

Самая злая книга



ПРЕДИСЛОВИЕ



Ваш Борис Андреев

... Ну, что уже купили эту книгу или ещё держите в руках в магазине?

Говорю Вам откровенно,

НЕ ПОКУПАЙТЕ, НЕ НАДО!

Самое лучшее остаться при своём мнении, так Вам будет легче. Как говорится «меньше знаешь, лучше спишь»! Я боюсь только одного — начинаетесь на ночь, и будет каша в голове!

Вопросы разные в голову попрут. Мужа достанете или отца до инфаркта доведёте. А если поссоритесь, не дай Бог!? И меня, словом не добрым потом вспомните!? А оно мне надо?

Нет, не надо не покупайте, живите проще и не усложняйте её себе сами!

Ну, а тем, кому всё таки хочется знать больше — я вложил в эту книгу диск с видео беседами о ПДД, БДД и УиЭА.

И хочу предупредить Вас, Мне очень захотелось ни чего не исправлять, ни чего не убирать, и ни чего не ретушировать и не «причёсывать». Тем более, что Вы сами в своих письмах об этом меня просили.

P.S. Большое количество, не вошедших сюда материалов читайте и смотрите на моём сайте.

<http://www.avtoinstruktor.lact.ru/>



Самый легкий способ научиться управлять автомобилем

И все-таки, что дает автомобиль? Интересно, а действительно, сколько на самом деле существует способов научиться управлять автомобилем? Я насчитал три — да, целых три, но Вам доступен будет только один.

Давайте считать.

Наблюдать... делает он это всегда, при каждом удобном случае, его глаза без устали следят за действиями людей, управляющих любой техникой.

Лично я это помню; помню, как ловил и анализировал каждое движение рук и ног.

В семидесяти процентах — это будущие «технари», и все, что им останется, это получить специализированное образование.

Способ второй по времени занимает 5–6 лет, это как раз то время, что займет обучение в любом автодорожном институте.

Способ третий по времени занимает 1,5–2,5 месяца (раз Вы читаете это, значит, Ваш).

Называется «СКОРОВАРКА». Как мы уже поняли, **первый способ** — это умение через любовь (к технике), привязанность и мозги.

Второй — только через мозги.

Третий способ — способ через ощущения.

Помните этот дикий кухонный прибор — скороварку? Самое главное в ней — закрутить покрепче крышку! Примерно тоже происходит, когда мы учим далеких от техники людей со своим сложившимся ощущением динамики движения. Итак — ты сам пришел, я тебя не звал, и ты залез в «скороварку», а я крышку за тобой закрыл. Да, конечно, 30% из Вас сбежит (кстати, правильно и сделает), это было и будет, а 70% будут «вариться».

Самое мерзкое то, что Вам надо смириться с тем, что придется нудно и долго делать то, чего Вы не понимаете, и тому, кто скажет «сейчас все объясню», не верьте, не объяснит!

Ну и какой способ самый легкий?

В этой книжке я хочу сделать невозможное и знаю точно, что у меня это вряд ли получится, но попробую.

Я хочу, чтобы Вы ответили себе на вопрос: а зачем Вы пришли в автошкола или к инструктору? Здравый ответит: чтобы «купить» **безопасность окружающих Вас людей от Ваших действий, когда Вы за рулем автомобиля, это первое...**

О том ли мечта...



Глава 1

АВТОСВОБОДА

Это совсем не праздный вопрос, лично я этим вопросом ставлю в тупик каждую и Вас на первом же уроке вождения.

Если честно, адекватный ответ я слышал только однажды за все 20 лет работы, когда услышал, что надо возить обездвиженную маму.

Все остальное было баловством, воплощением мечты, пожертвованием моде или доказательством своих возможностей мужу, другу и самой себе.

На слова эти Вы обычно обижаетесь, но из ответа я всегда отчетливо понимаю, к какой стадии «умения» мы придем на уроках вождения.

Порог «нужности» очень точно определяет **порог** будущего **«умения»**.

Так что автомобиль тебе даст? И что автомобиль отнимет?

СВОБОДУ!!! — хором говорите Вы...

Я сморщился и произнес:

— **Как даст автомобиль тебе свободу, так может лет на семь отнять.**

Как бы там ни было, в первую очередь — это, конечно, исполнение мечты!

Чаще всего это она, Ваша мечта, движет Вас к автомобилю, и она же мучает Вас своей неизвестностью и тернистым путем к нему.

Конечно, ни о какой свободе речь не идет — это заблуждение! Свобода, и она же независимость, — это обман! Свободы нет, ее просто не бывает! Мы зависимы всегда, порой даже от собственной кошки. А попадая в «рабство» к автомобилю — теряем свободу навсегда. И совсем другое дело, что мы счастливо утопаем в этом «рабстве» и любим его!

Ответьте на вопрос:

— Вы хотите автомобиль?

Прекрасно! Вот возьмите, отдаю даром! **Новый «Запорожец», проект мечты!! настоящий автомобиль!!**

А что, не нравится?? Что? Вам **не НАДО???**

Ага! Так все-таки Вам нужен не автомобиль! А нечто другое!

Вы же хотели **свободу передвижения? а «Запорожец»,** да, новый, Вам ее подарит!

Понятно. Свобода на «Запорожце» Вам не нужна!? (очень обидно). Тогда не врите сами себе, что Вам нужна свобода!



Оказывается, автомобиль вам нужен такой, что бы не в нем приехать — а именно на нем! Вам нужен факт приезда — а не прибытия.

Об этом я рассказал намеренно, чтоб отрезвить ум и помочь понять иное и новое.



«ПОРТРЕТ В ПЕЧАЛЬНОМ ИНТЕРЬЕРЕ»

КТО ВИНОВАТ?

У каждого ДТП всегда есть ЧЕТЫРЕ составляющие:

1-я — финансовая сторона

2-я — физическая

3-я — юридическая

4-я — моральная сторона, правда, существует еще одна сторона,

5-я, о которой всегда забывают, а ведь порой именно она чаще всего бывает самой убыточной и название ей — **упущенная выгода.**

Итак, по порядку.

Финансовая — с недавних пор и в нашей многострадальной России этот вопрос перешел в более или менее цивилизованное русло.

С появлением обязательного страхования гражданской ответственности на 90% этот вопрос «автоматом» закрывается, но это не все.

Лично меня все время мучают «смутные сомнения», и вот почему.

То ли я глуп от природы, то ли я чего-то не понимаю, но аббревиатура ОСАГО переводится на русский язык **обязательное страхование автогражданской ответственности**, и вот я стал вдумываться, Чья все-таки ответственность — моя гражданская или ответственность автомобиля, так ведь он не гражданин и не субъект права как минимум!? ААААА... может, это все же моя ответственность, но только тогда, когда я водитель и нахожусь за рулем, — да, это логичнее, но тогда возникает еще один вопрос, на который я ну никак не могу найти ответ: **Причем здесь тогда марка и госномер автомобиля**, управляя которым я несу гражданскую ответственность перед третьими лицами?

Насколько я знаю финансовую юриспруденцию других стран, так там так: полис гражданской ответственности — **обратите внимание**, именно «гражданской», а не «автомобильной» ответственности, — то есть тот полис гасит **вашу личную** ответственность за Ваши же неадекватные действия, следовательно, каким бы транспортным средством Вы ни управляли, защищена Ваша ответственность — Ваша личная. Вот я и не пойму, причем здесь конкретный автомобиль. Загляните в Ваш полис ОСАГО!

Обратите внимание, Вам приходится страховать свою ответственность, порой несколько раз за год, если Вам необходимо использовать разную технику! Воистину маразму в России нет предела.

Физическая сторона. Это очень страшная сторона многих ДТП, порой ее одной хватает на то, чтоб другие стороны Вас не волновали. Начиная от легких телесных и заканчивая летальным исходом, и всем понятно, что вопрос, кто виноват, тогда теряет свою актуальность.

Каждый из Вас сам в состоянии точно оценить эту сторону ДТП.

Юридическая сторона ДТП. Наверное, самая коварная (если, конечно, не считать тяжких повреждений и летального исхода). Я уже говорил о коллизиях законодательства, так вот почему-то именно они, эти коварные «недоразумения», всегда или почти всегда работают против Вас, и очень похоже, что вместе с правовым бардаком в паре «трудится закон пакости».

За многие годы работы с ДТП я твердо убедился в том, что всегда находятся «деталь» или нюанс, которые либо полностью, либо частично подтверждают именно Ваши виновные действия.

Вина — вот именно она, особенно тех из Вас, кто более нравственен, вводит или приводит к четвертой стороне ДТП — это моральной!

Неприятная «штука». Если финансовую сторону, хоть и не сразу, решает страховая компания, то моральная сторона порой надолго вводит Вас в очень подавленное состояние, и это «надолго» порой может длиться годами.

Я наблюдал за некоторыми гражданками, которые после ДТП вообще к автомобилю не могли подойти и даже в качестве пассажира избегали его, и это совсем не единичный случай.

Не скрою, что даже у профессионалов (хоть они это и скрывают) существуют, так называемые, «дни страха».

Ну и последняя, пятая, сторона ДТП — это так называемая **«упущенная выгода»**. Хоть наша российская судебная практик не имеет подобного рода прецедентов, но согласитесь, что Вы, управляя автомобилем, двигались не в кино и не в театр, а на очень важную или судьбоносную сделку, встречу или свидание, и вот ДТП! Вы не приехали! И ваши телефонные объяснения никому не интересны — ВСЕ!!!

ТАК КТО ЖЕ ВИНОВАТ?

Есть ли среди читателей те, кто думает, что любые ДТП — случайность? Да нет, нет и еще раз нет! Никакого случая. Есть — дебил, всегда он есть, иногда один, а порой сразу несколько. В развитых странах уже давно



проводятся так называемые «идиот-тесты» на право управления автомобилем. И порой эти тесты очень точно характеризуют психомоторное состояние будущего водителя.

Лично я убежден, что около 5% водителей вообще не способны заниматься такой деятельностью. Итак, в ДТП всегда виноват идиот.

Пусть меня осудят за эти слова и приведут кучу доводов, и в том числе мне расскажут о внезапном отказе систем безопасности автомобиля, — **все это чушь!**

Во-первых, никаких внезапных отказов не бывает только потому, что любой автомобиль очень четко и понятно информирует о всех будущих отказах! Нет, не посредством собственных диагностических систем, а посредством внутреннего понимания самим наездником.

Практически любая неисправность «говорит» о себе еще вчера. Итак, виноват все_таки идиот — это он не понял, это он не предвидел, это он не оценил, и это его «профессионализм» находится на нуле.

А ЗА ДОБРО ОТВЕТИШЫ

Я уже вскользь начинал разговор о «джентльменстве» на дороге; многим может показаться, что этот разговор преждевременный, скорее на дороге можно увидеть беспредел; так вот, в этой главе я хочу в малой степени оправдать этот беспредел, ну и, конечно, опять и опять вернуться к человечности.

Лично я четверть века назад не один раз «отвечал» за добро. Самый простой тому пример — это удар сзади на пешеходном переходе. На самом деле, это не такая уж и безобидная ситуация. Ну, подумай, толкнули в зад! Сейчас расскажу две непридуманные истории, свидетелем которых я был сам. Чтобы не тянуть кота за хвост, вкратце. История первая — очень печальная: в остановившуюся у пешеходного перехода автомашину несильно «влетает» грузовичок, типа газель. И что Вы думаете? Видимых повреждений почти нет, но главная беда не заставила себя долго ждать: водитель пострадавшей легковушки выпал из машины без сознания с окровавленным лицом, дело в том, что этот пострадавший водитель полностью откусил себе язык. Лично для меня эта история тем и закончилась. А для бедолаги без языка? Он за добро уже не ответит, по крайней мере, голосом.

История вторая — не очень печальная: та же ситуация, нерегулируемый пешеходный переход, стоят машины, идут люди, тоже удар сзади, и дальше происходит следующее: после удара впереди стоящая машина хлестко, метра на два прыгает вперед и ...Правильно, и сбивает человека.

Все обошлось, человек встал, отряхнулся и ушел. Подумайте, это Вы бы потом доказывали органам дознания, что не двигались с места и человека не давили. А если бы он погиб?! Очень бы не хотелось, чтоб у Вас сложилось твердое ощущение, что любые Ваши внимательные и учтивые отношения с другим участником транспортного потока всегда будут заканчиваться какой-то трагедией. Вовсе нет, просто надо очень внимательно бдить за ситуацией вокруг автомобиля. Единственная оговорка, что на самом деле внимательности как таковой мало!

Так что же нужно? Все очень просто: надо всего лишь пытаться видеть будущие траектории всех окружающих Вас автомобилей, пешеходов, животных и так далее.

Из двух историй, которые, наверное, оставили у Вас малоприятные ощущения, видно, что закон — законом, а внутри него надо лавировать. Хочу обратить Ваше внимание на то, что многие лихие действия окружающих Вас водителей не всегда являются нарушением ПДД, а порой наоборот, они как бы высвобождают заерзанное пространство, и это большой плюс в критической дорожной ситуации. Возвращаемся к ПДД.

«Автогордынька» — как Вы думаете?! Отчего люди ощущают себя свободными, раскованными, уверенными, в конце концов — это внешнее убранство! Для женщины — ухоженность, для мужчины — элегантность, для вечеринки — помпезность. И вы давно заметили, все эти атрибуты дают какую-то внутреннюю раскованность, иногда переходящую грани такта, но всегда получающую прощение за эстетику облика, — я прав?

И вот давайте то же самое переместим на дорогу. Люди те же и нравы те же, и ощущения изысканного, богатого как бы дают преимущества. Но в чем?

Не хочу относить это ко всем, нет, это не так, за рулем очень дорогих помпезных автомобилей чаще сидят простые шофера, и вот их завышение собственной значимости заканчивается очень печально, и примеров тому тьма.

Мне кажется, я нашел ответ на вопрос, почему у нас в стране на дорогах бардак, хаос и беспредел, я изложу, а Вам решать, прав я или нет.

По моему глубокому убеждению, для всего нашего народа автомобиль никогда не являлся средством передвижения. Коммунисты вдолбили в мозги нашего старшего поколения, что автомобиль — это роскошь, и это убеждение генетически перешло и младшим поколениям. А вот теперь представьте: сидит такой товарищ на «роскоши» под названием ВАЗ 2101, а его самолюбие парит так высоко, что дыхание в зобу спирает. Мы не были морально готовы к тому, что автомобиль станет доступным, как это произошло на Западе, там автомобиль давно стал



«столовой утварью», **там для народа никакого автомобиля не существует** — это так же естественно, как наличие зубной щетки, ну а у нас **«роскошь» в момент стала достоянием всех!** Я уже где-то говорил, что только у нас я наблюдаю, как автомобиль как будто приподнимает его хозяина над всем, что вокруг! Придает ему какую то особую значимость, особое место, что ли, в этой жизни, хотя задача-то у автомобиля скромная — **приехать**, и все, больше он ни на что не годен!. Я уверен, что все обладатели «роскоши», будучи пешими, **всегда извинятся, задев кого-нибудь случайно плечом! Да, именно** извинятся, потому, что им и голову не придет поступить по-другому — они воспитаны, и на них нет надменной «роскоши»! Как жаль, что коммунисты не внушили нашим гражданам, что автомобиль — это не роскошь, а средство убийства. Есть еще одна человеческая «тайна»: у каждого человека есть как бы некая граница «своего пространства», переходить через которую позволено только очень близким людям, и человек в обычной жизни нервничает, когда это пространство нарушается, причем границы этого пространства человек определяет интуитивно... А за рулем автомобиля эти границы изменились, и их установил не человек, а закон и обычаи делового оборота на дороге, а человеку приходится подчиняться вопреки требованиям собственной психики. Подсознательно человек «не пускает» в свое пространство никого, и его поведение выглядит так же, как поведение любящей, но жутко целомудренной девицы. **Да**, мы за рулем повторяем свои принципы поведения в зависимости от своих же моральных качеств, только более ярко выраженно — автомобиль и современная дорожная ситуация, как лакмусовая бумажка, вытаскивает на поверхность то, что мы представляем собой на самом деле!

Когда юнец утверждает в этой жизни посредством «папиного» автомобиля, он должен помнить, что, нахавив незнакомцу на дороге, он не вырос в глазах своей спутницы, а скорее наоборот — многое потерял. Это то же, что обидеть ребенка или ударить старика!



СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ

Ральф Надер (Ralph Nader)

27.02.1934, Ливан (Lebanon)

Изучив особенности конструкции автомобилей (в чем ему помог один «изменник» из General Motors), Надер пришел к выводу, что их производители озабочены дизайном, мощностью, стоимостью, но только не безопасностью тех, кто на них ездит.

Ральф Надер не имеет национальной принадлежности, потому что он ангел, спустившийся к нам с небес. Его теперь так и зовут, Святой Ральф. Если бы не Надер, то население земного шара сегодня было бы меньше на несколько миллионов.

До 1965 года автозаводы мира не сильно заботились о безопасности водителя и пассажиров. Мощность двигателя, дизайн, комфорт, цена — вот что являлось приоритетом, но в упомянутом году вышла в свет незаметная книжка американского юриста Ральфа Надера под названием «Опасен на любой скорости», в которой автор на примере выпускающихся автомобилей доказал, что его создатели о безопасности тех, кто находится внутри автомобиля, совершенно не думали.

Книга так и осталась бы незамеченной, если бы ее не восприняло всерьез руководство гиганта «Дженерал Моторс», который выпускал новую модель «Шевроле Корвейр», упомянутую в книге.

Руководство «Дженерал Моторс» установило за Надером слежку и стало готовить досье и компрометирующий материал для атаки на него.

Ральф Надер рос в семье ливанских эмигрантов, уже в 14 лет прочитал все книги так называемых журналистов-разоблачителей, поднаторел в семейных дебатах о благе американцев, о добре и зле. Окончил Принстонский университет и однажды, будучи еще студентом, нашел на газоне мертвую птичку: в ее смерти он обвинил химиков, употреблявших ДДТ для обработки деревьев и кустов, но был осмеян. Через год студент Надер вступился за права обиженного продавца хотдогов, но потерпел еще одно поражение. И тогда он понял, что без специального юридического образования ему не обойтись, поступил в Гарвардский университет на юридический. Но и университет Ральфа разочаровал тем, что в нем готовили юристов для защиты прав крупных фирм и корпораций, а не конкретного человека. Ральф Надер был настоящим американцем — при виде статуи Свободы у него учащался пульс.

Так что ни досье, ни слежка детективам «Дженерал Моторс» ничего не дали, а подосланные к нему очень красивые проститутки потерпели фиаско.

Ральф Надер продолжал оставаться неуязвимым, а его книга продолжала оставаться незамеченной. И тут один из детективов, следящий за Надером, путает его с известным журналистом, тот в недоумении, и всеобщее внимание приковывается к тандему «Дженерал Моторс» — Надер: а в чем, собственно, проблема? Почему автогигант так боится Ральфа Надера? И понеслось!



Книга Ральфа «Опасен на любой скорости» становится бестселлером, покупатели машин производства «Дженерал Моторс» предъявляют к ней — и выигрывают — судебные иски на сумму в 40 миллионов тогдашних долларов, это чуть ли не полмиллиона нынешних! И сам Надер выигрывает у Джи Эм суд и получает почти полмиллиона долларов моральной компенсации.

В результате поднятого «девятого вала» возмущения общественности сенат США в ноябре 1966 года принимает исторический закон № 89653, с которого начались и травмобезопасные рулевые колонки, и подушки безопасности, и все то, что сегодня для всех автопроизводителей важнейший приоритет. Именно благодаря Ральфу Надеру и его ученикам «надеритам» США становится мировым лидером в области безопасности автомобиля и дорог, а если посчитать число сохраненных в результате жизней на дорогах всего мира за эти 40 лет, то Ральфу Надеру давно пора поставить памятник.

Конечно, мир на пути к вершинам цивилизации и сам, без Надера, пришел бы к необходимости заботиться в первую очередь о человеке, но Ральф сильно ускорил этот процесс и сохранил тем самым миллионы жизней. Вот Вам яркий пример роли личности в истории. И еще пример того, что главное в нашей жизни — идеи. Потому что деньги без идеи — убывают, а под хорошую идею деньги найдутся всегда.



