигателя такого же объема. Дизельный двигатель экологически чище бензинового, его выхлопные газы практически не содержат самого вредного соединения СО (окиси углерода). Дизельный двигатель более экономичен в плане расхода топлива, однако цена дизельного топлива в России почти равна цене бензина Аи-95. Недостатком дизельных двигателей считается сезонность топлива, общая стоимость и стоимость эксплуатации дороже бензинового. Далеко не все российские автодилеры продают новые автомобили с дизельными двигателями именно по этим причинам.

Выбор автошколы

Решение о покупке автомобиля принято. Теперь надо получить водительское удостоверение, и хочется это сделать побыстрее. Хотя мудрость народная говорит как раз обратное: «Поспешишь – людей насмешишь!».

Действительно, не нужно бежать в первую попавшуюся автошколу, которая вам гарантирует короткую программу, идеальные условия и успех на экзамене в ГИБДД. Интернет и реклама вещи полезные, но даже при выборе зубной пасты вы легко можете обмануться, а уж к выбору автошколы надо относиться предельно ответственно. Это ваше автомобильное будущее!

Нет таких показателей в работе автошкол, которые можно было бы прочесть на соответствующих сайтах, и выбрать по этим показателям достойную автошколу. Еще недавно единственным показателем работы автошкол был процент сдачи экзаменов в ГИБДД с первого раза. Слава Богу, от таких оценок отказались. И если вы хотите выбрать школу именно по количеству сдавших экзамен с первого раза, то, поверьте, не стоит этого делать. Вам надо научиться водить автомобиль, а не ставить себе цель сдать экзамен именно с первого раза.

Как же всё-таки выбрать «правильную» автошколу? Прежде всего, поинтересуйтесь у своих друзей, знакомых, соседей, коллег по работе, где учились они, послушайте их отзывы, сходите в ту автошколу, которую рекомендует большинство, посмотрите, как всё выглядит в комплексе, и принимайте решение. Я знаю прекрасные автошколы, которые не рекламируют себя, порой, не имеют сайта в Интернете, но не испытывают нехватки учащихся только лишь благодаря сарафанному радио.

В 2013 году Правительством РФ было запрещено принимать экзамены в ГИБДД после самоподготовки. Теперь все желающие получить водительское удостоверение обязаны пройти обучение в автошколе. Автошкола, в свою очередь, обязана иметь лицензию на подобный род деятельности. Но! С недавних пор здесь появились некоторые подводные камни. Дело в том, что лицензии, выданные большинству автошкол бессрочные, и в принципе быть у школ могут, но в свете последних решений Правительства РФ этого недостаточно. Помимо лицензии автошколе необходимо иметь *заключение ГИБДД о соответствии материальной базы школы установленным требованиям*. А «заключения» есть только у 40 % всех автошкол по РФ. Недобросовестные автошколы продолжают набирать учащихся, не имея заключений ГИБДД.

Примите к сведению, что после окончания такой автошколы к экзаменам в ГИБДД вы допущены не будете процентов на 90 (десять оставим на чудеса – мы всё-таки в России).

Чтоб не обмануться с документацией зайдите на сайт: «www.gibdd.ru» в раздел: «Проверка автошкол». Только те школы, которые перечислены в этом разделе, имеют право обучать легально. Неплохо бы еще зайти в раздел: «Контроль и надзор» (клик «Лицензирование») и посмотреть какие автошколы будут подвергаться проверке в ближайшее время (к кому есть претензии у ГИБДД и Рособнадзора). У таких школ действие лицензии неожиданно может быть приостановлено (или уже приостановлено).

Далее, заходите на сайт выбранной автошколы или посетите ее.

Территориальный принцип выбора автошколы, наверное, один из самых основных для городов с населением более миллиона человек. Работающие граждане стараются выбирать автошколу, расположенную близко к месту работы, чтобы успеть на теоретические занятия вовремя, а на практические рано утром перед работой. Домохозяйки выбирают школу рядом с домом, чтоб не оставлять надолго маленьких детей с кем-то другим.

В этом случае трудно что-либо возразить, терять работу не хочется никому, и заботы домохозяйек вполне понятны. Но если есть варианты, вы просмотрите их все перед тем, как внести плату за обучение.

Основными условиями получения лицензии для автошколы на сегодняшний день является: наличие класса для теоретических занятий, учебной площадки (площадью не менее 0,24 га) с разметкой для выполнения упражнений и эстакадой, оборудованных для учебного процесса автомобилей, квалифицированных преподавателей и мастеров производственного обучения вождению (инструкторов).

В столичных автошколах (Москва, Санкт-Петербург) есть очень большие проблемы с площадками. Как эти проблемы будут решены в дальнейшем неизвестно, но в любом случае старайтесь попасть в школу с хорошей площадкой для первоначального обучения. И обязательно узнайте адрес площадки. Она может быть арендована и не одной школой, далеко от работы или дома, время ее работы, выделенное для вашей автошколы, может вам не подойти, и ездить туда будет неприемлемо.