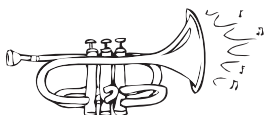
Я НЕ ДОКТОР И «СТРАХ»

Я не доктор. Если бы я умел это делать, я был бы олигархом. При этом я бы не вылезал даже из теплой постельки. Вы бы сами несли мне деньги, причем очередь стояла бы, как в Мавзолее. К сожалению, это невозможно, и я не олигарх. Невозможно продавать в конверте опыт. Он не продается, его нигде нет, он не товар, и он дико дорог. А вот из доступного товара есть только одно. Лично я могу вам продать только свое собственное терпение. А вы это мое терпение превратите в навык. И, обратите внимание, навык — это тоже не товар. Приобрели — и ни продать, ни по пьяни потерять, ни забыть, ни одолжить вы его не сможете. А чтобы навык блестел, его надо «женить» на опыте. А опыт надо нажить. И сколько это потребует времени — никому не известно.

Мой диалог о страхе с девочкой.

— Ну, иди, прыгай с балкона. Иди, ну что же ты? Говоришь, глупо? Так глупо или страшно? А, и то и другое, отлично. Все-таки страшно. Пра-

вильно, страшно. Так это он, страх, тебе жизнь спасает или еще кто-то? А ты идешь ко мне, чтобы я помог тебе избавиться от страха? Тебе не кажется это странным? И ты еще хочешь отказаться от своего вечного спасителя, гонишь его от себя, стыдишься его. А я вот нет, я много боюсь. Боюсь злых людей, боюсь высоты, боюсь за родных людей, боюсь, боюсь, боюсь... А теперь давай по другому. Вот я мыслю так. Я опасаясь злых людей и сторонюсь их. Я опасаясь высоты и очень осторожен на ней. Не бойся бояться. Бойся не бояться. Перестанешь бояться — ты труп.



НЕ СИГНАЛЬ!

ПДД запрещают подачу звуковых сигналов в населенных пунктах, кроме нескольких случаев, то есть фактически кроме случая одного: это случай предотвращения дорожно-транспортного происшествия, и не более.

А вот теперь я вам попробую объяснить, почему люди сигналият. Я даже не буду говорить, что мне кажется, — я знаю точно. Наверняка вам встречаются люди (которые вас окружают), которые некомпетентны. Вот некомпетентным людям мешает все. Все, что попадает на пути, их начинает раздражать и не нравится. Вот посмотрите, обратите внимание: те люди, которые вас окружают на работе, особенно те, которые являются наименее компетентными в вашей области деятельности, — вот им мешает все. То же самое происходит и на дорогах. Как только человек не предвидит, как только человек не видит ситуацию, как только человек не может с этой ситуацией адекватно разбираться, как только человек попадает в дорожную ситуацию, в простую, но попадает, он запирает сам себя, не видя дальнейшего пути движения. Единственное, что ему остается, — злиться на самого себя. И эта злоба на самого себя выливается на всех окружающих, в том числе и на вас — тех, кто находится рядом с ним, впереди его и так далее, и тому подобное. Я эту тему поднимал не раз, и еще много тысяч раз буду говорить о том, что на самом деле те люди, которые сигналият, управлять автомобилем не умеют. Хотя на самом деле внутри себя каждый из них думает, что он великий ас. Это не так, причем настолько не так, что даже смешно. Порой бывает просто до истерики смешно — когда человек, сам себя заперший, сам себя загоняет в некое дорожное положение, как на шахматной доске, и после этого пытается оттуда вырваться всеми возможными средствами. Так единственно возможное средство для такого, извините меня, тупорылого человека — это сигналиить. Человек, умеющий управлять автомобилем,



человек, прогнозирующий дорожную ситуацию, никогда никуда не попадает, и ему никто на дороге не мешает. Так устроена, видимо, жизнь, так устроены человеческие менталитеты, что не могут люди мыслить иначе. Им кажется, что все вокруг настроено против них. Ну, посмотрите внимательно, я вам сейчас расскажу простые вещи, простые примеры, которые, может быть, заставят вас стать спокойнее на дороге.

У меня был такой случай: я вот за свою практику выгонял из учебного автомобиля трех человек, и одна из них была некая Наташа, которая на мою реплику о том, что «Наташа, ты сейчас разобьешь автомобиль», ответила буквально следующее: «Ну и что? А сколько это стоит?» И здесь, конечно же, я сразу же моментально остановил автомобиль и выгнал ее из машины. Конечно, она мне, мол, что со мной сейчас разберутся, и разберутся достаточно быстро. Разборка была очень интересной и очень забавной: позвонил ее отец — человек моего возраста, с которым мы проговорили минут сорок пять, и выяснилось буквально следующее. Человек когда-то, ну когда эта девушка — восемнадцатилетняя Наташа, была еще совсем юная, занялся бизнесом: у него были какие-то там ларьки, он, видимо, торговал сникерсами, продавал народу печенье и так далее. Теперь у него сеть магазинов, он финансово и в бизнесе вырос, и это замечательно, и я за него рад, но за все это время он упустил из виду дочь. Да, ситуация тогда была тяжелая, люди пытались карабкаться, что-то делать, и это нормально, это все замечательно, но дочь была из виду упущена. И вот мы поговорили с ним минут, наверное, сорок, и очень хорошо друг друга поняли. Он осознал, что на его глазах, с его отцовской любовью, вырос человек, который говорит «Ну и что? А сколько это стоит?», невзирая ни на что: ни на человеческие жизни, ни на принадлежащее другому человеку имущество. «А сколько это стоит?» Он мне пообещал, что достаточно скоро эта Наташа — его дочь — позвонит и извинится. И, действительно, через сорок минут Наташа позвонила и сказала мне примерно следующее: «Борис Леонидович, пожалуйста, простите, я больше так никогда не буду, можно я у вас доучусь до конца?» Она доучилась. Она была совершенно другая — видимо, отец за все эти годы, которые он просто любил ее и думал, что она растет с нормальным менталитетом, сделал ей очень хорошее нравоучение.

Следующее, что я хочу сказать по поводу озорных ребят или тех водителей на дороге, которые шумят сигналами, которые выполняют какие-то неадекватные действия: подрезая, перестраиваясь, неверно выполняя те или иные маневры, они думают, опять же, что они умеют великолепно водить автомобиль. Эти резкие разгоны, резкие трогания с мест, рез-

кие торможения и так далее, и тому подобное. Так вот, специально для них я хочу сказать буквально следующее: на самом деле, вот вы, те, кто это делает, управлять автомобилем не умеете. Вы даже в мыслях себе не допускаете того, что в девяноста пяти процентах случаев вас просто спасают окружающие. Даже те, кто, по вашим меркам, умеет владеть автомобилем хуже вас. Так это не они умеют управлять автомобилем хуже, это вы абсолютно не умеете мыслить и думать на дороге. Это они вас спасают. Вас спасают от ДТП, в которое вы обязательно влетите. Это вы постоянно создаете ситуации, предвещающие дорожно-транспортное происшествие. Мне на все это смотреть на самом деле очень больно. Мне очень хочется всегда заглянуть в голову тем людям, которые совершают левые повороты из правых рядов, мне очень хочется заглянуть в голову людям, которые ожидают пассажиров на трамвайной остановке или даже в тех же самых коллизионных пяти метрах от светофора. Да, разрешают нам правила дорожного движения, черт бы их побрал, останавливаться в пяти метрах от перекрестка, от пересечения дорожных частей. Но ведь это понятно, мне кажется, даже ежику, что не надо там останавливаться, не надо! Да, не находится того человека в органах внутренних дел, не находится того человека в институте по организации дорожного движения, который бы обратил внимание и сказал бы: «Не пять метров до перекрестка останавливаться нельзя, а сто двадцать пять как минимум». Когда мы все, ну когда мы все начнем мыслить? У меня есть рассказ. Фельетоны я пишу иногда.

Простите меня ради Бога, но один из них называется «Хомо дебилиус». Вот в нем идет речь о том, как на дорогах хомо сапиенс, человек разумный, потерялся, вымер, и появилось два типа хомо сапиенса: это хомо дебилиус и хомо адекватус. И вот эту разницу каждый из вас пытается видеть, и что характерно, каждый из вас пытается причислить себя к достаточно малочисленному типу — хомо адекватус. А ведь это не так. Шестьдесят_семьдесят процентов ваших «телодвижений» на дороге, поведения вашего на дороге подходят под совсем другое определение: под определение хомо дебилиус, и никак иначе. Последите за собой, посмотрите, ну почему вы в офисе, в подъезде, в лифте джентльмены, почему вы дарите женщинам цветы, почему вы уважаете в обычной жизни взрослых людей? Да вы нормальные люди. Почему это же не перенести на дорогу? Я вот смотрю: пешеход и водитель (он же) — разные люди. Чем вас автомобиль так приподнимает над всем остальным миром? Нет никакого автомобиля. Нет! И соответственно, и вас тоже нет в глазах других людей, пока вы вот так ведете себя на дорогах. Не надо на дороге джентльмен-



ства — этого как раз не надо. Я не хочу, чтобы вы меня поняли превратно. Не надо джентльменств на дороге. У вас должен быть единственный авторитет — это правила дорожного движения. Ни я, ни сосед по полосе не является для вас авторитетом, и инспектор ГИБДД тем более. А вот правила дорожного движения — закон дорожный — пусть станут для вас навсегда великим авторитетом. И ему поклоняйтесь до тех пор, пока вы находитесь за рулем.



АВТОШКОЛА ИЛИ...?

Я всегда с интересом прочитываю все то, что пишут мои уважаемые коллеги автоинструктора на своих маленьких и больших рекламных сайтах — нет-нет, все правильно, 90% текстов истина и действительно желание Вам помочь.

Но одну из тем мне бы хотелось прокомментировать, причем хочу признаться, меня на это натолкнула моя талантливая ученица.

Речь пойдет о вечном — о выборе!

Моя задача попробовать подойти к ее рассуждениям как бы изнутри.

Дилемму, что выбрать, **автошколу** или частного **инструктора**, она решила очень простым путем. Простая арифметика все расставила на места и в пользу частного инструктора!

Обратите внимание: я директор автошколы, но я на ее стороне!

Теперь математика.

На тот момент, когда я это пишу, усредненная стоимость полного курса (почти приличной) **московской автошколы 25000 руб.**

Курс теории (50% которого Вы пропустите по разным причинам, да еще вдруг, а точнее, наверняка, «препод» будет, мягко скажем, не ахти!)

Курс практики — 14 занятий по 1,5 часа — минус одно вводное занятие — минус одно занятие обычно отдают под экзамен (Вам об этом скажут потом), плюс сверху возьмут деньги за ГСМ (тоже скажут потом). Да, такое бывает и, уверяю, не редко!

Итак, что мы имеем за 25000 — теория (где Вы ни черта не поняли).

И 12 астрономических часов практики (поверьте, больше не будет).

Вы мне возразите и скажете — **но** есть же школы дешевле!?

— Есть! **Но туда идти не надо!** (просто поверьте на слово).

Поехали дальше.

Частный инструктор.

Давайте для порядку возьмем все те же 25000 руб.

Считаем 1 астрономический час (60 минут) там стоит (для МКПП) 700 руб.

Теперь делите $25000 : 700 = 36$ часов чистого вождения.

Даже дебил видит **разницу!** А Вы-то тем более!

Еще пару слов об автошколах.

Не знаю, станет ли для Вас откровением, что есть школы (одна, и все), и есть так называемые «сети» (40–50 филиалов).

Так вот те, школы-«одиночки» едва сводят «концы с концами» (это правда — аренда и всякая там хрень в виде разного рода законодательных ограничений).

Ну а «сетям» Вы не нужны — там все просто, помните, как в моем фельетоне о человеке разумном, есть фраза:

«Автошкола поцеловала человека, что называется, взасос. И этот засос засасывал и высасывал почти все содержимое карманов. А до цели еще было необъятно далеко. Любовь между человеком и автошколой длилась недолго: она закончилась тут же, как человек оплатил все то, что предлагал прейскурант автошколы».

Да, я за Вас! И поддерживаю своих коллег, хороших частных и честных автоинструкторов.

(Как хорошо, что сам частный инструктор втихаря сам от себя).

Ни для кого не секрет, что вечная «головная боль» в нашей стране — это поголовный непрофессионализм людей практически везде, куда бы Вы ни пришли, куда бы ни обратились. И Вы тоже не исключение. У нас везде и почти всегда **образование человека** (если вообще есть) **не соответствует профессии**. Это особенность и причуда этой страны. Позволю себе вольность и скажу, что тут просто не любят профессионалов — и от них избавляются. Не знаю, парадокс это или закон, но это так. Вот так и среди людей, которые НАВЯЗЫВАЮТ Вам себя в качестве автоинструктора, профессионалов всего 2–5% — это надо твердо осознать. Хочу сказать сразу, **«бывшие шоферы», «бывшие военные» и «любители без дела»**, которых тут 90%, — реально к этой профессии имеют очень отдаленное отношение. Самородки бывают, но их крайне мало.

Как по рекламе и фотографии определить профессионала?

Итак, **возраст**: молодость — это прекрасно, но реальность такая: люди до 35 лет реальный стаж управления автомобилем имеют **мизерный** (10–14 лет), это не стаж — это год или два реального стажа в обычных условиях (кроме случаев серьезного занятия автоспортом).

Пол: опасаясь, что после этих слов меня сочтут **каким-нибудь фобом**, но мне все равно — женщин профессионалов (в этой профессии)



я не видел (не повезло), они «отдают», что-то свое, надуманное, и к реальности мало относящееся (опыт директора автошколы). Хотя они нужны, и вот почему: реальный профессионализм подменяется дружелюбием и комфортом, для некоторых учеников это компенсирует многое.

Деньги: предлагаю всем (кто еще этого не сделал) смириться с мыслью, что реально тратить на Вас время никто не имеет особого желания. Впрочем, так же как и Вы в большинстве случаев. Поэтому единственный реальный стимул для «учителя» — это деньги, которые Вы платите. И вот тут начинается самое интересное. Ваша задача очень простая — потратить как можно меньше средств, обеспечив наибольший стимул.

Внимательный человек быстро сообразит, что платить деньги посреднику всегда **утопия**, в данном случае посредником является **автошкола**. «Учитель» имеет $1/3$ — **а стимул при этом падает до «нуля»**. Дальше думайте сами.

До этого момента я готовил Вас к миру автомобиля и говорил страшные, но правдивые вещи.

Пришло время заняться главным. Уважаю тех, кто дочитал до этого места.



ГЛАВА 2 КОНСТРУКТИВНАЯ

Не удивляйтесь! Да, да, именно для инструкторов! Но это именно то, что даст Вам (начинающим) наибольшие понимание действительности!

Б. Андреев. Аудиокнига для инструкторов по вождению

Я хожу на уроки вождения уже 25 лет, и это правда, 25 лет я «долдоню» одно и то же, 25 лет — тяжело? Мне повезло, я научился это самое «одно и то же» толковать настолько по-разному, что порой сам этому удивляюсь. Это истории из жизни преподавателя, инструктора, директора автошколы об учениках, инструкторах, соплях, слезах, дебилах, идиотах и о том, как и где все это собирается в кучу.

17.01.08, 17:36 Светлана

Спасибо большое. Очень хотелось бы, чтобы и наши инструктора ознакомились. Вы действительно учите не вождению, а жизни на дороге, чтобы выжить. Завтра иду на экзамен. Вы мне очень помогли психологически настроиться. Спасибо, что делитесь своими знаниями.

ЗЛОБНО-КОНСТРУКТИВНАЯ КНИГА ДЛЯ ИНСТРУКТОРОВ ПО ВОЖДЕНИЮ

Не надо себе врать! Вранье само по себе некрасивая вещь, а когда врешь сам себе, так это еще и смешно. Конечно, хочется думать, что «ты» все знаешь и умеешь, но я утверждаю, что в 90% случаев это простой самообман или, если сказать мягко, тяжелое заблуждение. И этот разговор о заблуждающихся и для них.

Если честно, мне еще как-то понятны эти самые заблуждающиеся, но вот те, кто далеко не заблуждается, а «чисто» рубит «бабло» по легкому, это именно они «нарисовали» эту самую картину негативного автообучения в России.

Да, это не преувеличение. Такая уж специфика, что основное впечатление человек выносит не из общего процесса, а именно из индивидуальных практических занятий. И, конечно, нет сомнения, что тут фигура этого самого инструктора в идеале должна играть главную роль.

А как же на практике, кто у нас работает инструкторами?

КТО ТЫ, ИНСТРУКТОР?

Профессий, как и людей, много, много разных взглядов на разные профессии, вопреки взглядам разных писателей бытует мнение о плохих профессиях, о хороших, о престижных и совсем невзрачных, малооплачиваемых. Чаше всего человек выбирает престиж, еще чаще деньги, и совсем уже редко — это любовь к своему делу, преданность ему. Вот когда совпадают деньги, любовь и престиж — это уже счастье. Есть такая профессия — инструктор, видимо, дословный перевод будет таким — «давать советы», я старался докопаться до самой сути этого слова. Кто же они — эти инструкторы, откуда, из каких профессий они приходят? Ведь нет специализированных институтов подготовки инструкторов! За много лет работы с инструкторами я нашел на этот вопрос четкий ответ. В основном это три категории: бывшие шоферы, бывшие военные и любители без дела. Теперь разберемся с каждой группой в отдельности, ко мне в школу приходят и те, и другие, и третьи. Если быть честным до конца, скажу так, ни одну из этих групп я бы на работу не брал ни при каких условиях! Но производственная необходимость и невозможность остановить процесс обучения толкает меня на это, ведь при отсутствии настоящего приходится пользоваться бутафорией, настоящего не будет никогда, настоящее сюда не пойдет, это скучно и слишком дешево, и вот эта бутафория уже лет десять создает общее впечатление об автошколах. Вы вправе спросить: почему вы знаете все это и подсовываете нам такое? А куда мне деваться, откуда я возьму адекватных?



Реальную работу инструктора я вижу только на внутреннем экзамене и, присутствуя на нем, фиксирую по большей части не сдачу экзамена учащимся, а работу инструктора. Если бы вы знали, как разнятся люди по подготовке у разных инструкторов. Если мне инструктор не подходит, я обычно не говорю ни слова, но после второго внутреннего экзамена выгоняю, и так идет долгий процесс отбора. Человек на пятьдесят только один где-то в рамках адекватности! И вот я своих инструкторов долго отбирал и собирал, и теперь Богу на оставшихся после моего отбора молюсь и все их прихоти исполняю. Кто они, эти адекватные? Это обычно продвинутые люди, очень редкие, и самое главное, каждый из них имеет хоть маленькое отношение к спорту! Это единственное место, где действительно людей учат, там без этого нельзя, учат всему, учат вещам, о которых вы даже не подозреваете! Вот, например, психологическая подготовка или психологическая адаптация автоспортсменов: стол, на нем стул, вы на стуле, руки связаны, глаза завязаны, ноги тоже связаны, падаем спиной вниз, внизу ловит один человек, обычно мелкой комплекции, ну как, доверяете ему или нет? И надо научиться доверять. Теперь в машине, за рулем, глаза завязаны, информация только по рации, опять — доверяете или нет? Другое: работа рук и ног, вообще это главное, но на ногах и на руках утяжелители килограмма по два, и так далее. Конечно, люди с подготовкой — это то, что надо, но где их взять? Хотя не скрою, у этих людей есть одно «но», они не будут вас жалеть, они вывернут вас мехом внутрь, и ласки там не будет, им по барабану, больно вам или неудобно, они такие, и это и плюсы и минусы! Хотя я знаю, что этот минус ничтожен. И еще, самое главное, когда инструктору деньги ваши не нужны, они ему не стимул, стимул ему — вы, вот тогда все очень хорошо, и это самое главное. Ну вот теперь вы все знаете и понимаете, это правда нехорошая, но это реальность. Теперь тайна: у меня есть инструктора, которые получают по триста рублей за занятие, а есть инструктора, которые получают по восемьсот, и вот интересная деталь, те, кто работает по триста, дают от силы два, ну три урока в день, а те, кто зарабатывает по восемьсот рублей за урок, те дают девять-десять занятий в день, и к ним не попасть, и это тоже реальность, подумайте!

Может быть, достаточно хаять систему? Этот вопрос я задаю себе сам... и сам же хочу ответить: как было бы здорово, если бы для начала хотя бы 20% обнаружили бы в себе потребность «учиться, чтобы учить». Уметь учить — это совсем другое искусство, а особенно учить не громко, не назидательно, и главное, **уметь научить** учиться — это вообще талант.

Мне захотелось поделиться своими наработками и многолетними наблюдениями. В этой брошюре я расскажу о тактике и стратегии обучения вождению автомобиля, о взаимодействии Вас и Вашего ученика.

«ПЕРВОЕ СЛОВО».

Много лет тому назад, изучая такой предмет, как ОРД (оперативно розыскная деятельность), я, естественно, как и остальные студенты, не прошел мимо раздела «О тактике допросов и опросов» (подозреваемых и свидетелей). Так вот, одной из ключевых норм этого предмета является момент так называемого «одного языка». Если кратко, то вы должны с первой секунды Вашего разговора перейти на язык оппонента. Кем бы он ни был: профессором или ботал по фене — неважно, кто он, неважно, какими знаниями и каким менталитетом он обладает, важно мгновенно дать ему почувствовать «родную душу» рядом, от которой не исходит никакой угрозы и не веет «запахом» чужеродности — это самое первое и архиважное, без этого ничего не получится. Как это сделать?

Да очень просто — надо быть чутким, ярким, общительным и очень образованным человеком с очень обширным кругом знаний практически из любой области — вот и весь секрет.

Второе из первоочередных — это надо убить в себе учителя!

«Какой то бред!» — подумали вы. А вот как раз нет — это истина.

Во-первых, Вы никого и ничему научить не можете. Это закон, и вы бросьте из головы бред о своей гениальности как педагога.

«Никого ничему научить невозможно — можно только научиться! А учатся люди не у Вас, а у объекта воздействия, учатся от обратной связи.

Второе — человек по природе не любит учителей. Человек всегда и с детства живет «я сам» и от этого получает удовлетворение.

Вот примерно такое можно прочесть или услышать от людей:

17.07.05, 13:16 Екатерина

Пишу для всех, кто это когда-нибудь прочитает. Он (Борис) дал мне «пенделя» на первом же уроке, сказав, что он не психолог и не намерен решать мои психологические проблемы!! Но он их решил самым решительным образом! Это был не урок вождения, это был урок жизни, это был урок моего «Я», я это не забуду точно!!! Вот так живешь и не знаешь, что вокруг такие удивительные люди!!!

ТАК КАКАЯ ЖЕ ВАША РОЛЬ?

Ваша роль очень проста и заключается в одном слове. «Не мешай» — это Ваша первая задача, а вторая самая прекрасная задача — «стать ненужным».



И чем лучше и быстрее Вы справитесь с этими двумя задачами, тем ваша роль в процессе обучения будет значительнее!

Будем расшифровывать.

Что значит «не мешай»? Первое — должно обязательно соблюдаться два принципа.

Это никогда, ни при каких обстоятельствах не садиться за руль учебного автомобиля — это должно стать для Вас законом (имеется в виду, когда в машине присутствует ученик).

Перестать дрожать за свое «раздолбанное» корыто и убедить в этом человека (ученика). Между прочим, он пришел учиться и, двести процентов, будет допускать грубейшие технические ошибки, и что? Это нормально — он человек, поэтому к Вам и пришел, чтобы их допускать. Эти ошибки, и чем больше он их допустит с Вами, тем лучше Вы «учите», а значит, не «мешаете».

Если на месте инструктора Вы хоть самую малость чувствуете себя неуютно — бросайте эту работу к «чертовой матери».

Вы даже не представляете, как малейшая «судорожность инструктора» передается ученику, даже если она не видна другим.

Вы, конечно, спросите, как выражается эта «судорожность», а я отвечу — это вечно застывшие Ваши ноги над педалями, рука тоже судорожно тянется к рулю, нервозность в речи и т.д. И это все оттого, что Вы в первую очередь не доверяете себе! А почему? Потому что Ваше тело сомневается в Ваших навыках, а разум думает, что это не так. Разум спорит с телом, разум как бы завышает Ваши возможности. Вот от этого и внутренняя «судорожность». Могу дать, на мой взгляд, хороший совет: если приоритетом для Вас является излюбленная метода современных автошкол, которая гласит, чем хуже научу, тем больше заработаю, не читайте, это не для Вас. Как Вы думаете, именно Вы должны отвечать за переданные знания? За привитый менталитет у будущего водителя, за неправильный навык, который Вы ученику навязали — и это именно так «навязали», и именно неправильный — просто потому, что о верном Вы не ведаете. Так должны ли Вы за это финансово отвечать?

Думаю, да, и причем обязательно именно Вы и те, кто Вас нанял на работу в качестве «учителя».

И это очень просто сделать. Все регрессы от страховых компаний за виновного в ДТП Вашего ученика в течение года будете гасить Вы в судебном порядке.

И, может, тогда изменится формула и станет «Чем лучше научу, тем богаче буду». Но вероятней всего, 80% из вас бросят это занятие. А для

тех, кто не бросает, я продолжу «теперь уже конструктивные советы». Как жалко, что, зная один секрет, ничто поделать я не могу, потому что мы все так или иначе идем к «деньгам», и, что характерно, мозгами я понимаю, что это неверный путь, тупиковый путь не к деньгам, а к людям. Но, к сожалению, почти все те, кто идет не к деньгам, а к людям, чаще всего, грубо говоря, нищие. Так как же совместить эти две стези? По_моему и Вы должны об этом задуматься.

Итак, так или иначе, контакт состоялся. Сумели Вы или нет на первой секунде стать «родным», уже неважно, нужно двигаться дальше.

Что нужно сделать дальше, это попробовать тактично излечить человека от увлечения «шоферством», а точнее, приготовить человека к тому, что научиться — это адский труд, причем не Ваш, а его. Что это труд его психики, труд умственный и физический, наконец, и это будет правильно и честно, а для некоторых это будет труд несколько выше их сил, и через это надо пройти, и никто, кроме него, этого не сделает.

Следующее понятие, которое надо донести до человека, связано с тем, что автомобиль не создан для человека, донести то, что это устройство живет по своим законам и правилам, и он, человек, просто обязан понять, принять и, конечно, узнать эти законы или отбежать от автомобиля подальше, и иначе не будет.

И это еще не все, что должен затронуть предварительный разговор. Очень важный этап разговора должен коснуться технической безопасности автомобиля. Не секрет, что 100% вменяемых людей приходят к Вам только за тем, чтобы купить, приобрести две безопасности.

Первая — это физическая безопасность окружающих, а вторая — это физическая безопасность самого человека и его пассажиров, и это практически все, к чему человек идет в силу своей убежденности. Но надо доказать ученику, что это бред и полное заблуждение. Так устроен мир, что он, человек, никогда не придет к этим двум «безопасностям» до тех пор, пока он идет к ним. А дело все в том, что до тех пор, пока он идет в эту неверную сторону, результат будет неутешительным.

Сумейте направить его к третьей, технической безопасности автомобиля, и тогда первые две сами, как манна небесная, упадут на голову.

ТО, ЧТО ВЫ ПРОДАЕТЕ

И этот вопрос надо обязательно осветить. Так что же Вы продаете? Как называется этот товар, который, грубо говоря, Вы можете продать?

Я уверен, что большинство из вас не могут ответить на этот вопрос адекватно. Весь процесс обучения сводится к трем этапам.



Этап первый, через который проходит человек, называется тупое копирование.

Второй этап — это осмысление того, что он накопировал.

И третий этап, самый тяжелый, — это этап получения личного опыта.

И вот из этого логично следует, что уж точно Ваш товар называется не «опыт», и это правда. Если бы Вы научились продавать опыт, Вы бы были миллионером, но увы.

Так как же называется тот товар, который Вы продаете?

Этот товар называется «навык», и вот это на самом деле единственное, что Вы можете предложить. Другое дело, насколько адекватный этот товар, насколько он профессиональный.

«ЭТО РАССКАЖИТЕ ОДНОЗНАЧНО»

И не надо перелистывать страницу в этом месте. Читай! Бумага все стерпит. Вспомните о технической безопасности автомобиля и ее значимости, и читайте дальше.

Сейчас задам вопрос.

Первое — вы ездили на велосипеде?

Как думаете, кто вы по отношению к велосипеду, когда вы на нем сидите и крутите педали? Велосипедист? Неверно. Водитель? Тоже неверно. Управляющий? Неверно. Хорошо, давайте спрошу по другому. Кто вы по отношению к мясорубке, когда крутите ручку? Я слышу такие ответы: хозяин мясорубки — неверно. Повар — неверно. Человек, управляющий мясорубкой, — тоже неверно. Ладно. **И в первом, и во втором случае вы — двигатель.** Двигатель, и ничто иное. Это потом вы велосипедист или повар. А сначала вы двигатель. Это техническая логика. До тех пор, пока вы не станете двигателем по отношению к мясорубке, вы можете хоть лопнуть от злости, но велосипед не поедет, и мясо ваше протухнет.

Хорошо, дальше. Вы сидите на велосипеде и крутите педали. Велосипед что делает? Правильно, едет, двигается, верно. Вы крутите, а он едет, вы крутите, а он едет. Теперь вы раз — и перестали крутить педали. Велосипед что делает? Падает? Нет. Останавливается? Тоже нет. Велосипед продолжает двигаться. А как? По инерции. А кстати, вы отличаете инерцию от скорости? А как вы думаете, инерция зависит от ландшафта? Это я вас коленом толкаю к осознанности.

Кстати, инерция — мама родная для автомобиля. Не будь ее, и автомобиля бы не было, вот так.

А вот вопросик: вы сидите на велосипеде и крутите педали. А что незримо присутствует на заднем, ведущем колесе? Вот оно там есть, а вы не видите. И что характерно — вы крутите педали, а оно есть.

Перестаете — а оно, это незримое, исчезает. Что это? Думайте.

Незримое — это тяга. **Тяга — это сила, а сила имеет всего три вида: достаточная, недостаточная и избыточная. Проще говоря, сила нужна только для одного — чтобы справиться с весом.**

Итак, что мы имеем? Вес — это масса автомобиля, и силу — это сила двигателя. Следовательно, двигатель тянет, а автомобиль сопротивляется весом. Интересно, вес автомобиля — величина постоянная? Вы говорите, да? А я говорю — нет. Абстрактно: возьмите гирю, килограмма 24, и бегом на пятый этаж. А вот теперь вниз. Как интересно: а ландшафт не только на инерцию влияет, но и на вес. Или инерция и вес — вещи, неотъемлемые друг от друга? Итак, сила борется с весом, и из этой борьбы рождается инерция.

А теперь еще вопрос: а кто или что борется с инерцией? Да да, все верно — тормозная система. Мы все ближе подходим к автомобилю.

Ну-ка, вспоминайте, как вы пешком спускаетесь с крутого склона? Смотрите, весь ваш опорно-двигательный аппарат стал тормозной системой. А почему? А потому что мозг в курсе: если инерцию не держать, как минимум больно будет, как максимум — «склиф». И обратите внимание: вы сдерживаете инерцию всего лишь достаточно, и не более. А иначе просто встанете, а надо идти. А если тормозное усилие будет избыточным, причем резко избыточным? Тогда беда — упали. И без тормоза беда, и с ним плохо.

Я хочу, чтобы вы обратили внимание на то, что одно и то же усилие в мышцах вы используете как для режима «тянуть», так и для режима «держать». Тянуть — тяга положительная. Держать — тоже тяга, но отрицательная. С чего вы взяли, что автомобиль отличается от вашего тела? Да они братья однойцовые. Я же говорил — нет никакого автомобиля. Есть тело физическое. Ваши мышцы могут тянуть и могут толкать и могут держать. Они — двигатель и автомобильный двигатель, ДВС (двигатель внутреннего сгорания). Кстати, человек тоже ДВС — в нем тоже горит топливо — колбаса, хлеб, ну и спирт подойдет, — и система выхлопа отработавших газов тоже присутствует. Правда, у некоторых она без глушителя, что, конечно, сказывается на окружающих. Да и болезни пищеварительной системы имеют одни и те же симптомы!

Так вот, вернемся к двигателю внутреннего сгорания. Как сказано выше, он может как тянуть, так и держать. Точнее, сдерживать инерцию посредством своих компрессионных возможностей.

Все: первое необходимое знание динамики движения у вас есть! Кроме одного, кроме внешних сил, действующих на тело, но с ними позже разберемся.



«И ЭТО ИМ НАДО ПОВЕДАТЬ»

Физика + механика

На самом деле вы должны знать еще одну истину: двигатель любого автомобиля слаб. И не просто слаб, а очень слаб. Кто-то сейчас думает, мол: «Ты говори, говори, да не заговаривайся, что значит слаб? Вон он как машины толкает». Да, это так, только истинно еще и то, что ни один двигатель, установленный в автомобиле, не в силах сдвинуть ее с места. Вы, вероятно, спросите, почему. Да потому, что автомобилю не нужен двигатель с избыточной тягой. Это раз. А второе — если установить такой двигатель внутреннего сгорания на машину, то он вас разорит, причем уже завтра.

Человек строит дома, мосты, и, обратите внимание, везде ему необходимо перемещать в пространстве вес. Причем и сам человек, и еще пятеро таких же, как он, не способны даже немного поднять ни один из этих грузов, которые используются в строительстве.

И как же быть — обожраться анаболиков и стать чуть сильнее? Это не поможет, а что тогда делать?

Выход есть всегда. Даже когда вас съели, у вас их целых два.

Нужен механизм, который увеличивал бы прикладываемую силу. Этот простейший механизм люди изобрели давно и до сих пор им пользуются. Он называется палка. Да, именно палка. Это ее потом называли рычагом и использовали этот инструмент везде, согласитесь, это орудие дало человеку практически все. Люди умнели и совершенствовались палку. Усовершенствованная, она превратилась в редуктор. По большому счету это трансформатор: он изменяет внутри себя все, что в него запихивают и заталкивают. Например, электрический трансформатор меняет напряжение как в большую, так и в меньшую сторону. Как в меньшую — более или менее понятно, а вот как в большую? Это тоже просто. Есть такое понятие — индукция. Так вот, трансформаторная катушка индуктивности способна увеличивать напряжение электрического тока в разы. Это электрические трансформаторы. Есть и механические, вот они и есть редукторы.

А на вашем слуху — коробки переменных передач. Обратите внимание, коробка переменных передач, а не переменных скоростей. Вот мне уши режет, когда говорят «переключай скорость». Люди, скорость переключить невозможно! Ну как можно переключить путь, умноженный на время? Давайте сразу правильно говорить. Правильно говорить — значит правильно думать, значит правильно делать. Я уверен, до тех пор, пока вы будете переключать пресловутую скорость, ни о каком понимании речи быть не может.

Редуктор (или КПП) внутри себя меняет не «скорость», а усилие, или силу или тягу, вот так.

Я привел этот отрывок из своей книжки как пример Вашего диалога.

Я продолжаю делиться с Вами тем, чем, считаю, Вы должны делиться со своим учеником. Пусть это будут другие слова Ваши, но смысл донести надо.

УРОК ПЕРВЫЙ — ТАБУРЕТКА, ВТОРОЙ — ДИНАМИКА ВОЖДЕНИЯ.

Истина номер один.

Как только вы, хоть и впервые, уселись в кресло водителя, вы, простите, — не женщина, не директор, не бухгалтер, вы — никто, и звать вас — никак.

Объяснять надо? Объясняю. Знаете, чего хочет пешеход? Он хочет остаться живым, хотя бы сегодня. И поэтому ему все равно, кто вы — тот, кто управляет полутонным блином. Он вам верит, и ему неведомо, что вы можете не справиться с автомобилем. Вы — субъект права, и не более.

Истина номер два.

Каждое устройство живет по своим законам. И ему, этому устройству, по барабану, есть ли вы вообще на белом свете или вас нет. Любый дивайс — или устройство — был, есть и будет существовать по своим законам и правилам, и только. Все ваши мысли на этот счет никому не интересны. А задача ваша — эти правила и законы узнать, понять и принять. Нет? Значит, надо отойти подальше от этого устройства. Умный поймет — или уже понимает, — что автомобиль создан не для вас, а для себя самого. Это вы будете выполнять его прихоти, а не наоборот.

Истина номер три.

Каждый из вас приходит учиться, чтобы решить две задачи. Первая — добиться того, чтобы ваши действия за рулем были безопасными для окружающих. Вторая — добиться того, чтобы ваши действия были безопасными для Вас и ваших пассажиров. Итак, вывод: вы идете к двум безопасностям. И это нормально для здравомыслящего человека. Но и все_таки это бред. Если вы пойдете к этим двум безопасностям, вы к ним никогда не придете, и вот почему.

Дело в том, что существует еще одна безопасность, она важнее, она — основа основ. Без нее ничего другого не будет. Это техническая безопасность автомобиля. Пойдете к ней — две первые сами придут, свалятся как снег на голову. Обратите внимание, я сказал «техническая», а не физическая безопасность автомобиля.



Как это понимать? Это и легко, и трудно. Техническая безопасность — это ваше умение владеть автомобилем каждый пройденный миллиметр, не делая автомобилью «больно».

Урок второй. Динамика движения.

Скажите, о чем вы думаете, когда идете, скажем, на работу? Все все, я понял, не надо перечислять, — все это не то: и невыключенный уют, и что начальник сейчас вывернет вас мехом внутрь, и что сказать сегодня ночью жене, ведь придете вы только в три ночи. Нет, это все сверху. А реальность другая, и думаете вы на самом деле о тяге.

Смотрите, одинаково ли вы идете 1) по сухому асфальту, 2) по гололеду, 3) в гору, 4) с горы... Чувствуете разницу? В этом вся суть. Ваш мозг все время думает о тяге, и вы ее контролируете, меняете. В этом сложном процессе задействовано много систем: гироскоп (ваш вестибулярный аппарат), зрение, осязание и т. п.

Было время, когда вы не могли контролировать тягу и изучали ее посредством физической боли. В детской кроватке вы со всей дури дали себе погремушкой в глаз — силу не рассчитали. Потом ходить учились — ноги не слушались, они тягу изучали, они к ней привыкали, мышцы учились тягу регулировать, искать середину между слабой тягой и избыточной тягой. Отрегулировали и только тогда пошли. На автомобиле вы ездить умеете, вернее, ваше тело умеет. Не умеет только мозг и психика.

Ваше тело знает законы динамики и движения, а вы, в общем и целом, не знаете и не можете их применить вне вашего тела, а жаль. Никакого автомобиля не существует, это фикция, обман, а существует только физическое тело, подчиненное единым законам, — и все.

«СТАВИМ РУКИ И НОГИ»

Знаете, почему у меня вообще возникла идея изложить это на бумаге? Просто потому, что надоело, надоело переучивать. Среди вас я знаю, есть те немногие по-настоящему профессиональные люди, которые тоже прекрасно понимают меня, и они, я знаю точно, разделяют мою точку зрения о том, что «учить с нуля» намного проще и эффективнее. Недавно в одном из своих трехдневных курсов я, не лукавя, беру людей только с полностью отсутствующим навыком — это обязательное условие, без него тяжело. Так вот, «правильная постановка рук и ног» архиважная задача, и уделить этой теме время надо в обязательном порядке.

Другое дело, что Вы не знаете, как правильно, но тогда я считаю, что книга — это не то место, где об этом стоит говорить. И все же, товарищи бывшие шоферы, господа бывшие военные и Вы, любители без дела, коли уже решили передавать знания, будьте любезны передавайте не свои по-

знания, а именно истинные знания и потрудитесь их найти (если их нет у Вас). Боже упаси, я не хочу никого из Вас обидеть, просто согласитесь, что реально пилотировать автомобиль Вас никто не учил, Вы так или иначе передаете свой собственный опыт и отчасти навык. А кто Вам сказал, что он, этот Ваш опыт, имеет что-нибудь общее с действительностью?