Скорее всего, что с ноября 2014 года (или с 01.01.2015 г.) в автошколах будет введена новая программа. Она не очень отличается от старой и включает в себя:

- не менее 80 часов теоретических дисциплин (основы законодательства, Правила дорожного движения РФ, основы первой помощи при ДТП, теория управления автомобилем, психофизические основы деятельности водителя);
- 54 (52 на автомобилях с АКПП) часа практического вождения.

Возможно, будут какие-то более растянутые программы. Всё это пока в виде проектов, которые очень любят обсуждать СМИ.

Часы практического вождения должны быть пройдены в полном объеме в обязательном порядке. Некоторые школы предлагают вам сокращенную программу, по которой дают не 54 часа, а 30 или 40, но общий срок окончания обучения группы от этого не сократится. Просто вы заплатите немного меньше денег, а ждать экзамена будете столько же. И какой в этом смысл? Экономия денег? Во-первых, она незначительна, во-вторых, еще не известно, будет ли реальная экономия. Некоторые школы просто приписывают вам неоплаченные часы, а некоторые говорят, что приписками они заниматься не будут, и, чтобы получить документы об окончании автошколы, вам оставшиеся часы надо будет «докатать». А зачем тогда говорили о сокращенной программе? В ответ вам предъявят экземпляр договора, второй экземпляр которого должен храниться у вас. А вы его не сочли нужным внимательно прочесть перед подписанием и...

Перед началом обучения, заключая договор с автошколой, читайте его обязательно! Иначе попадете в описанную выше или подобную ей ситуацию. Практика, однако, показывает, что тексты договора внимательно читают единицы, а вопросы задают потом, когда уже бывает поздно.

Если в автошколе беседу с вами начинают с различных коммерческих предложений, то здесь, скорее всего, занимаются не полноценным обучением, а прямым зарабатыванием денег любыми путями, и вы это очень скоро на себе почувствуете. Подумайте, стоит ли испытывать подобные чувства.

Разумеется, любая автошкола (как любое другое негосударственное образовательное учреждение) зарабатывает деньги, но у многих школ есть всё-таки цель научить водить. Не возьму на себя смелость, однако, утверждать, что такая цель есть у большинства автошкол.

Если сотрудник автошколы с милой улыбкой на лице гарантирует идеальные условия обучения, любой приемлемый для вас график занятий по вождению, и, тем более, сдачу экзамена в ГИБДД с первого раза, бегите из такой школы сразу же.

Перед поступлением, в беседе с работником школы (или из сайта школы), узнавайте об автошколе побольше:

- как оборудованы классы;
- применяются ли интерактивные методы обучения;
- какова квалификация и опыт преподавателя теории;
- на каких марках автомобилей проводится обучение;
- где проходят учебные маршруты;
- каков средний возраст инструкторов и опыт их работы;
- где находится учебная площадка;
- внимательно прочитайте образец договора.

Если такой информации о школе нет на сайте или администратор школы дает ее уклончиво, то стоит задуматься о качестве обучения в этой школе. Хорошим школам скрывать нечего.

Отзывы об автошколах в Интернете не всегда соответствуют действительности. Например, человек пришел в автошколу впервые, на него недобро посмотрела какая-нибудь уборщица, и тот, развернувшись и обозлившись, накатал отзыв, что автошкола отвратительная. На самом деле, школа прекрасная, одна из лучших в городе. А отзыв висит... Бывает и такое, к сожалению.

Конечно, если отзывов много и все они отрицательные, то задуматься следует. Но точно так же следует задуматься, если отзывов еще больше и все они положительные. Ну не бывает такого, чтобы угождали на всех!

Выбор инструктора и установление контакта с ним

При выборе инструктора тоже следует прислушиваться к сарафанному радио, но считать это догмой вовсе не обязательно. Если ваш знакомый прекрасно контактировал с инструктором, то это не значит, что для вас этот же инструктор окажется идеальным.

Численность учебной группы в автошколе от 20 до 30 человек. На такую группу руководство выделяет трех или четырех инструкторов (реже пятерых). Таким образом, у каждого инструктора будет обучаться от пяти до десяти человек. Если вам рекомендовали инструктора, и вы решили воспользоваться его услугами, то попросите администратора школы распределить вас к нему заранее. Но у большинства учащихся таких рекомендаций нет, и общее знакомство с инструкторами будет у всей группы недели через две-три после начала теоретических занятий.

Вы знакомитесь с инструктором и начинаете составлять индивидуальный график ваших занятий по вождению. Вот тут могут возникнуть некоторые трудности. Вы хотите заниматься исключительно в 7.00 утра или в 19.00 вечера по будним дням или в выходные дни, а выясняется, что большинство учащихся из вашей подгруппы тоже хотят заниматься именно в это же время. А инструктор говорит, что начинает он работу с 8.00 утра, заканчивает в 18.00, а по выходным вообще не работает.

Как быть, что делать? Выход один – требуйте прикрепить вас к инструктору, который работает с 7.00 до 21.00 и по выходным дням. Если такой инструктор есть, вам пойдут навстречу. А если нет такого инструктора?