Хотите, я Вам очень занимательную историю поведаю?

Так вот, ко мне, как директору школы, пришел человек, Мишей звали, и заявил, что он «лучший в мире» инструктор — миллион километров по Москве без аварии. Так вот? я его выгнал, и знаете? почему? Подумал я тогда, что человек этот Миша «пустой». Нет, он не врал про 1 000 000 км без ДТП, вот поэтому и «пустой». Он без чувства «беды». Помните пословицу «За одного битого двух небитых дают»? И ведь это неспроста — «битый» со знанием, битый может об этом поведать. Ну а случайности с 1 000 000 км бывают. Так вот, Миша обиделся. А как Вы считаете, кто из нас прав?

Я знаю, что обижаются только несамодостаточные люди, и знаю, что еще какую то часть из вас я заставил отбросить эту книгу.

«СЛЕПЫЕ УРОКИ»

Именно с этого я советую начать уроки, ну если Вы, конечно, в состоянии с этим справиться. Самым ленивым из вас, конечно, это не подходит. Тут же надо работать, а работать никогда не хочется.

В спорте есть такое упражнение «раз, два, три 60». Тратя на него время, Вам, конечно, придется немного поскучать, но ничего страшного. Весь процесс обучения для Вас сводится на самом деле к одному умению терпеливо ждать. Итак, «раз, два, три 60».

В идеале само это упражнение выглядит так: извне по рации Вам считают до трех, и на счет «три» вы двигаетесь со скоростью 60 км/ч с места. Но как Вы понимаете, ни один курсант его не выполнит адекватно — скорее «порвет» машину. Поэтому это упражнение делим на три этапа, или на три категории сложности.

Первый этап: «Учитель на Торпедо».

Это упражнение решает сразу несколько задач. Даже первый его этап. Во-первых, задача должна быть такой: тронуться с места, проехать 1 метр и остановить автомобиль. Должны быть непременно выполнены два условия: зажигалка на консоли не должна падать ни при трогании с места, ни при остановке автомобиля, и второе важное условие — автомобиль должен проехать один метр, не два, не три и не 10, а именно один метр, и так раз сто первую часть можно делать. Это упражнение без оборотов, и как только начнет стабильно получаться, делаем то же



самое, но уже с оборотами, и третья самая тяжелая часть — это именно само «раз, два, три». Эта часть упражнения научит ориентироваться не только по расстоянию, но и во времени. Задача несложная. На счет «два» (Вы считаете вслух) автомобиль должен тронуться, проехать один метр и остановиться. Индикатор адекватности должен оставаться на консоли. Следующие упражнения: учимся двигаться архимедленно. Скорость движения 1 км/ч, и, ради Бога, не вздумайте учить такому движению без оборотов. Я повторяю: только с оборотами, пусть даже они будут немного избыточными — обороты нужны обязательно.

На первых трех или четырех занятиях про рулевое управление по-малкивайте, не говорите ничего, пусть рулевое колесо человека помучается. Потом Вам легче будет о нем подробно рассказывать. Чуть ниже я расскажу про упражнения с рулевым колесом. Как только полностью разберетесь с упражнениями «раз, два, три — старт», самое время провести «слепой урок», но сначала подготовьте человека к нему и, самое главное, адекватно оцените свои силы, знания и умение, и если не чувствуете в себе силы, лучше не надо.

УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ РАБОТЫ С РУЛЕВЫМ КОЛЕСОМ

Я думаю, что Вы сумеете донести до человека хотя бы о трех способах проворачивания рулевого колеса, об их эффективности и т.д. Но один момент надо отработать обязательно. Я это упражнение называю «руль на ноль». Итак, учимся искать геометрический «ноль» передних управляемых колес. Я это делаю так: на одну секунду прошу курсанта закрыть глаза и в это время выкручиваю рули в неизвестную для него сторону. Затем трогаемся с места. Задача очень простая: автомобиль должен двигаться только прямо, то есть никаких отклонений в сторону по траектории быть не должно. И повторяйте как передним, так и задним ходом до понимания. И тоже не жалейте на это времени.

Мне кажется, нет, я уверен, что разговоры о правильных траекториях движения должны с Вашей стороны начинаться с первых уроков. Я знаю, что основная масса народа не понимает их значимость. Большое количество информации и так с трудом переваривается в голове, но об этом говорить надо. Для начала изложите концепцию правильных траекторий и все четыре закона, на которых она, эта самая правильная траектория, строится и, самое главное, поясните, откуда эти законы взялись и почему они будут работать всегда.

Закон «параллельности»
Закон правосторонности

Закон перпендикулярности
Закон 45°

Все это человек должен слышать от Вас постоянным потоком. У нас ведь цель одна, которую ученик вообще не понимает: создать нечто, что на дороге не будет мешать и Вам, в первую очередь, и, значит, другим и, как следствие, будет понятно окружающим. И это тоже своего рода контраварийная подготовка, и Вы просто обязаны это делать.

«ГОВОРите НИ О ЧЕМ»

Это надо делать обязательно, и я вовсе не шучу. Отвлекайте ученика «маловажными» разговорами, беседуйте, «уводите» его мозг в сторону. И этим очень ему поможете. Вы же все, конечно, знаете, что человек как биологический объект состоит из трех больших компонентов:

это его разум;

это его психика;

собственно тело.

И вопрос: какой из этих компонентов Вы учите на самом первом этапе? Правильно, конечно, тело! Это именно его тело Вы должны загрузить моторикой или мышечной памятью. Ну а придавать моторике смысл на первом этапе бессмысленно (простите за каламбур).

Я обычно говорю людям так: оставь свой разум в покое, он тебе сейчас не поможет, ну невозможно силой мысли, скажем, накачать себе мускулатуру (кто из Вас улыбнулся?), потому что это истина! И если человеку удастся действительно «бездумно» совершать манипуляции руками и ногами — это уже здорово. А вы, дорогие, будете ему мозгами, глазами и ушами. Ну и остался последний. Это его психика. Тут, конечно, много зависит от человека, но все же можно ее обуздать. Если Вы всем своим поведением, всем собственным состоянием передадите ему свое спокойствие и свою уверенность в себе.

Минуточку, только помните: — эта «уверенность» бывает нагло_хамская, а бывает подлинная, настоящая. И то, и другое видится и чувствуется сразу. Скажите ученику, что Вы спасете его от всего, кроме одного: если на вас свалится НЛО. Тут уж Вашего мастерства не хватит. И, главное, разрешите ему ошибаться — это нормально. Ну и говорите с ним «ни о чем». Чаще всего к третьему занятию глаза привыкают к ситуации и нервы успокоятся. Ну и Вам станет легче.

«ВЫБИРАЙТЕ ТАКТИКУ».

Совсем не секрет, что все люди разные, и, конечно, Вы будете разным с каждым. И к каждому нужно подобрать эту самую тактику Вашего поведения, и не надо бояться быть требовательным и даже где_то жестким с теми, кому такая форма по психотипу подходит, — да, порой бывает,



что иначе нельзя. Нет, не надо «визжать» как бабенка на рынке — это бесполезно, а вот останавливаться на каждой ошибке и внятно «вбивать» мозги — нормально. Не надо давать «ошибкам уезжать» — ловите их сразу и «давите» на корню. И заставляйте человека «пахать», трудиться или давать себе труда! Иначе ничего не получится.

03.05.08, 19:56 Лена

(О Б. Андрееве) Был у меня такой инструктор!!! Кстати, пишет доступно, и сразу можно определить, что опытный, потому что нам, «чайникам», только так и надо объяснять!

«ГОТОВЬТЕСЬ К РАССТАВАНИЮ».

Я уже говорил, что Ваша задача — максимум стать ученику ненужным. Так вот, приучайте человека сразу к той мысли, что ваши занятия не вечны. Торопите его слегка. Это вовсе не плохо. В психологической подготовке к расставанию есть свой тайный смысл и целых две выгоды — одна для ученика, ну а вторая, безусловно, для Вас.

НА КАКОЙ МАШИНЕ УЧИТЬСЯ?

Я как нормальный «еврей» всегда пытаюсь отвечать вопросом на вопрос. А на какую категорию транспортных средств Вы собираетесь учиться? А... понятно, на категорию «В», а какие машины входят в эту категорию? Все правильно — да, все, кроме грузовиков, автобусов и мотоциклов. А Вы думали, что только та машина, на которой Вы собираетесь ездить, и есть весь мир автомобилей ... нет, конечно, но я Вам скажу так, весь мир автомобилестроения подчиняется одним техническим нормам и нет такого автопроизводителя, который бы изобрел «велосипед» — и как правило — **на всех автомобилях на этой планете органы управления выполнены по одной схеме и по большому счету все автомобили абсолютно одинаковы. Пусть говорят, что угодно, но я считаю, что лучше всего учиться на «бульдозере», или так: чем тяжелей техника, тем больше навыков она даст!!!** (Чтобы понять прелесть перины — надо почувствовать жесткость и муки голых досок). Теперь почетче ... идеальный вариант даша начала обучения — это наша (русская) тяжелая классика (задний привод), она идеально дает представление о «физике» и динамике автомобиля, а вот с этим представлением в голове и руках добро пожаловать к плодам прогресса, конечно, я понимаю, мне Вас в своем большинстве не убедить, но та часть, что слышит меня и воспользуется советом, будет с хорошим запасом навыка и умения.

«ЧЕГО НЕЛЬЗЯ — НИКОГДА НЕ СМОТРИТЕ НА ЧАСЫ»

Даже не вздумайте этого делать ни под каким предлогом! Если уж так необходимо следить за временем, то оборудуйте авто часами в прямом поле зрения. Я Вас уверяю, как только ученик краем глаза увидит, что Вы устали на часы, — все, воспринимать информацию перестанет — и это закон. На учебной площадке покидать автомобиль надо, но это должна быть заслуга ученика. Объясните ему это, что его задача — «выгнать» Вас из автомобиля, и если Вы оставите его одного, то Ваше «ну-тро» это делает осознанно. Но при этом не надо играть в нарды и т. п. Будьте рядом, но уже вне автомобиля или, наконец, переседайте назад, и это тоже акт Вашего доверия.

Кстати, об учебной площадке. Вот эту тему, на самом деле, я хотел вынести отдельной главой, но скажу здесь. Как директор школы я часто принимаю внутренние экзамены, и знаете, что мне жутко хотелось почти всегда? Поувольнять всех «инструкторов» к ядерной матери. И все по одной и той же причине: все курсанты работают площадку без оборотов, тупо «насилая» собственный двигатель на «холостых», и, самое мерзкое, человек приучается к в корне неверному владению автомобилем. Доходило до такого, что один из инструкторов аж тягу с акселератора снимал и с легким сердцем играл в домино! А когда в аудитории курсанты меня пытали по поводу сданных экзаменов, я отсылал их к своим учителям, только уже не на уроки, а за деньгами, которые они заплатили. И я полностью прав. Это с какого «перепуга» они должны платить за «пустоту»!

Если и после этого охота играть в нарды и домино на учебной площадке не проходила, ну тогда единственное — прощай. Конечно, я вижу, что главы этой повести чередуются, и теперь как раз очередь конструктивной главы.

«НЕМЫЕ УРОКИ»

На это «варварство» меня лет 10 назад натолкнули сами ученики: была такая «зловредная» особа, которая по жизни все и всегда «я сама». Доходило до того, что она пыталась бить меня по рукам, когда я возвращал автомобиль в полосу. В общем, достала. И я решил устроить ей «головомойку». Вы знаете — сработало. Потыркалась она 15 минут и «сломалась» — стала «внимать», а я подумал: какая прелестная штука эти немые уроки. И стали применять, но только уже предупреждая учеников о грядущем моем молчании.



«ЕЗДИМ АРХИМЕДЛЕННО»

Когда-то применяли такую квалификацию, сейчас о ней поведу. Я принимал участие в этом сам. Задача на «квалификацию» ставилась такая: движение в гору 12–15% 150 метров двумя машинами, и главное, кто медленнее. Любая остановка запрещена. Судьи мелом «баллоны» метили, следили за крутящимся колесом. Презабавнейшая процедура. Нечто подобное я перенес на уроки вождения, но делая это несколько суровее. Я сам ходил перед движущимися автомобилями, ходил медленно, а ученик должен был ехать за мной с моей скоростью, и останавливаться нельзя. Наверно, это определенный риск, но как_то надо заставить людей брать на себя ответственность. Да, это их напрягало, но учило быстрее.

«НАРУШИЛ — ПЛАТИ»

Нарушил — плати, не знаешь — плати, не умеешь — плати. Неплохой принцип. Рано или поздно Вы вплотную подойдете к соблюдению ПДД на дороге. И если это время пришло, Вы просто обязаны вовлечь в этот процесс ученика. Если честно, я не люблю «преподавать» ПДД в автомобиле. БДД — еще ладно, но ПДД все_таки в классе. И все же у меня есть даже однодневный курс «ПДД за рулем». Если помните, закон нам говорит: обучаемый обязан знать и выполнять ПДД, а из этого следует, что Ваша задача в идеале — передать навык пользования органами управления, ну и адаптировать человека в городском потоке. И все же ПДД. На мой вопрос, знаешь ли ты ПДД, обычно слышу: да! (Меня это, конечно, веселит). И вот тогда я предлагаю что_то похожее на игру, в которой, как в компьютерной, у Вас 10 жизней. Но играем по настоящему, как в жизни: — нарушил — плати, не знаешь — плати, забыл — плати, не умеешь — плати. Я заранее комментирую будущий маршрут, наказываю, доказываю виновность, беру деньги, но не провоцирую на нарушение ПДД. В конце урока считаем, простите, «бабло», удивляемся, и деньги я возвращаю. Получается неожиданно приятный подарок. Собранная за полтора часа сумма обычно около 4–5 тысяч рублей, а порой и тянет на мышление. И тут надо меня уговорить на «взятку» (шутка).

Вот так учимся знать и применять ПДД. И на курс «ПДД за рулем» тоже играем «на деньги». Ощущение, что надо знать лучше, выгоднее, чем платить, приходит очень быстро.

12.04.08, 14:25 Женя

А вот я довольна, что он меня «мехом внутрь вывернул»!!!!) иначе так бы и бегала кругами вокруг машины!!!

УРОК МАСТЕРСТВА

К одному мастеру пришел юноша ученик и просил его научить искусству рукопашного боя. Мастер согласился, но только с одним условием, что обучение начнется через год, а пока он должен прислуживать мастеру по хозяйству. Юноша выполнял любую работу от тяжелой до кропотливой, а мастер при каждой встрече бил его палкой без пощады. Когда год подошел к концу, мастер не мог попасть по телу юноши — тот уверчивался и продолжал работать. Через год, день в день, мастер выгнал юношу на улицу, а когда тот спросил, а как же учеба, мастер ответил: **ты уже все умеешь.**

КУРСЫ, КОТОРЫЕ Я ПРАКТИКую



Ускоренное обучение вождению за 3 дня (с нуля)

1-й день: 8 часов (город)

2-й день: 8 часов (габаритное маневрирование)

3-й день: 4 часа город + 4 часа **дистанционное занятие**

(ученик во втором автомобиле инструктора, один, без инструктора, автомобиль оборудован радиосвязью)

Не обещаю: легкости, удобства, не обещаю комфорта.

Обещаю: жуткую усталость, слезы, «сопли» и «слини», и самое главное — в конце 3-го дня я Вам стану не нужен.

Ночные уроки вождения (с 22:00 до 01:00)

Отрабатываются ваши маршруты и адаптация к темному времени суток.

Контраварийная подготовка

Для тех, кто выбирает и думает!

Курс «от простого к сложному»

Для начинающих водителей, без опыта, т. е. с «нуля».

Начало обучения и первые 5–6 занятий даются на «мягкой» трансмиссии (автомат), где ученик в легкой среде знакомится с динамикой движения, тормозным усилием автомобиля, управлением, траекторией движения (работа рулевым колесом и маршрутное маневрирование).

Все следующие занятия на МКПП до готовности к сдаче экзамена в ГИБДД.

Что это дает?

Российская система принятия квалификационных экзаменов не дает возможности сдавать их на автомобилях с автоматическими трансмис-



сиями, и это правильно: лично я не выношу бутафорию в любом ее проявлении, а уж в автомобиле — тем более.

Но все же я увидел в ней полезности — такой автомобиль на первом этапе обучения может стать «детской развивающей игрушкой», позволяющей с первых уроков заниматься главным — динамикой, правильной траекторией, безопасной дистанцией и т.д.

Ни для кого не секрет, что органы управления автомобилем являются второстепенным местом для распределения внимания, первоначально — то, куда и как едет этот «снаряд».

Мне возразят: «А как же моторика, которая должна приобретаться с первых уроков?»

Да, конечно, но эти самые 4–5 занятий не испортят ничего, проверено. Наоборот, пересаживаясь на механику, человек как бы открывает для себя новое в управлении, начинает в нем действительно участвовать, но что характерно и положительно — его психика и тело уже знакомы с многими важными вещами.

Однодневный курс — продвинутый «пендель»

Если Вы стоите на «старте» последнего, самого трудного этапа обучения, а именно — приобретения личного опыта, т.е. пришла пора за руль одному (одной), а Вас что-то держит — этот курс для Вас.

Программа курса 8 часов:

2 часа — вкатываемся в город на учебной машине и плачем;

1 час — немой урок (рыдаем и пытаемся побить инструктора);

2 часа габаритного маневрирования и многоуровневой парковки и материмся.

1,5 часа работаем Ваши маршруты (автомобиль учебный) и травим анекдоты;

1,5 часа дистанционный урок (машина Ваша). Я в своей. Радиообщение.

Все вышеперечисленные программы обучения вождению: и трехдневный курс, и «мягкий» и разовые занятия, — используются только после Вашего сознательного выбора. По умолчанию используются обычные занятия на выбранной трансмиссии.

Здесь собран, наверное, более или менее полный перечень курсов с описанием. Все эти курсы я постоянно применяю на практике. Каждый из них хорош, но только принять любой из них без осознанного решения ученика я никогда не практиковал, и, конечно, такая «точечная» подготовка в основном необходима очень внимательным и вдумчивым людям,

которые способны адекватно оценивать реальную необходимость того или иного курса. Здесь я привел не исправления. Прямо прайс_лист с «точечными» курсами.

Покажите людям «фокус». Не знаю почему, но самое легкое упражнение из комплекса упражнений для задачи квалификационных экзаменов «Эстакада» почему то называется именно так, хотя я ну никак не могу понять, причем здесь «эстакада» и какое она имеет отношение к остановке и троганию на подъем без отката назад. Неужели только потому, что это дешевое инженерное сооружение всего лишь имитирует тот самый необходимый нам участок подъема. Как мне хочется, чтобы в жизни все называлось своими именами. Или это пресловутая змейка, тоже мне невдомек, какое отношение габаритное маневрирование передним ходом имеет к какой_то «змейке». А вот Вы вдумайтесь: «бокс». Какой «бокс» — это о чем? Перпендикулярная габаритная парковка — да, понимаю.

Итак, остановке и троганию на подъем без отката назад научиться очень просто. Я делаю это так: ломаю все представления об автомобиле и его возможностях или показываю фокусы. Сейчас начну противоречить сам себе, но что поделать. Автомобиль — парадокс, и в этом его фишка. Я спрашиваю у ученика: — «Как ты думаешь, какая педаль самая главная из органов управления?» И вдумчивые самые отвечают: «Механизм сцепления». И меня это радует. Хотя я знаю, что акселератор намного информативнее, и это момент моего реального вранья. Но это оправдано. И пусть пока этот механизм будет для них главным, пусть, пока не дойдет, что слышать ровные условные скорости вращающихся валов в КПП куда эффективнее, и что когда_нибудь они услышат это всеми фибрами своего сознания, и для них акселератор тоже не превратится в самый информационный центр. Ну а пока пусть будет так, и не надо их в этом разубеждать. Всему свое время. И очень хорошо, что главным не оказался рабочий тормоз. Так было один раз. Я не выдержал и показал одному молодому человеку, что я пользуюсь механизмом сцепления на 95% меньше него, и у парня был легкий шок, и он просил его учить тоже этому, но это в его моменте знакомства с автомобилем просто невозможно. И все, что я имел в виду под словом «фокус». На самом деле это экспериментальная вещь, которую знает и делает каждый из Вас.