Обращайтесь к договору. В нем должно быть прописано с какого конкретно часа по какой, и по каким дням вам предоставляется возможность заниматься практическим вождением. Если в договоре имеется фраза, в которой любым текстом говорится, что учебная организация предоставляет учащемуся возможность заниматься вождением по удобному гибкому графику (при этом конкретное время не оговаривается), то вы имеете полное право требовать для себя этого «удобного гибкого графика», а как автошкола будет его обеспечивать, не ваша забота. Хуже, когда в договоре вообще не оговорено время работы инструкторов (чаще всего так оно и бывает) и вы его подписываете, полагаясь на слова администратора: «Не волнуйтесь, всё будет хорошо». В этом случае вы никому ничего не докажете, придется подстраиваться под работу инструкторов, или расторгнуть договор с возвратом денег, что будет очень непросто.

В уважающих себя и своих учащихся автошколах работа инструкторов налажена четко. Кто-то работает с утра, кто-то с полудня, кто-то по выходным дням или по другому графику, но с учетом всех возможностей учащихся. И в договоре указывается всё, чтобы придраться было абсолютно не к чему.

У инструкторов по вождению законодательно существует режим труда, который не позволяет им работать более восьми астрономических часов в день с обязательными двумя выходными. Как правило, этот график соблюдается только на бумаге, по факту инструктор работает по десять, а то и по четырнадцать часов в день. И это не может не сказываться на качестве обучения. Достойное качество обучения будет только при восьмичасовой работе, то есть когда в день инструктор проводит четыре двухчасовых занятия.

Скажу вам честно, что самое эффективное (с точки зрения качества) время обучения вождению в крупных городах с 10.00 до 16.00. Обучаться рано утром или вечером можно, но, в 7.00 и вы, и инструктор находитесь ещё не в лучшей рабочей форме, а к 18.00 (и позже), вы оба уже предельно устали. Но дело не только в степени усталости. Предположим, вы молоды, энергичны, инструктор ваш двуязычный, а вот от пробок на дорогах в утренние и вечерние часы вы никуда не денетесь. Отработать очень многие нужные элементы вождения

из-за пробок не представляется возможным в должной мере. Старайтесь заниматься днем, изыскивайте для этого любые возможности!

График вождения составляйте так, чтобы в неделю у вас было не менее трех занятий, особенно в самом начале обучения. В противном случае, приобретенный вами навык будет утерян, и на каждом уроке вам придется начинать всё сначала.

Будем считать, что с графиком вождения вы определились, возможные проблемы решили, теперь начинаем обучение. Но, прежде, попытаюсь объяснить некоторые важные моменты, без которых весь процесс обучения может оказаться малоэффективным.

Ваша цель научиться водить автомобиль. Вы делаете первые шаги. Наивно было бы думать, что за двадцать пять занятий инструктор вас этому научит. Учиться управлять автомобилем вы будете всю жизнь по простому принципу: «Век живи – век учись!». А задача инструктора направить вас на правильный путь, заложить в вас прочный фундамент для последующего строительства добротного, красивого и безопасного здания.

В настоящее время в нашей стране нет учебных заведений, которые готовили бы инструкторов по вождению, нет обязательного психологического тестирования на профпригодность всё это пока только в проекте. Причем проект может быть утвержден буквально завтра, а может и через годы. Сегодня для того, чтобы стать инструктором, достаточно пройти двухнедельные курсы и получить документ на право обучения вождению, но, честно говоря, курсы мало что дают, да и посещение их строго не контролируется. Очень многие идут на такую работу, потому что нет другой, а эта не требует особой квалификации, достаточно иметь собственный автомобиль и водительский стаж не менее трех лет. На первый взгляд всё просто, а когда получил инструкторскую «корочку» и начал работать, то выясняется, что не так уж всё и просто. Работать приходится с людьми, а они все разные, машину твою терзают, требуют к себе повышенного внимания, осваивают предмет порой плохо, часто капризничают и т. д., и т. п. а деньги при этом с неба не сыплются, чтобы заработать, приходится вкалывать, мало отдыхать.

Кому-то работа инструктором начинает нравиться, он входит во вкус, понимает, что от него зависит очень многое в становлении будущего водителя, совершенствуется, повышает квалификацию, постепенно набирает авторитет среди учащихся, нарабатывает хорошую «клиентскую базу», неплохо зарабатывает и становится уважаемым человеком в своей профессии.

Кто-то очень умело приспосабливается, понимает, что работать можно и здесь, не особенно напрягаясь, а кто-то и уходит, понимая, что такая работенка совершенно не для него.

Если инструктор, к которому вас распределили, четко знает свою задачу и хорошо владеет методикой ее воплощения, умеет найти подход к каждому учащемуся, и не успокоится, пока тот в должной мере не освоит всю программу автошколы, то можете быть спокойны – вы в надежных руках.

Таких инструкторов, к великому сожалению, меньшинство, но это вовсе не значит, что все другие инструкторы плохие и ничему вас не научат.

По моему мнению, *плохим* можно считать инструктора, который из 50 учебных часов 48 проводит с учащимся на площадке, сам в машине при этом не находится, постоянно где-то курит; не может толком ответить ни на один ваш вопрос; не хочет или не может внятно объяснить, что от вас требуется; постоянно раздражен; может нахамить или ворчит по причине и без; не твердо знает Правила дорожного движения; никакой методикой обучения не владеет вообще; приходит на работу с похмелья и т. п.

Но и таких инструкторов тоже не много. Руководителям автошкол для поддержания престижа своего учебного заведения подобные работники не нужны. Но они не сразу проявляются, и нарваться на эдакий «сюрприз» вы вполне можете.

Среднестатистический инструктор дело свое знает, опыт работы имеет, научить вас может многому, но работать будет очень выборочно. Сочтет нужным – будет работать с вами серьезно, не сочтет – работать будет, но без энтузиазма. Так работают люди любой профессии, инструкторы – не исключение.

С инструкторами всё более или менее ясно. Но, какой бы инструктор ни был, *научиться водить автомобиль необходимо вам*. Вы, садясь в машину впервые уже должны знать, по какому принципу будет проходить обучение вождению, каковы должны быть именно ваши действия в учебном процессе.

Сам принцип обучения довольно прост: инструктор объясняет, вы задаете вопросы, если что-то не поняли. Если всё поняли, инструктор дает задание выполнить такое-то упражнение (не обязательно сложное), вы его выполняете пару-тройку раз, разбираете ошибки, а дальше начинается самый обыкновенный тренинг – вы закрепляете навык (упражнение – это нужный вам навык). Постепенно отрабатывается каждый элемент, дальше – больше с последующим усложнением заданий.

На первом занятии вам должны объяснить, как правильно сидеть в водительском «кресле», как настроить зеркала заднего вида, как правильно пользоваться всеми органами управления автомобилем, и почему именно так, а не иначе. А вы у инструктора на сегодняшний день пятый ученик по счету... Он устал всем объяснять одно и то же, может что-то опустить, забыть (он же не робот). Это, во-первых. Во-вторых, на первом занятии к вам будут всегда присматриваться, а вы не упускайте ничего, спрашивайте.

Приведу простой пример. Инструктор: «Садитесь на сидение, отрегулируйте его, как вам удобно, вот этой ручкой вперед-назад, так, чтобы удобно было нажимать на педали, вот этим рычажком (колесиком) регулируйте спинку». Вы отрегулировали: сидеть удобно, на педали нажимать удобно. Вопросов у вас нет. Всё предельно ясно. Инструктор: «Руки на руле надо держать, как на циферблате в положении стрелок «Без десяти два» (показал, положил ваши руки на руль). Ученик: «А почему «без десяти два», «без пятнадцати три», гораздо удобней?» Какая-нибудь веселая девочка скажет: «А без двадцати четыре вообще прикольно». Инструктор: «К положению рук «без десяти два» вы должны привыкать во время всего обучения, потому что в этом положении находятся рычажки включения поворотных сигналов слева и стеклоочистителя справа. Вы должны включать поворотные сигналы и стеклоочиститель, не отрывая рук от руля. В дальнейшем, когда будете ездить самостоятельно, будете держать руки и в других положениях, но для включения «поворотника» или стеклоочистителя, руки автоматически будут подтягиваться куда надо, потому что навык будет выработан». Объяснение исчерпывающее, вы это уяснили, постоянно за время обучения следили за положением рук на руле, и инструктор контролировал у вас это положение. Получили «права», управляете машиной самостоятельно, с включением поворотных сигналов, щеток стеклоочистителя, стеклоомывателя у вас нет никаких проблем. Но со временем вам начинает казаться, что вы устаете, у вас частенько болит спина, затекают ноги. Вы даже иногда обращаетесь к врачу, ищите подвохи в организме. А причина проста – вы неправильно сидите в автомобиле. Вы зафиксировали для себя определенное положение за рулем, вы сделали на самом первом занятии «как вам комфортно» и это «комфортное» положение вы скопировали на свой автомобиль. Да, комфортно, но неправильно. А проявится это, как я уже говорил, не сразу. Задай вы инструктору вопрос вовремя: «А как правильно сидеть?», услышали бы ответ: «Спина должна полностью, плотно прилегать к спинке сидения, чтобы исключить возможные проблемы с позвоночником, руки в локтевом суставе должны быть согнуты примерно на 120°, чтобы не напрягаться и не уставать. Ноги должны быть предельно вытянуты, но так, чтобы нажатие на педаль было бы полноценным, бедра должны располагаться параллельно полу или быть чуть опущенными вниз. При таком положении нагрузка на внутренние органы и на ноги будет минимальна».

Если бы вы и второй вопрос не задали или вообще не заострили на этом внимание, то и поворотными сигналами пользовались бы крайне редко, а включение стеклоочистителя стало бы целым событием.

Мнение инструктора о вас будет примерно таким: «Вопросов не задает, ну, и я не буду проявлять инициативу. Отрабатываем часы, как получится, и ладно». А при виде вашей усидчивости и заинтересованности, инструктор отнесется к вашему обучению предельно серьезно, у вас наладится хороший контакт, вы будете понимать друг друга с полуслова, успех будет вам гарантирован.

Полное взаимное неприятие ученика и инструктора случается редко. Причины совершенно разные. Но в любом случае, такая неприязнь проявляется сразу, и если вы чувствуете, что с этим инструктором вы не достигнете никаких результатов, не затягивая, просите администратора автошколы назначить вам другого инструктора. Стесняться здесь нечего, это ваше право. Руководство автошколы обязательно пойдет вам навстречу, хочется им того или нет.