Это удержание автомобиля на подъеме, причем удержание в неподвижном состоянии. Мы делаем это упражнение, и в итоге (конечно, не сразу) результат положительный будет. Главное, посвятить ему минут 20 времени, Обычно этого хватает на некую «толику» сознания, и для некоторых автомобиль становится роднее.



«О НЕОБХОДИМОСТИ ПИНКА»

Помните, я уже упоминал то, что весь процесс обучения любому ремеслу всегда делится на три этапа:

- 1) тупое копирование действий учителя;
- 2) обдумывание того, что накопили;
- 3) получение личного опыта

И вот переход на вот этот третий этап всегда самый мучительный, и сделать к нему шаг самостоятельно удастся не каждому. И вот тут-то и нужен «пинок» или «пендель».

Вот примерно такое можно прочесть или услышать от людей:

18.05.05, 19:53 Наташа

*Борис, как Вы могли бросить меня одну посередине Садового кольца!!! Так не честно. Вы обещали, что проводите до конца, до дома! Я все равно доехала! Если это метод, то **вы изверг!** Хотя это мне что-то дало! Я утверждаю: Вы заставите мертвого работать! и все-таки **спасибо!***

16.09.05, 22:02 Артем

*Борис Леонидович, я у Вас не учился, но читал Ваши книги и присутствовал на ваших лекциях в автошколе! Мой инструктор вечно молчит, ничего не объясняет, ничего того о чем Вы говорили! Я ссыался на Вашу книгу, **а он психует** и не аргументирует! **Как и где купить ваш фильм?***

«О ЖЕНСКОМ ШОФЕРСТВЕ ЗАМОЛВЛЮ Я СЛОВО»

Ничего не скажу ...Промолчу ...Только вот что я не понимаю,.. по-моему, закон административный да и уголовный не делит нас по половому признаку, **так какого...** об этом говорить!?

Вот очень красноречиво:

10.04.08, 16:40 Катя

Здесь только положительные отзывы. Это удивляет... Может, он и мастер своего дела, но его методы (порой слишком грубые, мужланские) не для всех приемлемы.

Методы для нее не те ...**ну-ну** ...



ГЛАВА 3

КНИГА О ПДД, ГДЕ НЕТ НИ СЛОВА О ПДД



Хотите совет? Если вы собираетесь изучать закон, каким бы он ни был: уголовным, гражданским, финансовым или другим, или ПДД, никогда не покупайте и не читайте книги о законе, где есть на обложке фамилия автора.

Почему? Да потому, что автора у таких книг не бывает. Так вот и эту книгу о законе читать я вам тоже не советую. Мне не нравится слово «правило» в контексте ПДД.

«**Правило**» — расплывчатое, мягкое понятие, и правило «как правило» имеет исключения (извините за каламбур), и мне порой кажется, оно дает основание для выбора этого самого правила.

Давайте сразу определимся, что мы говорим о **Законе**, именно о дорожном законе.

Мало того, незнание и, как следствие, невыполнение его наказываются сразу, нет, не штрафом, а, как правило, **болью** и физической и морально-душевной. Ни за одно преступление наказание не наступает так быстро, как за неуважение к нему!!

ПДД — ПЕРЕВОД НА РУССКИЙ

ВСТУПЛЕНИЕ

Вы видели этот текст? Я имею в виду текст ПДД.

Ну как?

Устали от него на втором или на третьем прочитанном слове? Хотя это неважно, важно другое. Даже если вы прочитали все, все равно вы ничего не поняли и тем более ничего не запомнили.

Прежде всего, все слова, которые знакомы вам с детства, имеют здесь совсем другое значение и иной смысл.

Я советую самым скрупулезным из вас разобраться в этом самым тщательным образом. Каждому же хочется выглядеть грамотным в глазах окружающих. И вот с этими «словами» мы с вами разберемся уже в первой главе.

А сейчас еще одно «**Но**».

Я уверен на 100%, что вам абсолютно ясно, почему Уголовный кодекс защищает вас от противоправных действий других лиц.



И, обратите внимание, я спросил вас: «Почему?» Да потому что вам это порой жизненно необходимо. Ну представьте хоть на минуту, что все разрешено. Можно вас бить, грабить, насиловать, убивать и т.д. Представляете, что это всем можно, — а...

А как вы думаете, почему эти пресловутые ПДД имеют именно указанные в них ограничения и запрещения? Чем они обусловлены? И вы, конечно, подумали — тоже вашей безопасностью!?

Это не совсем так, точнее, для начала, совсем не так.

Самое первое, от чего строится весь дорожный закон, — это физика.

И я хочу, чтобы вы отдавали себе отчет в этом. И вот когда у вас твердо возникнет ощущение, отчего и почему это так, узнать дорожный закон досконально будет несложно.

«СЛОВА»

Кто-то очень давно мне сказал:

— Будешь правильно говорить, значит, ты правильно думаешь. Правильно думаешь, значит, правильно делаешь.

Помните, когда вы говорили, как вам казалось, одно, а люди поняли совсем другое? И так бывало. И нередко. Верно? Вот видите, слова одни, а смысл каждый видит свой. Вот пример.



Один другому объясняет — дойдешь до моста и повернешь направо...

Непонимание 1 — направо повернете до моста или после?

Непонимание 2 — а мост параллельно вашему ходу или перпендикулярно?

Непонимание 3 — а под мостом направо что будет?

а) вода; **б)** железная дорога; **в)** проезжая часть.

Вот видите, сколько «непоняток» в одном коротко и очень точном объяснении, а ведь оно, это объяснение, научно и очень точно (до моста и направо).

Как вы думаете, чем друг от друга отличаются мост, путепровод, эстакада?

Мост — всегда над водой. **Путепровод** — всегда над железной дорогой. **Эстакада** — над проезжей частью.

Как и куда вы попадете (если до моста и направо?)

Правильно — на набережную. Вот видите. Такая маленькая деталь «мост», понимаете вы под ним что угодно, и на самом деле настоящий мост (а речь шла о нем) был только одним из... в вашей голове.

Значит, естественно, раз «мост», то он будет параллельно вашему ходу.

У одессита спрашивают:

— Если я пойду прямо, там будет вокзал?

— Не смешите мои тапочки, даже если вы туда не пойдете, он там все равно будет.

Вот интересно, а что вы понимаете под словом «улица»?

А под словом «проспект»? А под словом «проезд»? А под словом «шоссе»? Это все для вас улицы.

Вот для детворы «улица» — это вообще обычно двор вашего дома.

Это нормально, но только с вашей точки зрения, а представьте, если ваш ребенок скажет вам правильно: «Мама, я пойду гулять на прилегающую территорию». А ведь юридически он гуляет именно на «прилегающей территории». И вы еще строго бдите, чтобы он гулял именно там.

Итак, все «полусквозные» территории (дворы, предприятия, АЗС и т.д.) называются прилегающими.

ПРИМ. Движение в жилых зонах

Жилая зона — территория, застроенная жилыми зданиями в комплексе с детскими садами, школами, магазинами, социально_бытовыми учреждениями, детскими и спортивными площадками, местами для стоянки автомобилей. Начало и конец из нее могут обозначаться знаками 5.38 и 5.39. Движение большого количества пешеходов в различных направлениях, частое появление играющих детей вводят определенный порядок для находящихся там транспортных средств. Пешеходы в жилой зоне могут передвигаться как по проезжей части, так и по тротуарам. Имея свое преимущество, они не должны создавать необоснованных помех движению автомобилей. Скорость движения из-за ограниченности маневров и опасности наезда на пешеходов разрешена не более 20 км/ч. Запрещается сквозное движение транспортных средств и учебная езда. Стоянка крупногабаритных грузовых автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу более 3,5 тонн, может затруднить движение пешеходов и легковых автомобилей в жилой зоне. Поэтому правила разрешают стоянку этим транспортным средствам только на специально выделенных и обозначенных соответствующими знаками местах. Во избежание загазованности воздуха стоянка с длительно работающим двигателем запрещена. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам. Требования правил, относящихся к жилой зоне, распространяются и на дворовые территории.

Теперь улицы, проспекты, бульвары, шоссе, проезды, тупики... Что это?



В одной из моих книг есть глава о «Московском ориентировании». Там об этом подробнее. А сейчас о «словах», о значении которых вы не догадываетесь. Вот здесь хочу предоставить вам простор для «творчества». Найдете информацию, уверен, вы узнаете много нового и интересного для себя.

А вот еще словарь автотерминов и заблуждений

УЧИМСЯ ПРАВИЛЬНО ГОВОРИТЬ СЛОВАРЬ ПРАВИЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ



Водитель, берегись тех мест, откуда выскакивают дети!
Ну как? Замечательное выражение!?

Я знаю, Вы подумали, что за бред! Какая разница, как говорить, главное, чтоб Вас понимали. Нет, только когда человек правильно говорит, он правильно мыслит, соответственно правильно понимает и правильно делает!

Вот простые примеры:

— Добавь **«газу»**...

Какого **«газу»**? Среди органов управления автомобилем нет такого прибора, чтоб добавлять «газу»!

Есть акселератор (английское название) или **педаль управления дроссельной заслонкой** (русское).

Откуда взялся этот «газ», непонятно. Могу предположить, что в английском языке есть такое слово **«гэс»** — бензин — может, от него? Но дело в том, что педаль акселератора не имеет никакого отношения к бензину! Акселератор **управляет** всего лишь **разрежением во впускном коллекторе**, и не более! И посредством изменения разрежения меняются количество оборотов двигателя. **Так причем здесь «газ»?!**

Вот еще абсурд:

(Возглас) — **Включай «скорость»!** — это вообще полный бред!

Что такое **«скорость»**, по-моему, динамическая скорость — **это путь, умноженный на время!** Так как же можно **включить** путь, умноженный на время?

Нет и еще раз нет в автомобиле никаких **«скоростей»**, если уж и возможно, что-либо переключить, так это **изменить передаточное число или включить передачу, или так — изменить трансмиссионное соотношение!**

Вообще-то Вам не вредно прочесть одну сказку-быль, которая, может быть, расставит в Вашей голове хоть что-то по местам! Поможет избавиться от накопленного бреда и от того, что Вы сами себе напридумывали!

Очень давно в одном городке, скажем, в Лондоне, собрались четыре мужичка в очень дорогой гостинице. И как Вы думаете, что они там делали? Правильно — водку пили! Всю ночь напролет пили глаз не смыкая, а наутро убрали со стола бардак, положили чистый лист бумаги, все четверо его подписали и заплакали.

Всех этих мужиков Вы знаете, их фамилии давно красуются в названиях самых популярных марок автомобилей.

Так вот, бумагу эту мужички называли так: «Международная конвенция об органах управления самобеглых повозок».

И с тех самых пор все автомобили на планете земля стали абсолютно одинаковыми! каждый автопроизводитель обязан неукоснительно соблюдать все нормы этой конвенции. Если честно, я ни разу в жизни не видел разных автомобилей, меня забавляет желание людей учиться именно на том автомобиле, который они собираются эксплуатировать в дальнейшем. Зачем? Кстати, задумайтесь: — разве у Вас в Водительском удостоверении написано, что Вам разрешено управлять только автомобилями марки «ВАЗ», к примеру?!

А знаете, почему мужички в Лондоне плакали? Конечно, в тот момент они прекрасно понимали, что только что создали себе собственноручно адекватных и мощных конкурентов. Именно с этого момента автомобили стали продаваться из страны в страну и не требовали переподготовки водителей.

Несколько позже такая же экономическая ситуация повторилась, и о ней Вам известно больше. Помните противостояние компьютерных гигантов Ай Би Эм и Эпл? И Вы, конечно, знаете, чем все закончилось. Ай Би Эм решилось, невзирая на экономическую целесообразность, создать открытую архитектуру компьютера. И в итоге чего сегодня больше, IBM-совместимых машин или МАКИНТОШ??!

Именно это тогда в Лондоне сделали четыре выпивших и гениальных мужичка, они спасли для нас автомобилестроение! Так же как и IBM подарил миру компьютер.

Помните, в этой главе мы учимся правильно говорить, давайте дальше разбираться с терминами.

«Включить поворот» — чувствуете, если вдуматься, словосочетание — полная бредятина!



Итак, **«включить поворот»** невозможно! Возможно включить правый или левый **«повторитель»** — да, именно так в действительности называются внешние указатели направления будущего маневра.

Кстати, не надо произносить вслух слово **«заворачивать»**, заворачивать можно только рыбу в газету! Также никогда не говорите **«сворачивать»**, можно только **повернуть!**

Среди органов управления автомобилем нет никакого **«ручника»**, есть **стояночный тормоз**, и в точном названии этого инструмента заложено его правильное применение.

ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ КРУГОЗОРА!

Как ориентироваться в Москве?

Меня очень умиляют водители с картой на коленках. Попробую сейчас вам доказать, что не плутать в любом городе совсем не трудно. Нужно только уяснить несколько вещей. Первое — тип города (их, по большому счету, два). Второе — как устроена организация дорожного движения (она стандартная). Хочу подчеркнуть, что зная это, заблудиться невозможно. Давайте разбираться.

Для начала ответьте на два вопроса.

Чем с точки зрения городской географии и организации дорожного движения отличаются друг от друга улица, проезд, переулок, бульвар, проспект, шоссе?

Вопрос номер два: чем отличаются друг от друга мост, эстакада, путепровод, viадук? Когда мы с вами ответим на эти два вопроса, нам немного приоткроются тайны городской географии.

Давайте по порядку.

Города, как они устроены. По большому счету города могут быть устроены только двумя способами. Первый — это радиально-кольцевой способ, и второй — это квадратно-гнездовой. Это все. Если бы я когда-нибудь смотрел на карту города, в первую очередь я бы пытался увидеть только это. Больше мне знать о городе ничего не надо. Я уже не заблужусь. Мне кажется, у некоторых читателей уже пробежала тень понимания того, о чем я говорю.

Рассмотрим теперь первый вопрос. Чем с точки зрения городской географии и организации дорожного движения отличаются улица, проезд, переулок, бульвар, проспект, шоссе? Я буду задавать вам наводящие вопросы, а вы, отвечая на них, поймете все сами.

Первое: как вы думаете, что ближе к центру радиально-кольцевого города улица, шоссе или проспект? Расставьте в порядке удаления от центра.



Второе: когда вы будете находиться ближе к центру — находясь на шоссе у дома номер один или у дома номер восемьдесят девять?

Третье: как расположен проезд по отношению к ближайшему радиальному направлению — параллельно или перпендикулярно?

Четвертое: что чаще всего одностороннее — улица или бульвар?

Есть еще те, кто не понял, о чем я. Есть еще две вещи городского ландшафта, которые мешают пониманию логики. Но это только на первый взгляд. Эти вещи — реки и железные дороги. Это они, так или иначе, создают тупики и непонятную извилистость улиц. Например, в Москве Москва-река делает такое количество поворотов на девяносто градусов, что понять ее почти невозможно. Это Москва-река делает Москву как город непонятной. Давайте представим, что реки нет или что она абсолютно прямая.

Сейчас вы ощущаете, что вам все ясно в Москве?

Давайте делать первые выводы. Первое: по названию места в городских условиях человек может точно определить, в какой точке города он находится, хотя бы по отношению к центру. Например, стоите в незнакомом радиально-кольцевом городе на проспекте у дома номер сто. Вам понятно, где вы находитесь и куда идти к центру. Теперь, чтобы картинка в голове еще больше проявилась, надо иметь представление об организации дорожного движения в городах с радиально_кольцевой организацией и с квадратно_гнездовой. Кстати, наверное, уже понятно, что в городах с квадратно_гнездовой застройкой заблудиться может только дебил.

Сначала поймем цели организации дорожного движения. Цель одна: наиболее удобно, насколько это, конечно, возможно, безопасно развести транспортные потоки, при этом организовать наиболее безопасное пересечение дорожных путей. И разгрузить наиболее интенсивные направления. Какими средствами это достигается: первое — это запрещение движения отдельных видов транспорта на определенных дорогах. Тем самым разгружается данная дорога. Вы порой видите кажущиеся нелогичными запрещения, но на дороге они имеют свою логику. Теперь рассмотрим пропускные особенности дорог и то, от чего они зависят. Самая главная причина заторов и пробок (дело даже не в огромном количестве машин) — пересечение транспортных потоков в одном уровне. Теперь постарайтесь понять, почему на одних перекрестках есть техническое регулирование (светофоры), а на других нет. От чего зависит организация регулирования на перекрестке? Это вам вопрос. Почему на одном — техническое регулирование, другой — перекресток неравнозначных дорог, а третий — вообще перекресток равнозначных дорог. Тому, кто не от-



ветил сам, ответчу: различие в регулировании зависит от интенсивности, а раз разная интенсивность, то можно и подумать о месте расположения данного перекрестка. Что это такое — магистральное направление или всего лишь выезд к прилегающей территории. Обратите внимание, какое огромное количество примет указывает на место вашего нахождения в пространстве.

Теперь дальше. Мосты, путепроводы, эстакады и так далее. Я надеюсь, вы сами нашли разницу между ними. Для тех, кто нашел, вопрос: под каким из этих сооружений нельзя развернуться? А вот теперь для тех, кто не разобрался. Все вышеперечисленные сооружения — явно, в общем и целом, «мосты», но обратите внимание, это слово в кавычках: разница заключается в том, над чем оно, это сооружение, находится. Запоминайте: мост — над водой, путепровод — над железной дорогой, эстакада — над проезжей частью. Конечно, понятно, что развязки для разворота на путепроводе и под ним не будет.

Этой главой я точно не научу вас свободно чувствовать себя уютно в незнакомых городах, но точно показываю вам направление, куда думать, чтобы быстрее понять общую концепцию градостроения. Надо обязательно озвучить еще несколько норм, которые тоже помогут легче себя чувствовать в городских условиях. В крупных городах — мегаполисах — иногда очень полезно знать, где находится север и юг, запад и восток. В городе в разгар дня сделать это без компаса нелегко, но можно. То, что утром и вечером в ясную погоду можно, это понятно, а вот днем?

Советую вам обратить внимание на храмы и церкви. Разберитесь, в какую сторону у них у всех повернуты кресты на маковках. И, как говорится, Бог вам в помощь. И не стой на месте, иди, ищи новые тупики!