Кстати, застенчивость и нетребовательность к инструкторам наблюдается у подавляющего большинства учащихся. Люди испытывают некоторую неловкость от того, что они не умеют управлять автомобилем, а бедные инструкторы с ними мучаются. Господа мои хорошие! Вы для того и пришли в автошколу, чтобы учиться! Вы деньги за это заплатили, и немалые. Да, не все хватают с неба звезды, у кого-то лучше получается, у кого-то хуже, у некоторых совсем плохо продвигается дело. Но, поверьте, нет необучаемых людей. По медицинским показателям вы годны для прохождения обучения, значит обучаемы. Сия «наука» может даваться трудно, даже очень трудно. В таком случае больше работайте над собой, берите дополнительные уроки, не отчаивайтесь, но жалеть и баловать никого не надо. Вас на дороге никто жалеть не будет!

Навыки, которыми обязательно должен овладеть кандидат в водители

В настоящее время в автошколах обучение проводится на легковых автомобилях с механической и автоматической коробкой передач. Машиной с автоматической коробкой управлять гораздо проще, соответственно, и усилий на приобретение необходимых навыков надо затратить меньше.

Но, оказывается, что упражнение «Трогание на подъеме» принимается только на автомобиле с механической коробкой передач, даже если вы учились на «автомате». Видимо, такое решение принято временно, до выдачи водительских удостоверений нового образца. На сегодняшний день выдаются удостоверения категории «В», по которым водитель может управлять легковым автомобилем с любым типом коробки передач. Иначе трудно объяснить подобный способ приема экзаменов. Когда начнут выдавать удостоверения нового образца с ограничивающей отметкой об автоматической коробке передач неизвестно. Возможно, это случится с начала 2015 года, возможно – с середины. Гадать не будем, будем констатировать факты.

Получается, что, не овладев механической коробкой, сдать экзамен нереально. Ещё и двойной стресс получается для тех, кто обучался на «автомате». Экзамен на первом этапе придется сдавать уже на двух незнакомых машинах. Пересаживаться с «автомата» на «механику» для кандидата в водители само по себе сложно, а тут еще и на подъеме трогаться.

Имеет ли смысл в таком случае обучаться на «автомате», большой вопрос. К тому же оно получается дороже. Но это личное дело каждого учащегося, а я буду говорить о навыках, необходимых для управления автомобилем с любым типом коробки передач.

Трогание с места. Трогаться с места вы должны одинаково хорошо из любого положения автомобиля. Если вас учили трогаться только на ровной асфальтированной площадке с прямым положением колес, то просите инструктора, чтобы усложнял вам задачу. На ровной площадке с прямым положением колес автомобилю необходима самая минимальная мощность для трогания. Достаточно умело поработать педалью сцепления, не нажимая педаль газа вообще, и машинка плавно медленнее тронется с места. А если вы выезжаете из-за припаркованного автомобиля во дворе собственного дома? Вам надо выбраться вправо или влево, колеса будут повернуты до «упора», и манипуляцией с педалью сцепления вы уже не отделаетесь. Автомобилю уже требуется большая мощность для трогания, здесь уже нужен газ. Газ нужен и при быстром трогании, и на подъеме, да везде нужен газ. При движении по площадке на учебном автомобиле очень многие инструкторы запрещают вам нажимать на педаль газа. Они берегут диски сцепления. Но в один прекрасный момент, ученик, не имеющий навыка работы с педалью газа, может «ухайдокать» эти диски за тридцать секунд. Но диски сцепления на учебной машине – проблема инструктора, а вот диски сцепления на вашей собственной машине вы будете подвергать повышенному износу и можете их «убить» буквально за 10 000 км, если не освоите принцип трогания. А замена сцепления на обычной недорогой машинке малого класса вам обойдется в районе 30 000 рублей. Вот такая заманчивая экономия!

Поэтому, прежде чем учиться выполнять упражнения, освоите правильное трогание: медленное, быстрое, с выкрученными колесами, с колесами в «ямке», на небольших подъемах без использования ручного тормоза.

Пожалуй, этот навык, самый сложный в освоении. Он будет оттачиваться вами и в дальнейшем при управлении автомобилем с механической коробкой. Но, не поняв, не про-

чувствовав самого принципа взаимодействия педалей сцепления и газа (в идеале представлять принцип работы механического сцепления и коробки передач), лучше управлять машиной с автоматической коробкой передач.

Торможение. Вам необходимо плавно и безопасно тормозить на любой скорости. На самых первых занятиях следите за правой ногой. Она не должна непрерывно давить на педаль тормоза. Перед самой остановкой, усилие ноги чуть ослабляйте. Инструктор, безусловно, вам об этом расскажет, и будет контролировать процесс хотя бы в своих собственных интересах – кому хочется постоянно «клевать» носом в панель приборов.

На небольших скоростях при движении на площадке вы навык торможения освоите, но на занятиях в городских условиях обязательно закрепите этот навык уже на скорости 50–60 км/час. Попросите инструктора найти относительно прямой, свободный от машин участок дороги и отработайте там плавное, прерывистое и ступенчатое торможение без блокировки колес. Инструктор всё расскажет и покажет, но инициативу может не проявить, тогда проявите вы.

Закрепив навык торможения на скорости хотя бы 60 км/час, вам в дальнейшем уже не сложно будет правильно тормозить и на более высоких скоростях.

Переключение передач (для автомобилей с механической коробкой передач). Переключать передачи в восходящем порядке совсем несложно. Принцип их переключения инструктор вам обязательно объяснит, а ваша задача ни в коем случае не делать из переключения передач некий важный процесс, технически он должен для вас быть не сложнее пощелкивания пальцами. Не следует «включать» мозг при каждом включении передачи, это должно быть действием руки и ног. Иначе, вы будете чрезмерно уставать в процессе вождения. Работа рычагом переключения передач не требует усилий и постановки рычага в нужное место. Вы только должны перемещать рычаг вверх-вниз расслабленной рукой не спеша, спокойно, а механизм (до четвертой передачи включительно) сам поставит рычаг на нужную передачу. Напротив, из-за напряжения руки, вы можете запросто включить вместо третьей передачи первую, отпустите сцепление и машина вместо разгона, резко замедлит ход без включения стоп-сигналов, что, сами понимаете, опасно.

Ни в коем случае нельзя смотреть на рычаг во время переключения. Это тоже очень опасно – вы не видите, что происходит перед вами. С самого первого включения вами передачи, ваши глаза должны смотреть на дорогу. Рычаг вы чувствуете и перемещаете лишь рукой, а не глазами. Да, поначалу глаза так и будут туда лезть, но вы усилием воли переведите взгляд на дорогу (на площадку). Достаточно десятиминутного сосредоточения на первом занятии, и глаза уже не будут следить за рычагом никогда. К сожалению, многие инструктора не заостряют на этом внимания, и «слежение» за рычагом превращается в очень плохую привычку, от которой отвыкать потом уже гораздо сложнее. Многие годами ездят за рулем, а всё же хоть краешком глаза, но посматривают на рычаг при переключении передач. Запомните, такая привычка крайне негативно будет отражаться на вашем здоровье, и может стать невольной причиной ДТП.

Переключение в нисходящем порядке тоже не вызывает трудностей, но такими переключениями водитель пользуется на дороге гораздо реже. Обычно это делается перед поворотами: с четвертой или с третьей передачи требуется переключиться на вторую. В нисходящем порядке рычагом уже придется немножечко подвигать, но тоже очень плавно, не спеша, не суетясь. Здесь больше времени на его перемещение. Всё это вам покажет инструктор, но вы попросите его почаще ставить вас именно на такие повороты, где требуется переключение передач в нисходящем порядке. Заодно и поучитесь правильно выполнять повороты с технологической точки зрения, и без нарушений ПДД.

Пользование зеркалами заднего вида. Практически при любой ситуации на дороге водитель пользуется зеркалами заднего вида, я уже не говорю о движении задним ходом, парковках и прочее.

Для начала правильно зеркала настройте. Контуры салонного зеркала должны совпадать с контурами заднего стекла, в правое боковое зеркало вы должны видеть полностью всю правую полосу и правый задний «угол» кузова, в левом зеркале хорошо должна просматриваться левая полоса и немного левый задний «угол» кузова.

К зеркалам вы привыкнете очень быстро на начальных занятиях при выполнении упражнений. А вот в «городе» с самого первого выезда через каждые пять минут, а то и чаще, кидайте беглый взгляд в салонное зеркало, периодически посматривайте в боковые, но взгляд больше чем на две секунды в зеркале не задерживайте, ситуацию оценивайте быстро. Если вы будете заставлять себя смотреть в зеркала именно таким образом, то уже на третьем-четвертом занятии вы автоматически будете просматривать дорогу во всем объеме – и спереди, и сзади, и с боков боковым зрением. Ваше поле зрения значительно расширится по сравнению с первым занятием.

Снятие напряжения. Наверное, нельзя назвать навыком снятие напряжения, но без этого вождение автомобиля если и возможно, то никакого глубокого морального удовлетворения вам не принесет. Уставать вы будете чрезмерно, а количество обращений к врачам всех специальностей возрастет в разы. В той же мере возрастет и вероятность попасть в ДТП. Водитель напряжен: руки сжимают руль, поле зрения сужено, всё время работают мышцы спины. Казалось бы, что тут плохого, он начеку, в случае чего реакция мгновенна, как у льва в прыжке. Напряженный человек зажат, именно готовый к прыжку, среагировать он может быстро, но почти всегда неправильно. Прыгать никуда не надо, а слишком резкий поворот руля или сильное нажатие на педаль тормоза без учета дорожной обстановки, может привести к совсем неожиданному казусу. За рулем ваши движения должны быть свободны, поле зрения достаточно широким, чтобы оценить обстановку вокруг, прежде чем на что-то реагировать. Время принятия решения должно быть чуть меньше секунды (0,7–0,8 сек) вместе с оценкой обстановки, а у человека напряженного в начале поездки реакция бывает 0,2 секунды, а в конце – 1,5 секунды (от напряжения быстро устают).