ПРИМ: Подробная русификация терминов по алфавиту

1.Полоса движения 2.Проезжая часть 3.Ширина дороги 4.Кювет 5.Откос 6.Обочина 7.Обрез. Дорога — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Автомобильные дороги делятся на пять категорий: К первой и второй категориям относятся дороги, имеющие капитальные основания и усовершенствованное покрытие (асфальто- или цементобетон). Ширина полос движения на таких дорогах 3,75 м., продольные уклоны не более 3–4%, увеличенные радиусы поворотов. К таким дорогам относятся автомагистрали, порядок движения на которых определяется разделом правил дорожного движения. Дороги третьей категории имеют облегченное покрытие (дегтебетон, битумоминеральные смеси). Ширина полос движения не превышает 3,5 м, допускаются уклоны до 5%, радиусы поворо-

тов уменьшены до 400 метров. Дороги четвертой категории имеют неусовершенствованное покрытие (булыжник, гравий). Ширина полос движения составляют 3 м, продольный уклон до 6%, радиусы поворотов до 250 м. Дороги пятой категории — грунтовые дороги, не имеющие покрытия. Дороги включают в себя следующие элементы. Полоса движения — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или необозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Проезжая часть — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Разделительная полоса — конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Тротуар — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Пешеходный переход — участок проезжей части, обозначенный знаком 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1–1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.2. На дорогах, особенно в населенных пунктах, можно часто увидеть различающиеся по виду перекрестки: Т образные, крестообразные, Y образные и с круговым движением. Перекресток — место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий. Прилегающая территория — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с ПДД. При движении на транспортном средстве возможно пересечение дороги с железнодорожным переездом. Железнодорожный переезд — пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне. На всей ширине дороги, практически постоянно, происходит движение транспортных средств и пешеходов. Дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. В местах пересечения траектории движения транспортных средств или пешеходов с ними могут возникать конфликтные ситуации, которые регламентируются ПДД. Главная дорога — дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1–2.3.3 или 5.1 по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. На-



личие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой. Преимущество (приоритет) — право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения. Уступить дорогу (не создавать помех) — требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость. Из-за неосторожного и невнимательного движения, а также несоблюдения правил дорожного движения могут произойти дорожно-транспортные происшествия. Опасность для движения — ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия. Дорожно-транспортное происшествие — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. При движении на дороге наибольшую опасность представляют транспортные средства: грузовые и легковые автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мопеды, мотороллеры, велосипеды и т. п. Транспортное средство — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Механическое транспортное средство — транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. Велосипед — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем. Мопед — двух-или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб.см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Мотоцикл — двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. Прицеп — транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски. Маршрутное транспортное средство — транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному

маршруту с обозначенными местами остановок. Организованная транспортная колонна — группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета или маячками синего и красного цветов. Одной из технических характеристик транспортного средства является: разрешенная максимальная масса — масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав. Участник дорожного движения — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства. Водитель — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению. Пассажир — лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а так же лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него). Пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходу приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Регулировщик — лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных ПДД, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей. Организованная колонна — обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 ПДД группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении. Организованная перевозка группы детей — специальная перевозка двух и более детей дошкольного и школьного возраста, осуществляемая в механическом транспортном средстве, не относящемся к маршрутному транспортному средству. В правилах установлен ряд ограничений, касающихся расположения транспортных средств на проезжей части, остановках, стоянках, обгона, движения транспортных средств в темное время и в условиях ограниченной видимости, подачи звуковых и световых сигналов. Они существенно различаются для



транспортных средств, находящихся в населенном пункте. Населенный пункт — застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.22–5.25. Вынужденная остановка — прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге. Остановка — преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 мин., а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства. Стоянка — преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 мин. по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства. Обгон — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы. Перестроение — выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения. Темное время суток — промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек. Недостаточная видимость — видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки. На дорогах транспортные средства могут перевозить опасные грузы. Опасный груз — вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности. На дорогах установлено правостороннее движение. Участники движения обязаны знать и выполнять правила дорожного движения. Лица, нарушившие правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Если вы заметили, общие положения ПДД начинаются именно с расшифровки терминов. Но ежу понятно, что написаны они так же бестолково. И, кстати, не содержат расшифровки именно самого необходимого.

Ну, например, как вы думаете — что такое **«поворот»**?

Так вот для вас поворот — это любое (даже незначительное) изменение направления движения. Но это не так. Совсем не так. **Поворот — это не изменение направления движения, а смена проезжей части.**

Недавно я наблюдал такую картину. Я ехал пассажиром с одной девушкой, которая пыталась судорожно пользоваться навигатором, и этот навигатор, направляя ее к цели, голосом говорит ей: «Примите правее». Так вот девица с жуткой злостью и полным непониманием реагировала на голосовые реплики навигатора и раздраженно говорила: «Что значит «примите правее», говорил бы прямо «поверните направо».

Она успокоилась, когда я ей объяснил, что навигатор абсолютно прав, здесь нет поворота юридически, здесь всего лишь изгиб дороги.

Еще словечко — **«разворот»**. Оно еще интереснее. Кажется, каждому с детства понятно, что обозначает разворот. А нет.

Вот это разворот?

Рис.

А это?

Рис.

Вот видите, итог один — изменение движения на противоположное, но в одном случае это два левых поворота, а в другом — действительно разворот. Значит, **разворот — это разворот в пределах все-таки одной проезжей части.**

Еще одну подробность о «словах» мне хотелось бы вам донести. Это словосочетания. Разберем их. И сначала самые важные.



«УСТУПИ ДОРОГУ»

Прочитайте внимательно пункт из параграфа 1 ПДД «Уступи дорогу» и попробуйте ответить себе на вопрос: а надо ли останавливаться, чтобы эту дорогу действительно уступить?

Этот вопрос не так прост, как может показаться на первый взгляд. Здесь есть несколько очень интересных моментов.

1 — это умение владеть автомобилем.

2 — это умение уметь, знать, чувствовать и управлять габаритами автомобиля (не просто чувствовать габариты, а именно управлять габаритами).

3 — уметь или иметь некий психологический навык — «не бздеть», т. е. не опасаться даже при наличии реального страха.

Итак, в чем тут дело...

Уступи дорогу — это совсем не значит остановиться, т. е. останавливать машину закон вас не заставляет, а требует от вас «как-то так», не создавая помех поперечно движущемуся, влиться в поток. А вот это «как-то так» есть искусство!

На данном этапе вам достаточно знать, что требование закона «уступи дорогу» не требует остановки автомобиля.

Единственное, что я все-таки обязан объяснить, так это что такое «некий психологический навык — не «бздеть».

Хочу ответить на этот вопрос от обратного: скажем, когда вам совсем не следует уступать дорогу, а вас вынуждают это делать. Как? Да очень просто. В 90-е годы прошлого столетия существовало такое выражение



«гоп-стоп». Означает оно буквально следующее. Если еще в разговоре просто топнуть ногой, а ваш оппонент тут же «навалит в штаны». Вот нечто подобное происходит и на дороге. Когда вы, двигаясь по главной дороге, вдруг видите справа со второстепенной «летит» авто и у вас, мягко скажем, странные ощущения... Что делать — двигаться дальше не меняя скорости или... и вот как только увидят вашу, простите, «задумчивость», мгновенно этим пользуются. Остальное додумывайте сами.

Я хочу, чтобы вы не отвлекались. Здесь мы только о ПДД говорим и пытаемся перевести их на русский — да, порой этот «русский» жесткий, зато он «русский».

Чуть ниже вы прочитаете чушь. Это действительно бред, но когда у меня рождалось вот это, я просто не знал, как донести знание до людей с разным менталитетом. Может, и это имеет право на жизнь.

Задача состоит в следующем. Мне предстоит доказать вам, что ПДД это сплав, сплав физики и человечности.

На сколько вопросов отвечает любой закон, в том числе и ПДД? Многие из вас говорят, что на тысячи! Это совсем не так. Любой закон отвечает только на один вопрос — чего **нельзя**... И все! Да, это единственный вопрос, на который он отвечает. И вот наша с вами задача состоит в том, чтобы узнать все эти самые «нельзя» и, самое главное, найти то, что **можно**.

Да, я сейчас натолкнул вас на старую чью-то реплику, мол, «все, что не запрещено, то разрешено». К сожалению, это не тот случай. Наверное, требуются доказательства?

Пожалуйста. Попробуйте в своей квартире очень быстро, бегом пробежать из комнаты в кухню... Ну как?

Посшибали все углы — замечательно! А где вы видели в своей квартире «знак ограничения скорости»? Ведь это не запрещено. Соответственно, вам разрешено бегать по квартире. Бегайте дальше. Однако вы этого не делаете, потому что ваше тело и мозги когда-то твердо уяснили, что этого делать не надо. То, что я сейчас рассказал, вас наверное, развеселило. Но на дороге происходит то же самое — и там мало кому смешно.

Когда я работал в органах внутренних дел, меня посетила одна интересная мысль по поводу того, как я должен поступить в очень неординарном случае. Так вот: я тогда вдруг понял, что так или иначе мы с вами все живем в поле действия трех больших законов:

1-е — это юридические нормы;

2-е — это совесть;

3-е — это «понятия».

Каждый из вас когда-то выбрал для себя — «для послушания» — какую то одну форму, близкую ему по духу, и в поле этом ему комфортно, так или иначе.

Мне кажется, что вам понятно, что крупные события в личной жизни людей или даже стран и народов происходят, когда одно правовое поле противоречит другому. Например, юридические нормы противоречат «совести» (изменять супругу закон не запрещает). В юриспруденции это называется «коллизия», по совести — это бардак, а по понятиям — «беспредел». Интересно, в каком правовом поле вы бы хотели оказаться на дороге? Определитесь сейчас, и больше не читайте это.

Я знаю, что большинству из вас, как и мне, очень бы хотелось, чтобы закон и совесть были неразлучны и дружны, но это не так, к сожалению. Вы же знаете, как порой выглядит человек на дороге, пытающийся действовать по закону. Правильно, это «балбес», ну или «чайник». А тот, кто по совести, — «лох».

Так вам куда?



ДЛЯ ТЕХ, КТО ПО ЗАКОНУ

Действительно, профессионализм всегда нравится, что ни говори, и это истина. Приятно смотреть на работу профи. Особенно приятно, когда с вами или в ваших интересах работает профессионал. Вокруг него все понятно и исключительно логично.

Как ни странно, но такое явление, как ПДД, или дорожный закон, родила смерть. Именно она, как это ни странно, вынудила рожать «противоядие». Мне вдруг вспомнилась очень старая сказка «По щучьему велению». Помните, это там на моей памяти произошло первое ДТП, которое привело к войне. Ваня на своих самоходных санях «влетел» в иностранный кортеж.

Из всего дорожного закона мы с вами поговорим лишь о четырех параграфах.

Это параграф № 8 (начало движения и маневрирование), № 9 (расположение транспортного средства на проезжей части), № 10 (скорость движения) и № 11 (обгон и встречный разъезд). Почему именно эти параграфы?

Дело в том, что существует так называемое «ядро закона». Если четко усвоить логику его ядра, то все остальное «налипнет» само без особых усилий.



Параграф 8. О чем он?

Параграф 8 говорит о «разговоре» людей, о понимании, об уважении и тактичности! Параграф 8-й учит языку общения, учит вас стать «понятным» и «внятным». Речь идет о том, как общаться с другими людьми и посредством чего!?

Как и с какой позиции вы подойдете к теме, так и поймете (читайте его сейчас параллельно с этим). В отдельной брошюре, в этой книге основного текста нет и не будет. Я права на это не имею.

Параграф 8. «Начало движения и маневрирование», или «как вести себя в очереди».

Вас мама учила манерам? Так перенесите их на дорогу, но учтите, если вы «полезете без очереди», то дадут по морде! Запомните одно волшебное слово — «заблаговременность» — за благое время. И последнее. Выучите наизусть всего два пункта — 8.6 и 8.11. И все!

Параграф 9. «Расположение транспортного средства на проезжей части», или «умение ходить строем», или «три закона траекторий».

«Строем» — да, да, неволя, она нас всю жизнь преследует. Детский сад, школа, армия, институт — все строем! А вы пытались выйти из строя без разрешения?

Я знаю, конечно, пытались, и не раз! Ну и что, чем все закончилось? Могу напомнить!

1-е — вы поссорились с женой. 2-е — вас выгнали с работы.

3-е — от вас отвернулись люди. 4-е — посадили в тюрьму.

Ну что... продолжить? В строй, в строй, мой друг, и не рыпайся!

В любом «строе» есть смысл и порядок. Есть у строя и логика. В природе строй — значит последовательность, иерархия, организованность. Оглянитесь и увидите — строй во всем.

Мы все живем в «строе». Кстати, а какой у нас теперь строй? А! Вспомнил — капиталистический. У любого строя есть законы и особенности. Или обычаи или шаблоны.

На дороге тоже свой строй. Беда в том, что армейский строй идет весь в одну точку, а «строй» на дороге — в тысячи точек. Сейчас наша задача навести порядок в этом бардаке.

Но прежде я расскажу одну историю. Она случилась со мной. Автодорожный техникум. 1 сентября. Первый курс. Нас, пацанов, в аудитории человек 30. Самый первый день. Препод — мужик лет сорока. Он тогда сделал за два часа невозможное. Мы все — пацаны, достаточно далекие от автомобиля, и что он делает — сразу после знакомства вызывает именно меня к доске и предлагает мелом на доске изобрести ав-

томобиль поагрегатно! Он молчал, только стирал тряпкой «бред» и говорил — это работать не будет. В конце пары мы всей толпой не только все перезнакомились, но и изобрели «колымагу», которая в теории поехала. А потом мы три года учились.

Читайте параграф 9.

Только условие такое. Не надо соревноваться в скорочтении. Это не «Война и мир».

Читайте очень медленно, останавливаясь после каждого знака препинания. И постройте, наконец, «строй» из «хаоса».

Одно НО: армейский строй в разных условиях разный. На плацу один порядок, а в полевом строю — другой. Представьте себе роту, которая идет строем и строевым шагом по болоту. Вот и ПДД делится на два больших фрагмента. Это движение в населенном пункте и движение вне его. Обратите на это особое внимание, и тогда легче будет разложить в голове информацию по двум большим полкам.

Теперь о том, почему я внес еще одно название в параграф 9, а именно «три закона траекторий движения автомобиля». Это вообще один из самых важных элементов в управлении автомобилем.

Если без лишних рассуждений, законы такие:

- 1 — закон параллельности,
- 2 — закон перпендикулярности,
- 3 — закон правосторонности.

Как объяснить на бумаге — как эти законы работают? Почему эти законы работают, независимо от того, знает ли о них водитель или нет?

Теперь по порядку.

Закон параллельности.

Вроде понятно, параллельность сама собой понятна. Непонятно только одно — что и чему должно быть параллельно? Вот это непонятно.

Остановитесь и посмотрите на город, в котором вы живете. Вроде вы видели здесь все, и все вам с детства знакомо, но вы когда-нибудь обращали внимание на то, как построены дома, магазины, остановки транспорта и вообще все сооружения? В каком геометрическом соотношении они находятся друг к другу? И, самое главное, приглядитесь все_таки, к чему они, причем все без исключения, привязаны? Коли вы были очень внимательны, то все строения находятся параллельно или перпендикулярно не друг другу, а именно «бордюрным камням» в том месте, где они непосредственно находятся. Все подчинено этим законам, и вы не в состоянии их изменить.



Короче, запомните, вам надо стараться направлять свой автомобиль так, чтобы он в любом месте находился параллельно бордюрному камню. Да, я отдаю себе отчет, что на 100% выполнить это условие не удастся никогда. На 85% точно можно.

Теперь о правосторонности. Если, конечно, такое слово существует вообще. Так вот, эта самая правосторонность совсем не связана с правовой нормой о «правостороннем движении». С опытом вы увидите, что правильными могут быть только правые траектории. Так «сшит» автомобиль, и правильность правых траекторий больше связана с физикой, а точнее, с такой наукой, как безопасность дорожного движения.

Я понимаю, что те вещи, о которых я сейчас говорю, мягко говоря, непонятны, и кроме головной боли, не вызывают ничего, а что делать?

Ко мне как директору школы явилась жаловаться одна девушка, да на самого лучшего инструктора. Меняйте, говорит, меняйте. Не могу, замордовал он меня своими траекториями...

Ушла, глупая, так и не поняла, что ей самое важное хотели донести. По мне, да и пусть идет. Все равно в таких школах, как моя, 70% случайных людей, которым этот автомобиль не нужен вовсе. Кто дань моде отдает, кто кому-то что-то доказывает, кто вообще методом «научного тыка» развлечение себе новое ищет. Доходило до того, что после двух недель обучения ко мне вбегали с вопросом: «Как!?! Разве не у вас права продают?»

Особенно отчетливо о траекториях вы поймете, когда будете заниматься габаритным маневрированием. А те, кто это уже делает сейчас, могут вспомнить, что там вас именно правильным траекториям учат и на самом деле ничему другому.

Для учеников я все движения автомобиля разбил на две фазы — это маршрутное маневрирование и габаритное маневрирование. И везде есть свой особый режим траекторий. Вот здесь неплохо бы вам послушать вот это мое размышление на тему, почему люди сигналият — чего им не хватает?

Читайте выше.



КАК УБИТЬ В СЕБЕ «ИДИОТА»

Да, конечно, он в нас живет, и во мне, в Вас, во всех. Но идиот этот очень не любит несколько вещей:

- 1-е — он ненавидит знания;**
- 2-е — он ненавидит спокойствие;**
- 3-е — он терпеть не может «человека» в человеке.**

Вспоминайте, двумя главами выше мы начинали разговор о неотъемлемой части ПДД? Эта часть называется человечность. И я точно знаю, и Вы все согласитесь, что настоящего человека трудно назвать идиотом, так кто виноват в ДТП? Советую всем купить прекрасную книгу Б. Ф. Лончинского «Путеводитель по аварийным ситуациям».

К ВОПРОСУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Избалованный, изнеженный большими детскими автодромами городской житель, и особенно житель мегаполиса, оседлавший автомобиль, наивно думает, что он как водитель находится в самых тяжелых условиях; ему не нравится все — пробки, бесчисленные перекрестки, зимой — реагент на дорогах и т.д.

И возник у меня ненароком простой вопрос — а так ли это?

Так ли на самом деле тяжки и невыносимы будни городского автолюбителя?

Если бы на эту тему опросили тысячу городских жителей, то я уверен, что 980 из них излили бы на «свет божий» столько слез, слюней и соплей, что стало бы очевидно, насколько все плохо. А кто же эти 20 — они что, просто уравновешеннее остальных, или эти 20 что-то знают такое, что 980 неведомо?

Хочу признаться, я из 20. Да, и я не стесняюсь, что я не из большинства. И без ложной скромности могу сказать — мне никто и ничего не мешает. Мне не мешают пробки, перекрестки с вечно запрещающими сигналами светофора. И прочее, прочее, прочее. Я не вижу этого всего.

И правда, не помню, что когда-нибудь за последние 10 лет долго где-то «загорал» в пробке.

Так в чем же дело? Почему одним мешает все, другим не мешает ничего?

Теперь к делу: во-первых, почему я называл такой мегаполис, как Москва, большим детским автодромом? Все верно — именно детский автодром, мягкий, пушистый, весь разрисованный разметкой, утыканный светофорами и знаками, кричащими всем и каждому, что, когда, где и как надо делать.

И это неважно, что 980 из 1000 на них «забили», и это неважно, что эти же 980 не подозревают о том, о чем же кричат все эти знаки и разметка!?

ПРИМ для сведения. Для правильной и безопасной организации дорожного движения применяют дорожные знаки. Они предупреждают водителей об опасных участках дороги, устанавливают очередность



проезда транспортных средств, запрещают и вводят определенные ограничения, указывают разрешенные направления движения, информируют водителей об особенностях дороги, помогая правильно и своевременно разобраться в конкретной дорожной ситуации. Знаки различаются размером, формой, цветом и изображениями (символами), нанесенными на них. Для лучшей видимости знаков, особенно в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, на них наносят специальные водостойкие краски со светоотражающими элементами. Дорожные знаки разделены на семь групп: предупреждающие, приоритета, запрещающие, предписывающие, информационно_указательные, сервиса, дополнительной информации (таблички). Каждому знаку присвоен свой номер. Первая цифра указывает на группу знака, вторая — на порядковый номер внутри группы, третья — на его разновидность. Постоянные дорожные знаки устанавливают с правой стороны вне проезжей части и обочины. В некоторых случаях их вывешивают на специальной растяжке над проезжей частью. При кратковременных изменениях организации движения на проезжей части на специальных опорах устанавливают временные знаки. В случаях, когда значения временных и стационарных знаков, а также дорожной разметки противоречат друг другу, водители обязаны руководствоваться временными знаками. Некоторые знаки, несущие важную информацию, могут быть продублированы. В одном поперечном сечении проезжей части допускается установка не более трех дорожных знаков (без учета дублирующих и дополнительной информации (табличек)). В населенных пунктах дорожные знаки устанавливают на расстоянии не менее 25 метров друг от друга, вне населенных пунктов — не менее 50 метров.

Важным средством для организации правильного и безопасного движения является дорожная разметка. Ее наносят на проезжую часть и вертикальные элементы дороги в виде линий, надписей и иных обозначений. Разметка применяется как самостоятельно, так и в сочетании с дорожными знаками и светофорами. Вводя определенные ограничения на порядок движения, разметка помогает правильно ориентироваться на дороге в любых условиях, обеспечивая участников дорожного движения необходимой информацией.