Напряжение – это спутник всех начинающих, поэтому выгоняйте его от себя самым простым способом. Чувствуете скованность, говорите себе: «Я напряжен» и делайте глубокий выдох. Итак периодически, пока не перестанете зажиматься. Два-три занятия с подобным аутотренингом и вы раскрепощены за рулем. Хорошо, если инструктор постоянно будет вам на это указывать. А если нет? Придется помогать самому себе.

Самоконтроль вашей готовности к экзаменам

Чувствуете ли вы себя хорошо подготовленным к сдаче экзамена? Что вы для этого сделали? Да, вы закончили обучение в автошколе, получили всё, что вам полагается, а именно 50 (это в лучшем случае) часов вождения (как правило, 50 академических часов, то есть 37,5 астрономических часа). Для кого-то этого вполне достаточно, чтобы сдать экзамен, а для кого-то это лишь стартовое количество часов. Вы уверены, что вам лично этого достаточно?

Если инструктор сказал, что вы вполне готовы, это еще ничего не значит. Вы сдали внутренний экзамен в автошколе. Прекрасно! Но и это ничего не значит, к сожалению, в большинстве автошкол в крупных городах внутренний экзамен либо проводится очень формально, либо не проводится вообще (только на бумаге). Вы должны проверить себя сами. Не скупитесь, наймите независимого инструктора, не работающего в вашей автошколе. Это сделать несложно, благодаря объявлениям в Интернете, стикерам на учебных автомобилях или рекомендациям знакомых. Речь идет именно о профессиональном инструкторе, а не о папе, муже или друге. Последние могут быть прекрасными людьми и хорошими водителями, и даже могут вызваться проверить вас сами. Не соглашайтесь: они не оценят адекватно ваши навыки, они не владеют методикой обучения, и могут только лишний раз вас морально травмировать. Конечно, бывают исключения и из этого «правила», но у ваших знакомых или родственников не учебный автомобиль, и проверить вас на дороге полноценно, он не имеет права юридически, и контролировать вас возможности нет (нет дублирующих педалей). Та что, хотя бы парочку уроков у инструктора взять необходимо, и лучше, чтобы эти уроки были в районе испытательного маршрута ГИБДД (по которому вы будете сдавать экзамен).

Скажите независимому инструктору, что хотите себя проверить. Это будет очень полезно для вас. Незнакомый человек, незнакомая машина, не знакомые стойки. Инструктор вам укажет то, над чем еще нужно поработать или скажет, что вы готовы, смело идите на экзамен. После таких проверок нередко выясняется, что кандидат в водители слабо подготовлен даже к экзамену на площадке, не говоря уже о «городе». Бывают случаи и абсолютной неподготовленности, несмотря на пройденный полный курс вождения в автошколе. Проверять свои навыки необходимо, и, по возможности даже не с одним независимым инструктором.

Вы должны идти на экзамен полностью уверенными в себе, и в такой же мере осознавая ответственность за свои будущие деяния. Помните, что экзамен по вождению транспортного средства (любого), это не зачет по иностранному языку. Если вы произнесете или напишите слово «the table» не очень по-английски, никто от этого не пострадает, а от неправильного поворота руля или нажатия не на ту педаль, могут случиться очень печальные последствия. Это должно быть в вашей голове с самого первого знакомства с органами управления автомобилем, а в голову это должны вам вбить преподаватели автошколы и инструкторы по вождению. Одна из основных задач автошкол заключается именно в этом. Если вам формально «отбубнили» теоретические часы, и также равнодушно, хватая вас за руль и нажимая за вас дублирующие педали, покатали по городу со скоростью 20 км/час, а потом сказали: «Идите на экзамен, вы готовы», то вы действительно готовы... Только к чему? Не скупитесь на проверку навыков и знаний – скупой платит дважды, а то и трижды.

Что должен уметь кандидат в водители, для того, чтобы успешно сдать экзамен в ГИБДД кроме пристегивания ремнями безопасности и пользования зеркалами заднего вида:

- грамотно трогаться с места на современном легковом автомобиле малого класса, любой марки и модели (т. е. знать принцип трогания) из любого возможного положения автомобиля (подъем, выкрученные колеса, под колесами неровности и т. п.);

- своевременно подавать сигналы поворота при любом маневре (трогание с места, остановка, повороты, развороты, перестроения, объезд стоящего транспорта, обгон);
- выбирать места для остановок и стоянок согласно ПДД РФ;
- грамотно проезжать перекрестки любого типа, участки дорог с круговым движением;
- грамотно проезжать нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы;
- грамотно и безопасно перестраиваться вправо и влево;
- грамотно и безопасно выполнять повороты и развороты в любых местах согласно ПДД РФ;
- плавно и безопасно тормозить и держать установленную скорость движения;
- разворачиваться с использованием въездов в дворовые территории или другие прилегающие территории;
- проезжать железнодорожные переезды согласно ПДД РФ;
- двигаться по трамвайным путям согласно ПДД РФ;
- видеть и читать все дорожные знаки на пути следования;
- уступать дорогу автобусу и троллейбусу, отъезжающему от обозначенной остановки;
- грамотно оценивать дорожную обстановку, метеоусловия, состояние дорожного покрытия;
- пользоваться внешними световыми приборами и звуковым сигналом согласно ПДД РФ.