Сдается мне, что бардак на большом детском автодроме на самом деле — дело не плохой организации движения, а простое незнание этой самой «организации» большинством участников.

Конечно, трудно огромное количество старых и новоиспеченных автолюбителей «влюбить» в знания. На самом деле организация дорожного движения — это профессия инженера; в реальности я долго думал, как донести целый курс института достойно и понятно, да еще перевести его на русский язык.

В общем-то цель у этого предмета достаточно проста и сформулировать ее можно так.

Как развести транспортные потоки с наименьшим количеством пересечений в одном уровне, как сделать пропускную способность дорог в два раза выше ее возможностей. И как добиться оптимальной безопасности. При этом всего вышеперечисленного надо добиться в условиях уже исторически сложившегося города с его не предназначенными для современного интенсивного движения улицами, причем транспортные потоки — это еще не все «агрессивные» элементы дорожного движения. Наука об организации дорожного движения должна совместить и одновременно разделить рельсовый общественный транспорт и достаточно плотные людские потоки.

ПРИМ. Пропускная возможность дорог зависит от ширины ее проезжей части. Информацию о количестве полос движения можно получить по разметке, знакам 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7 и 5.8.8 (движение по полосам). Ширина полосы движения в зависимости от дороги от 3.0 м до 3.75 м, вполне достаточная для движения любого транспортного средства. В случаях, когда дорожная разметка и знаки отсутствуют, водитель самостоятельно определяет количество полос движения, учитывая ширину дороги, габариты автомобиля, боковые интервалы. При этом принято считать половину проезжей части стороной для встречных транспортных средств. Водители должны строго двигаться по своим полосам в один ряд друг за другом. К исключению относятся мотоциклы без бокового прицепа. Из-за своих небольших габаритов движение им разрешено вдвоем по одной полосе (параллельно друг другу). Пересекать прерывистые линии разметки разрешается только при перестроении.

Для повышения пропускной способности потоков транспортных средств и сокращения числа ДТП на дорогах применяют светофорное регулирование. По своему назначению светофоры бывают транспортные или пешеходные. По расположению сигналов — горизонтальные или вертикальные. При интенсивном движении транспортных средств по нескольким полосам над каждой из полос могут устанавливаться отдельные светофоры, которые регулируют порядок движения только по этой полосе.



Работающие светофоры (кроме мигающих желтых) отменяют требования знаков приоритета.

И вот если так или иначе знать, по какой логике применяются правила организации дорожного движения, то, я вас уверяю, «мешать» перестанет все. Вдруг как по волшебству для вас исчезнут пробки, Вас перестанут мучить запрещающие сигналы светофора через каждые 100 метров и т.д.

Вы никогда не замечали, как работает у вас телефон (кстати советую обратить внимание): один день он молчит как «рыба», а в другой звонят все, причем все и в одно и то же время! Помните, как по закону «Мерфи» две хорошие передачи по «ящику» на разных каналах идут всегда в одно и то же время — так везде!

Городское скопище машин в одном месте — это тоже производное этих законов.

Вы, конечно, замечали, что сломавшаяся машина на проезжей части всегда будет стоять в левых рядах и в самом узком месте, не дальше и не ближе, а именно в самом узком месте.

Это не мистика — это хуже. Конечно, это своего рода законы, и чтобы они не работали против нас, их просто надо знать! Тем, кому мешает все на дороге, надеюсь, понятно, что Вам неведомы законы организации дорожного движения.

Давайте проследим на примере города Москва, просто она в этом вопросе очень красноречива.

Москва — это круг — город с радиально-кольцевой застройкой.

Вокруг этого «**круга**» — города-спутники и сотни поселков и деревень. Соответственно, 70% трудоспособного населения области «кормятся» в Москве и, как положено, к восьми часам едут на работу; жуткие транспортные потоки в это время движутся в одном направлении — ну и в итоге, конечно, «городское скопище машин в одном месте».

Причина этого всем, казалось бы, понятна, проезжая часть просто не справилась с массой транспортного потока. На первый взгляд это так, но есть одно «но», и это «но» еще один элемент. В организации дорожного движения он называется — административный.

Я припоминаю, как эту проблему когда-то пытались решить коммунисты.

Нет, такого транспортного потока тогда не было, и дороги были достаточно пусты, но общественный транспорт буквально захлебывался и не справлялся в часы пик с желающими ехать гражданами. И тогда в начале 70-х годов был применен административный ресурс в органи-

зации людских потоков. А было сделано так: все предприятия, причем очень умно, разбили на категории «временной нужности», и получилась интересная картинка — одни организации обязаны были начинать рабочий день в 7 утра, другие в 8, третьи в 9, следующие в 10 и последние в 11 — к примеру, промтоварные магазины и винно-водочные открывались в 11:00. Обратите внимание: утро было разбито на пять потоков, которые, безусловно, очень сильно ослабляли час пик при равной длине рабочего дня, и вечерний час пик тоже делился на пять сменяющих друг друга потоков. Да, это было достаточно мудро для больших городов и работало очень долго и успешно. У меня к Вам предложение, а давайте-ка попробуем гипотетически предпринять несколько административных шагов в процессе организации дорожного движения Москвы.

Я буду предлагать административный шаг, а вы — думать, как он будет работать: в хорошем направлении или наоборот.

Шаг 1-й: убрать полностью все троллейбусы из пределов Садового кольца, так же как и с него самого.

Теперь обсудим: я думаю, не надо никому доказывать, что троллейбусы никого не возят — это факт. И можете проверить. Огромная, плохо управляемая, привязанная к проводам конструкция, казалось бы, экологически чистый транспорт, но в мегаполисе он только вредит — за ним скапливается огромное количество «нечистого» транспорта, и вред от такой «чистоты» утраивается. То, что одна маршрутка может справиться с пассажиропотоком двух троллейбусов, это бесспорно! Вы зададите хороший вопрос — а люди? Те, что управляет этими монстрами позапрошлого века? Что с ними?

Эти люди легко в течение месяца, за счет города, переучатся управлять небольшими автобусами, а сами троллейбусы можно гордо подарить небольшим городам, где они еще вполне уместны. Ну и, конечно, высвободить огромное количество электроэнергии — от нехватки которой Москва захлебывается, да так, что в сильные морозы массово отключают свет «во избежание больших перегрузов». Это первый маленький шаг.

Шаг 2-й (тоже административный): на территории города одновременно идет огромное количество строек, и, конечно, без подвоза стройматериалов любая стройка встанет.

Итак, все доставки стройматериалов крупной техникой более 2 т перевести на ночную работу и сделать это радикально, т.е. без исключений; то же касается доставки товаров в магазины.

Шаг 3-й. Такси! Это вообще банальная тема, если Вы внимательно приглядитесь, то каждый второй в московском городском потоке автомо-



биль — это такси, в том или другом качестве (90% из них несанкционированные).

«Таксисты», это люди, да, им надо кушать, да, это непопулярно, но с этим на самом деле надо справиться, т.е **убрать**, и на самом деле справиться легко.

Цивилизованные и санкционированные таксопарки вполне справятся с этой работой, но и Москву мы «очистим» основательно. Меня спросят, а как это сделать физически? А я отвечу: очень просто, совсем недавно и очень быстро всех приучили пристегиваться ремнями! — все дело в наказании, ну а незаконное предпринимательство на самом деле и так наказывается сурово. Просто глаза у «органов» на это закрыты, их надо открыть.

Мы с Вами сделали пока три административных шага. Давайте сделаем еще.

Шаг 4-й: на радиальных направлениях имеются две проезжие части (кто знает ПДД, тому понятно) и соответственно имеется широкая разделительная полоса, создать выделенные полосы для общественного транспорта, только не крайние правые, а наоборот, крайние левые, и оборудовать над- и подземные пешеходные переходы.

Вы скажете, дорого? Да, конечно дорого. Но мы же Москву разгружаем! Мало того, для этого придется полностью обновить автобусный парк, с левым расположением дверей. Зато как высвободятся средние и главное правые полосы. При этом старые автобусы в малые города дарить уже не надо, их надо продать за полцены. Ну как Вам эти гипотетические административные меры по освобождению Москвы? Это был пример административного влияния на организацию дорожного движения.

Теперь речь пойдет о техническом воздействии на скорость транспортных потоков (под словом «скорость» надо понимать пропускную способность дорог). В старых городах застройка велась без учета будущего засилья автотранспорта. Все потуги с логичным и относительно скоростным движением транспорта теперь весьма проблематичны, и все же определенная стройность есть даже в Москве. Хотя создавалась она достаточно тяжело (презираю людей, которые хают огромный труд, вложенный в организацию московского городского дорожного движения), и есть на это несколько серьезных причин: это огромное количество примыкающих и пересекающихся улиц, а любое примыкание и тем более пересечение, это, соответственно, пересечение транспортных потоков, создающих всегда сильное падение скорости потока. И вот здесь надо решать первую техническую задачу.

На самом деле задача не очень легкая: посудите сами, чтобы правильно и грамотно разместить транспортные потоки на данном конкретном перекрестке, нужно провести целое исследование, и одного дня будет мало, во-первых, нужно понять, какова интенсивность на данном перекрестке, причем в разное время суток и разные дни недели. Ну и соответственно какой тип регулирования применить на этом перекрестке. Если он с малой интенсивностью — знаками приоритета. А с особо малой — оставить регулирование по «закону», т.е. сделать перекресток равнозначных дорог. Ну а если движение интенсивное, значит, устанавливать техническое регулирование (светофор) и, главное, правильно определить фазы горения запрещающих и разрешающих сигналов. И так на всех до единого перекрестках Москвы (кто-нибудь из Вас может посчитать их количество?)

Анекдот в тему.

Вопрос: сколько в Москве поворотов?

Ответ: два — левый и правый.

А если серьезно, это громадная работа, образующая огромное хозяйство, требующая постоянного внимания, контроля и бешеных затрат. И это самое хозяйство направлено на спасение вашей жизни (только многим из Вас на это плевать).

Есть такой термин — «светофор на черном», это политехническое понятие, но оно весьма актуально, когда действительно и абсолютно внезапно перестает работать техническое регулирование, и вот здесь начинается бардак — это та самая минута, в которую тысячи из Вас начинают уважать **организацию дорожного движения!**



КАК ДОЕХАТЬ С «ЛЮБОЙ» НЕИСПРАВНОСТЬЮ

Автомобиль пугает — он пугает своей внутренней неизвестностью, он приводит в ужас внезапными отказами и совсем уже выводит из равновесия, когда мертвым грузом останавливается посередине проезжей части и абсолютно не реагирует на привычные ваши манипуляции с органами управления. Он встал и не дышит, и Вы в этот момент дышите через раз.

У Вас дома есть чайник? Электрический? Теперь вспомните, что будет, если включить его, а воду не налить?! Правильно — сгорит. Так вот, чайник — это устройство, которое живет по своим правилам и законам и ему совершенно наплевать, есть ли Вы на белом свете или нет, и вообще ему нет до Вас дела!



Он, чайник, будет существовать внутри своих законов и правил, а Ваше дело — эти законы узнать, понять и принять или убрать руки от этого чайника. Хочу, чтобы Вы поняли одну истину: любое устройство, в том числе и автомобиль, созданы не для Вас, а для себя самих. Да, это звучит вопреки рекламе и Вашим представлениям о благах цивилизации, да, это так, и никто из Вас обратного мне не докажет.

Вывод: в любой поломке автомобиля от мелкой до крупной виноваты Вы и только Вы. Да, да, это Вы своими корявыми и некорректными действиями «убили» машину.

Кроме безопасности окружающих и Вашей личной безопасности существует еще техническая безопасность автомобиля, и она важнее первых двух, потому что без нее не будет общей, внешней безопасности вашего автомобиля, окружающих и Вас.

Почему я виню Вас в неисправностях? Да потому, что любая неисправность никогда и ни при каких обстоятельствах не происходит внезапно. Всегда есть предварительные симптомы. Другое дело, что Вы их не слышали, не вняли «просьбам» и мольбам автомобиля, вот и все, «больной» умер. И как всегда не вовремя и не в том месте.

Вот эти «специалисты», что стоят на проезжих частях с открытыми капотами, наверное, про себя думают, что это машины сломались, нет, это великая поломка, и она случилась не сейчас и не в машине, а в голове у «специалиста»

Давно пословица ходила в автомобильном народе: «Если машина ломается, надо поменять прокладку между рулем и сиденьем», или такая, совсем серьезная «Дело было не в бобине, (бобина — катушка зажигания) долбо... б сидел в кабине! Да, жестоко — но как точно!

Теперь к делу, буду стараться на «кухонном» языке.

РЕМОНТ № 1. «ГЛОХНЕМ»!

И все-таки мы «заглохли», и как положено, в средней полосе.

1. Обратите внимание не на машину, а на себя, это у Вас займет три секунды.

2. Не надо хвататься за телефон и звонить тоже куда не надо.

Есть только четыре причины, по которым двигатель может остановиться:

- а) Вы заглушили двигатель сами, т. е. своими некорректными действиями, троганье с места не на той передаче.
- б) отказ системы питания;
- в) отказ системы зажигания;
- г) лопнул ремень газораспределительного механизма, иных причин быть не может.

Ваши действия:

Спокойно пытаемся запустить двигатель в штатном режиме; не более трех попыток по 10 секунд.

Двигатель не запустился. Не надо хвататься за телефон и под капот лезть не надо, Вы там ничего известного для себя не найдете.

Самостоятельно или с помощью убираем автомобиль в крайнюю правую полосу. Это нетрудно и, уверяю, очень адекватно.

Приходим в себя и осматриваемся:

- взгляд на датчик указателя уровня топлива! Топливо-то есть? или кончилось еще вчера!? (иногда датчик может врать, особенно на излете);
- как проверить наличие топлива иначе?

На двигателях под карбюратором посмотреть на прозрачный фильтр тонкой очистки топлива.

Наличие или отсутствие топлива будет видно, безусловно, на двигателях с центральным или непосредственным впрыском (инжектор) такого фильтра нет (эти системы достаточно большого давления, и фильтры другие, и располагаются не в подкапотном пространстве).

Единственный способ визуально проверить наличие топлива — это, так сказать, «инструментальный способ» опустить в горловину топливного бака длинный гибкий прутик — реальное количество топлива мокрым следом отобразится на конце прута.

Итак, сколько мы уже стоим? Топливо есть.

Самое время предпринять еще одну попытку штатного пуска двигателя. Почему именно сейчас? Дело в том, что причиной остановки двигателя может быть нагрев или перегрев топливного насоса (отказ этот обычно временный), и это хорошее время, чтобы повторить попытку запуска (насос остыл). Кстати, обратите внимание в момент запуска двигателя, подает ли он признаки жизни, «схватывает» или нет?

Если двигатель схватывает, но не запускается, — это бальзам на душу, все дело в том, что это хороший признак ... исправности системы зажигания, как на карбюраторных двигателях, так и на «инжекторах».

Не гадая на кофейной гуще, скажу, что основой автопарка сейчас все-таки являются автомобили с МСУДами (микропроцессорное управление двигателями), или, в просторечии, инжекторами, и говорить будем о них.

Причин для незапуска этих двигателей тоже четыре, и я их перечислял, что касается отказа топливной системы, то ее неисправность может быть одна — это отказ топливного насоса (не ищите его под капотом, его там нет). Насос расположен непосредственно в топливном баке в погруженном состоянии, и отремонтировать его на ходу возможности нет,



так же как и нет возможности отремонтировать его в СТО, эти устройства чаще меняют целиком. И участь Ваша в этом случае «угрюмая»: эвакуатор или «веревка» (веревка — буксировочный трос (вешаться не надо), просто кошелек опустеет на 3,5–5 тысяч.

Следующая причина незапуска двигателя МСУД может заключаться в отказе очень маленького и дешевого устройства — датчика «начала отсчета» или датчика положения коленчатого вала.

Датчик это устройство немудреное, но злобное. Пока двигатель работает, он никак о себе не сообщает или сообщает загоранием контрольной лампы «чек эньже» желтого цвета на щитке приборов, и еще пока двигатель работает, МСУД в его услугах не нуждается, но стоит остановить двигатель, как новый запуск будет невозможен (для справки: если в процессе движения загорелась желтая лампа «чек эньже» — проверьте двигатель, по возможности ничего страшного не случилось, МСУД сама встанет в режим защиты от сбоев. Лампа «чек эньже» показывает одну или несколько неисправностей двигателя, но конкретно какую, не «говорит», поэтому как предположение это может быть и датчик начала отсчета, и посему выключение двигателя не даст возможности пустить его вновь, до сервиса можно доехать и так, по крайней мере своим ходом).

Итак, сколько мы уже стоим? Покурили? Пора снова попробовать запустить двигатель в штатном режиме, и вот тут внимание, стоит пробовать, если двигатель при первых попытках подавал признаки жизни. Но если и нет, то тоже стоит, хотя бы для того, чтобы попробовать на слух определить целостность приводного ремня газораспределения; все дело в том, что визуально его не видно, он спрятан под кожухом. Как определить?

С открытым капотом и боковым стеклом, прокручивая стартером двигатель, постарайтесь на слух определить, не быстрее ли стартер крутит двигатель, я знаю, что скорость вращения запускающегося двигателя вы на слух помните, так вот и сравните — стартер штатно крутит двигатель, все_таки быстрее, то скорее всего ремень газа распределения порвался. Эту напасть на месте не сделать (по крайней мере вам). Кстати, ремень рвется тоже из-за плохой работы «прокладки» между рулем и сиденьем.

Ну что, на удавку и в ремонт! Итак, вы на буксировочном тросе! Это мероприятие очень серьезное. Не удивлюсь, что не каждый решится Вас буксировать, сошлются на «не попути» на нехватку времени и т.д., а причина глубинная, кроется в вас, потому как раздолбать себе задницу желанием горит не каждый! Смелчак нашелся. Что надо знать:

1. При неработающем двигателе все сервисные системы не работают и органами управления будут неузнаваемы. Усиление рулевого

управления нет. Жесткость рулевого управления повышается в несколько раз — это раз.

2. Усиление рабочего тормоза тоже пропадает, и прикладываемая сила, как к рулевому колесу, так и к педали рабочего тормоза, будет неузнаваемо велика. Это нужно не только знать, но и физически учитывать, поскольку путь тормозной вдвое, втрое увеличивается.

А вы ведь на короткой «веревке»! И до спасающей «задницы» ой как близко, но и это еще не все! Надо еще так оценивать и предвидеть действия тягача, чтоб не мешать тягачу своими торможениями невпопад.

РЕМОНТ № 2. «КИПИМ»!

Это не только смешно, но и опасно, как для Вас лично, так и для Вашего двигателя!

Обстоятельства (лето, пробка, жара).

Из-под капота жуткий пар, стрелка указателя температуры охлаждающей жидкости зашкалила за 130 градусов по Цельсию.

Ваши действия.

Не надо куда-то звонить!

1. Спокойно, с включенной аварийной сигнализацией перестраиваемся в крайний правый ряд.

2. Двигатель не глушим.

3. Положение отопителя салона переводим на «горячий поток» (в красную зону).

Выключатель вентилятора печки выставляем на самые большие обороты.

4. Открываем капот (надеть перчатки). Размышление над открытым капотом.

Причин резкого повышения температуры охлаждающей жидкости четыре.

а) Не работает принудительная система охлаждения двигателя.

б) Крайне низкий уровень охлаждающей жидкости двигателя.

в) Ослаб или оборвался приводной ремень генератора (он же приводит в действие помпу — водяной насос).

г) Распад крыльчатки помпы.



«ЧУВСТВО БЕДЫ»

С самой первой минуты Вашего становления как «водителя» почти всегда единственным внятным чувством у Вас является страх.

И Вы, жалуясь на его присутствие, любым способом стараетесь от него избавиться, и зря.



Напрасно убивать в себе то, что вечно спасает Вашу жизнь, — это просто глупо!

Но я не об этом.