Как сдать экзамен в ГИБДД самостоятельно. Возможно ли это?

Тема сдачи экзаменов в ГИБДД в последние несколько лет стала очень актуальной в автомобильном и около автомобильном мире. Редкое печатное издание не муссирует эту тему. И чаще всего журналисты приходят к выводу что сдать экзамен по вождению без некоего традиционного «вспоможения» невозможно.

По большей части, это субъективные мнения журналистов или их же собственный опыт, но подобные статьи, возможно, и не ставя перед собой такой цели, настраивают потенциальных кандидатов в водители на негативный лад.

Среди пытавшихся сдать и не сдавших экзамены тоже прокатывается волна возмущения, что, дескать, «валят» нас инспекторы ГИБДД «по-черному», что система приема экзаменов несовершенна, а вот на Западе...» и т. д., и т. п.

Уважаемые кандидаты в водители и будущие слушатели автошкол! Настоятельно призываю вас не вчитываться в непрофессиональные статейки, не верить слухам и не рассуждать о совершенстве работы экзаменационных подразделений ГИБДД. А о том, что есть хорошего и плохого на Западе, мы поговорим в конце книги, если останется местечко.

Мы с вами находимся в России, и экзамены будем сдавать на территории России, нам придется подстраиваться под наши законы и правила, под наши условия, желаем мы того или нет.

Задача книги убедить вас в том, что сдать экзамен в ГИБДД самостоятельно не только *возможно теоретически*, но и очень даже РЕАЛЬНО практически.

Скажу сразу что сдать полностью все этапы экзамена с первого раза сложновато, но ВОЗМОЖНО и это. Ведь положительный результат зависит не от настроения инспектора ГИБДД (его задача лишь констатировать факты), а от ваших знаний Правил дорожного движения, приобретенных за время обучения навыков вождения, владения методикой сдачи экзамена и **позитивного настроения**.

Теоретическая часть экзамена

Экзамен по теоретической части у кандидатов в водители не должен вызывать никаких проблем. Все кандидаты прошли обучение в автошколе, прослушали курс теоретических дисциплин. Если вы добросовестно посещали все занятия, рассматривали сложные моменты ПДД и Основ безопасности движения, решали и разбирали решения экзаменационных билетов, тщательно готовились дома самостоятельно, вам никакого труда не составит сдать теоретический экзамен с первого раза. Но случаются и здесь неожиданные разочарования. Правда, это бывает редко, но тем не менее...

Перед экзаменом хорошенько выспитесь, голова должна быть свеженькой. Если вы будете сидеть пол ночи перед экзаменом и повторять билеты, которые и без того «щелкаете», как орешки, то не исключено, что на экзамене вы совсем уж неожиданно для себя и окружающих наделаете кучу ошибок. Опыт показывает, что даже молодые люди с отличными знаниями ПДД, решающие билеты блестяще, делали по десять ошибок на экзамене из-за элементарного переутомления. Садясь на стульчик перед экзаменационным компьютером, вы уже сели за руль. Пусть пока теоретически, но за руль, а разрешено ли садиться за руль в утомленном состоянии? Конечно же, нет. Вот и результат.

Вторая «неожиданность» на теоретическом экзамене может случиться при установке временных рекордов по решению билета. Делайте это где-нибудь вне экзаменационного класса, на спор с друзьями, можете даже на деньги. Но на экзамене сработайте с чувством и с толком, семь раз отмерьте и ответьте правильно на каждый вопрос. Поспешив, вы можете просто механически нажать не ту цифру ответа и... Вы же за рулем. Разве можно суетиться за рулем.

Если вы в силу каких-то обстоятельств не могли (или не хотели) посещать теоретические занятия, то, вызубрив все 40 билетов, вы тоже можете успешно сдать экзамен. Конечно, зубрежка и тупое заучивание рано или поздно сработает не в вашу пользу, а может сказаться уже и на результатах практического экзамена, но теорию вы всё-таки сдадите, если не будете спешить и не придете на экзамен с тяжелой головой.

Разговоры о том, что на теоретических экзаменах в компьютер заведомо закладываются какие-то ошибки, не имеют под собой никаких оснований. Если компьютер дал сбой (или вам так показалось), немедленно поднимите руку, инспектор к вам подойдет. Но если вы, будете выяснять это у соседа, то сие может трактоваться как переговоры с другими лицами, в результате вы можете быть удалены с экзамена с оценкой «НЕ СДАЛ», заодно подставив и соседа. Основанием для удаления с экзамена считается пункт 4.2 «Правил проведения квалификационных экзаменов и выдачи водительского удостоверения», он гласит:

«Если при ответе на вопросы кандидат в водители пользовался какой-либо литературой или переговаривался с другими лицами, экзамен прекращается и кандидату в водители выставляется оценка «НЕ СДАЛ». А доказательством вашего нарушения правил приема экзаменов будет являться видеозапись (в любом экзаменационном классе работает видеокамера).

Все допущенные вами ошибки вы можете проверить здесь же, не отходя от рабочего места. И делать это надо обязательно, если получился отрицательный результат!

Экзамен по практическому вождению

Самый болезненный вопрос – это всё-таки практический экзамен, который состоит из двух этапов:

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.