Со временем появляются «легкие» навыки, и Вы, скорее плохо, но управляете автомобилем сами.

Чувство страха перестало явно и активно «капать Вам на мозг», и вот здесь очень интересный этап — этап нового отчаянного не понимания!

Когда пришло время, я это сказал своей знакомой:

— Тебе осталось обзавестись **«чувством беды»!**

У меня потребовали немедленного объяснения — а я онемел ...

Несомненно, я знал, о чем говорю и о чем думаю, но отчетливо донести это словами я не мог...

Ко мне, как директору автошколы, обращаются люди, чтоб работать в качестве мастеров производственного обучения.

Был такой Миша, из числа «любителей без дела». И он поведал, что миллион километров по Москве без единой аварии ... Я, на его беду, поверил ему и на работу не взял.

Почему?

Все просто, если он не врет, то он «пустой», он без вот этого **«чувства беды»**. Он в ней не был, и она для него миф!

А раз не был, значит, не знает, а незнающий **что может передать другим!?**

Помните пословицу: На Руси за одного битого двух небитых дают.

Чувство беды, это подсознательное ощущение нарастающей опасности (но не паранойя) тогда, когда еще вроде все на дороге спокойно, а напряжение нарастает (но Вы его не видите)

Вспоминайте, когда Ваш инструктор говорил Вам: **отпусти акселератор!** При этом никакой опасности Вы не видели. Это его «знающее» чувство беды работало!

И вот Вам совет: по возможности не ходите на курсы всяких там **«экстремальных вождений»** — это бредятина и баловство, тем более на закрытом автодроме!

Обычно начальной «сухой» контраварийной подготовки для начала вполне достаточно, плюс «теория скольжения» — точнее, снежно-ледовая подготовка. Практика доказала, что применять навыки «идиотизма» в реальных дорожных условиях почти невозможно! Более того, этот псевдонавык «убивает» в Вас так необходимое настоящее «чувство беды» и вселяет избыточную уверенность в том, чего в действительности нет!

КОНТРАВАРИЙНАЯ ПОДГОТОВКА



Я долгое время был уверен, что начальная контраварийная подготовка не нужна для только что прошедшего курс обучения водителя. Мне логично представлялось, что нужно некоторое время самостоятельного вождения автомобиля для приобретения стабильных навыков, стабилизации моторики и накопления небольшого «экспиринса».

Но, как видно, парадоксы не перестают меня удивлять.

Проводя ради эксперимента занятия по контраварийной подготовке (сухой) с новичками, я был поражен, какой резкий шаг вперед делают люди. Даже те, чья моторика требовала более длительного времени. Всего одно упражнение, и одно два занятия делают чудеса — это не красивые слова. Я действительно глубоко поражен результатами занятий с более чем 60 людьми разных возрастов и полов, и теперь я уверен и настоятельно рекомендую всем в конце курса обязательно пройти эту подготовку. Простое упражнение способно дать сразу четыре особо важных навыка.

1-е. Габаритный вход и выход из поворота (ощущение габаритов).

2-е. Скоростное (широкое) руление.

3-е. Габаритная смена ряда движения.

4-е. Контраварийное торможение (упражнение выполняется на скорости 20–25 км/ч).

Это все в одном упражнении дает удивительные результаты. Все то, что человеческое тело может получить, накапливая опыт по крупницам из каждодневной практики, вливается почти молниеносно.

Я не собираюсь готовить спортсменов и не готовлю психов на дороге, я хочу, чтобы Ваше тело, Ваши мышцы помнили поведение автомобиля на дороге в зависимости от Ваших действий с органами управления. Так же как и на снежно-ледовой подготовке — там просто надо дать понять Вашему организму и мышцам, чего нельзя делать на льду. То есть я намеренно даю команду на неверные действия.



ГЛАВА 4 НАЧНЕМ!



Слово **поехали** говорить еще слишком рано, давайте осмотримся!

Одна очаровательная мадам, рассмотрев на полке машины три педали, сказала:

— ЭТО несерьезно, у меня только две ноги!!

Это рабочее место водителя. На первый взгляд пугает насыщенность.

Давайте разбираться!

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

а. Спидометр — скорость мерит. Показание в к/ч либо в милях.

Одометр — вмонтирован в спидометр, измеряет пройденный путь.

б. Тахометр — измеряет обороты двигателя (прибор бесполезный).

в. Указатель уровня топлива в баке (проще уже не скажешь), по роду службы имеет прямое отношение к Вашему кошельку.

г. Вольтметр — еще недавно автомобили комплектовали амперметрами. Конечно же, вольтметр и проще и удобнее. Бортовая сеть автомобиля энергоемкая штука, а этот приборчик внимательно наблюдает как за аккумулятором, так и за генератором.

д. Указатель температуры охлаждающей жидкости. Ой! Люди, внимание, и еще раз внимание! **Не любит двигатель кипеть!** Следите — умоляю.

Все остальные параметры контролируются сигнальными лампами, а именно **давление масла** (красная лампа), и контрольная лампа зарядки — дублирует **вольтметр** (тоже красная). Я думаю, что эту тему больше «мусолить» не надо. Этой информации хватит с лихвой.

Это то, что вы не видите, но что вы должны **чувствовать и ощущать.**

а. Акселератор (просто — газ) — управляет оборотами двигателя.

Для новичка педаль капризная, но обычно к ней быстро привыкают.

б. Педаль рабочего тормоза — одновременно приводит в действие ДВА контура рабочих тормозов: передний и задний.

Неисправность одного всего лишь снижает общую эффективность торможения, однако оставшийся в живых контур обеспечит остановку авто, но с большим тормозным путем.

Муж с женой едут в авто с большой скоростью. За рулем жена:

— Дорогой, у меня отказали тормоза, впереди пост ГАИ!

— Дорогая, постарайся врезаться во что-нибудь подешевле.

И на самом деле, педаль опасная. Я не оговорился, именно педаль, а не система. Представьте на миг, Вы в потоке на приличной скорости путаете педали и вместо **газа** со всей «дури» давите на тормоз, и тогда...

в. Педаль сцепления — кратковременно разъединяет двигатель и трансмиссию. Фраза короткая, непонятная, но четкая. Работу **сцепления** мы обсудим позже, только думаю, что педаль эта — волшебная, будете с ней дружить — машина в вашей власти! Повозитесь вам с ним придется, и он Вас полюбит, если не будете применять к нему силу.

Очень хочется прерваться и ответить сразу на вопрос, который я чувствую, мучает Вас. Он звучит так: «Когда, наконец закончится теория? Говори же скорее, что, куда и как включать, и заканчивай демагогию!»

Утро. Завтрак. Яичница.

Удивительно, как точны, расчетливы и ловки ваши движения.

На политую маслом разогретую сковородку Вы аккуратно разбиваете яйцо, солите его. Обратите внимание, яйцо не пригорело и оказалось в меру соленным.

Наверно, вкусно?

Вкусно оттого, что каждое Ваше действие, каждое Ваше движение было осмысленным и целенаправленным. Внутренне или подсознательно, Вы знали, к чему Вы идете. Так почему же Вы считаете, что, если Вы сучите ножками и ручками, не осознавая своих движений, автомобиль подчинится Вам? Мы обязательно в следующей главе будем на бытовом уровне рассматривать принципы действия систем связанных с органами управления. Осматриваемся дальше:

РЫЧАГ СТОЯНОЧНОГО ТОРМОЗА

Фиксирует транспортное средство в неподвижном состоянии, но только после полной остановки автомобиля.

Я не сказал, что нельзя воспользоваться «ручником» для аварийной установки автомобиля — можно, но «осторожно».

Ну, вот, наконец, мы осмотрелись! Поверьте, **дальше — больше!**

ПОСАДКА НА РАБОЧЕЕ МЕСТО ВОДИТЕЛЯ

Если Вы сидите криво, даже «вольво» не спасет

Позвоночник от изгиба, да и задницу натрет.

Не видать уже улыбки, весь в волнении, поту,

Часто путаешь педали, попадая не на ту.



Распрямитесь, улыбнитесь.
Сядьте прямо, и вперед!
Мир прекрасен, попки, ножки —
Красоты водоворот!

В расслаблении, без сомненья, весь секрет, мои друзья.
Кто расслаблен, тот спокоен, а без этого нельзя.
Кто спокоен, тот и весел, безмятежен, и смышлен.
Ты расслабься, но старайся не считать вокруг ворон!

Вопрос, конечно же, очень серьезный. Конкретных и законченных рекомендаций для всех не бывает. Есть три основных правила.

1. Вам должно быть удобно. И в этом — основной смысл. Выберите позу, как в сексе, ту, при которой вы получите наибольшее удовлетворение. Но при этом не забывайте: ваша левая ножка, «утопившая» в пол педаль сцепления, не должна распрявиться полностью. Пятка при этом твердо стоит на полу. Кресло водителя имеет две регулировки (ближе — дальше от рулевого колеса и наклон спинки).

2. Руки на рулевом колесе слегка согнуты в локтях и располагаются так, как бы стрелки на часах отображали время «без пятнадцати три» или «без десяти два».

3. По возможности добейтесь того, что бы Ваш копчик уперся в перекрестие спинки и кресла. А глаза устремились далеко вперед, а не под капот автомобиля.

Вы за рулем! Вам удобно! — я в восторге! Теперь о главном.

Давайте определимся: для меня слово кататься — значит баловаться. Соответственно, мы будем учиться управлять автомобилем серьезно. Эта книга для Москвы, а значит — тройное внимание!

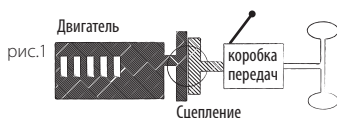
Коли судьба распорядилась проживать Вам в Москве, а не в колхозе имени «Большого Дышла», в котором раз по средам, с глубокого похмелья, единственный тракторист Ваня гонит свое «чудо техники» до ближайшего свинарника, то и там существует огромная вероятность столкнуться с ним! Что говорить о Москве?

Боже упаси, я не пугаю, а всего лишь ищу отчетливого понимания и твердого внутреннего решения.

И ВСЕ-ТАКИ — «ЯИЧНИЦА»!

Выделенный кружочком механизм и есть схематичное изображение механизма **сцепления**.

Обратите внимание, на этом рисунке две половинки сцепления **плотно прижаты друг к другу** (рис. 1) с помощью очень «упрямых» **пружин**.



При этом педаль сцепления никто не трогает — она **отпущена**. В этом состоянии **энергетика — вращение** от двигателя передается к коробке передач. Работу **сцепления** нужно обязательно понять, чтоб «яичница» была.

На рис. 2 между дисками **появилось небольшое расстояние**, это вы, преодолевая сопротивление «упрямых» пружин, отжали педаль сцепления «в пол» И двигатель отделили от трансмиссии, от ведущих колес. теперь мотор никак не воздействует на авто.

Сейчас в автошколах сильно сократили сроки обучения и соответственно сократили программу как раз за счет тем об устройстве и эксплуатации авто. Все верно, жизнь разогналась до небывалых скоростей, людям некогда, но, я уверен, отбрасывая в сторону эту тему, вы только тратите время, торопясь скорей на вождение, а там пытаетесь «втупую» запомнить порядок телодвижений.

Без понимания того, что вы делаете, истинного навыка не будет, и точка. Думайте, что будет, если резко бросить педаль сцепления!

«ПОЕХАЛИ ДАЛЬШЕ»

«Редуктор» или коробка передач или КПП.

Ни один двигатель не в состоянии сдвинуть автомобиль с места!!!



Если этого мальчика попросить поднять этот груз, то он покрутит пальцем у виска.



А теперь приподнять реально?
Поверьте на слово,
Теперь реально!

Так поднимает груз кран, используя блоки для **увеличения собственной силы**.

Автомобиль тоже груз, его надо поднимать!

Простые приспособления для поднятия тяжестей мы рассмотрели, — теперь чуть-чуть сложнее.

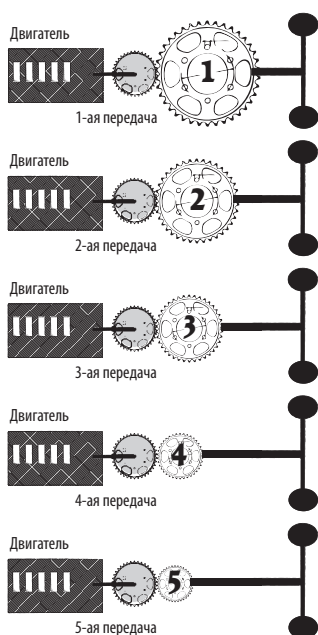
У Вас дома есть ручной миксер (если нет, приручите). Вы обращали внимание, что если Вы крутите ручку миксера, то его венчики крутятся в несколько раз быстрее. **Этот фокус вам показывает редуктор!**



Это «нутро» ручного миксера. Ручка вращает **большую** шестерню, делая один оборот, она заставляет **маленькую** (которая крутит венчики) делать **несколько оборотов** — **значит, вращаться быстрее**.

Но это еще не все. Если миксер закрепить неподвижно, а к ручке привязать полное ведро воды, пальцем крутить за венчик, почти не прикладывая сил, — ведро поднимется!

Этот механизм так же способствует увеличению прикладываемой силы. Коробка передач есть подъемный кран автомобиля!!!



Первая передача самая большая и сильная шестерня. Двигатель крутит всегда одну маленькую шестерню.

Вторая передача — ведомая шестерня меньше первой, но усилие сохраняется, а обороты двигателя падают.

Третья передача — ведомая шестерня еще меньше, но усилие — передается

Прямая передача. Шестерни одинаковой величины. Сколько оборотов выдает двигатель, столько передается на колеса.

Пятая передача повышающая мотор. Шестерня пятой передачи меньше, чем ведущая. **обороты у двигателя прежние, а у колес выше!** (экономим топливо и моторесурс двигателя).

Все в автомобиле настроено на то, чтобы беречь двигатель И помогать ему!!! Коробка передач — в первую очередь.

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Итак, светлые шестерни разной величины. Именно их мы передвигаем рычагом в коробке передач, подставляя в соответственный момент нужную нам по силе шестерню. «о соответственном моменте» отдельная история.

ТРОНЕМСЯ, ДАМЫ И ГОПОДА!



Запускаем двигатель. Для этого рычаг переключения передач ставим в нейтральное положение.

Правую ногу ставим в район педали **«газа»**, но не давим на него.левой ногой педаль сцепления нажимаем **«в пол»** (сцепление в пол) — зимой на непрогретой машине такое действие не будет лишним, **пусть останется привычка**. Теперь ключом зажигания поворачиваем по часовой стрелке до щелчка. Приборы «проснулись», зажигание включено! Ключом зажигания поворачиваем дальше по часовой стрелке, **включился стартер**, — как только двигатель заработал, **немедленно** убираем руку от ключа.

Отпустите педаль сцепления и дайте двигателю прогреться — пусть поработает.

Упражнение 1. Трогание с места на одной педали сцепления (без газа).

Двигатель: холостые обороты

Цель: научиться чувствовать сцепление

Действия:

1. Сцепление в пол.
2. Включаем первую передачу.
3. Плавно, медленно, осторожно отпускаем педаль сцепления.

Как только почувствовали легкую вибрацию (для летчиков — турбулентность, для молодежи — заколбасило, для трусов — затрясло), нога на педали замерла, отпускаем по полмиллиметра — внимательно наблюдаем за машиной — слушаем двигатель!!! Обороты слегка упали — это нормально.

Машина мягко тронулась — я Вас поздравляю! Проехали метр — **сцепление** в пол, передачу выключаем, мягко притормаживаем (правой ногой) до полной остановки машины. Все педалики отпускаем. **повторяем упражнение 555 раз!** (отсюда и до обеда).

Педаль сцепления нажимаем носком левой ноги так, чтоб был виден край педали, пятка при этом стоит на полке. При отпускании педали пятка продолжает стоять на полу, а педаль скользит по подошве.

На педали не смотрим—смотрим далеко вперед, руль не обхватываем со всей дури, держим мягко.

Если у Вас ничего не получается, а у Вас ничего не получается, я знаю, то надо давать себе труда...



Жил один мужик, у него не было ничего, кроме старой лачуги да иконы в углу. Каждый вечер мужик падал на колени перед иконой и твердил: «Господи! У меня нет ничего, ни работы, ни жены, ни денег, ни детей, ни удачи».

И так много лет он падал на колени, и твердил: «Господи! У меня нет ничего: ни работы, ни жены, ни денег, ни удачи». И вот однажды Господь раздвинул руками облака и сказал: «Мужик, чего ты ноешь, чего тебе надо?» Мужичок не растерялся и сказал: «Господи, хочу миллион баксов».

— Ну что ж, горе не беда. На следующей неделе выиграешь в лотерее. Прошла неделя, и другая пролетела. Мужик ничего не выиграл.

Как прежде, он падал на колени и твердил: «Господи! У меня ничего нет: ни жены, ни денег, ни работы, ни удачи». Опять прошли года.

Снова Господь раздвинул руками облака, и сказал: «Чего ты ноешь мужик?»

Тот опять не растерялся: «Господи, Ты мне обещал, что я выиграю миллион?»

«Послушай мужик, ты, верно, дурак, сходи и купи лотерейный билет!!!»

Надо, надо давать себе труда, и получится все!

Упражнение 2. Трогаемся с места с добавлением оборотов двигателя.

1. Сцепление в пол.
 2. Включаем первую передачу.
 3. Смотрим вперед! (сцепление держим).
 4. Правой ногой слегка добавляем обороты (! Сцепление держим).
 5. Плавно, не спеша отпускаем сцепление (педаль газа держим стабильно!). МАШИНА тронулась — сцепление отпускаем полностью.
 6. Сцепление в пол (и держим!).
 7. Плавно тормозим (плавно, очень плавно!).
 8. Передачку выключаем.
 9. Все педали отпускаем.
- И так 555 раз + еще один!

Слушаем двигатель и машину. не торопите время — все будет в свой час!

Упражнение 3. Учимся ездить архимедленно 0,5 км/ч.

1. Сцепление в пол.
2. Включаем 1-ю передачу.
3. Ногу с газа убрать.
4. Трогаемся одним сцеплением (слушаем машину).
5. Смотрим вперед.

6. Работаем сцеплением (чуть-чуть отпустили сцепление, и в пол).
7. Ждем когда накат ослабнет, снова приотпускаем сцепление.
8. Не даем машине разогнаться и не даем машине останавливаться (работаем сцеплением).
9. Скорость 0, хрен десятых км/ч

Выполняем упражнение до плавного перемещения с вышеуказанной скоростью без рывков.

Эти упражнения не бесполезны. эти упражнения могут дать больше, чем все следующие занятия вместе взятые, — мышечную память. вот что дают эти упражнения. грамотные и умные инструктора предлагают обучающемуся на первых нескольких занятиях забыть о правилах дорожного движения: о кошках, собаках, машинах и людях. настаивают забыть все страхи, а мозги занять только накачкой своей собственной мышечной памяти. инструктор в это время будет вашими глазами и ушами.

Упражнение 4. «Разгон по прямой»

1. Сцепление в пол.
2. Включаем первую передачу.
3. Смотрим вперед.
4. Плавно добавляем «газу» и приотпускаем сцепление.
5. Смотрим вперед.
6. Автомобиль тронулся, убираем ногу со сцепления. И нежно добавляем оборотов (педалью газа не играем).
7. Смотрим вперед.
8. Небольшой разгон, сцепление в пол, газ молниеносно отпускаем и включаем вторую передачу.
9. Плавно отпускаем сцепление (машина катится, сцепление можно отпустить быстрее, и плавно добавляем газ).
10. Разгоняем машину (слушаем двигатель, смотрим вперед).
11. Сцепление в пол, газ мгновенно отпускаем и включаем третью передачу.
12. Разгоняем машину.
13. Сцепление в пол.
14. Отпускаем газ.
15. Включаем четвертую передачу.
16. Плавно добавляем обороты.
17. **Останавливайте машину самостоятельно!** И смотрите вперед!

Крайне важно и крайне необходимо смотреть вперед по направлению движения. Руль держать свободно и по возможности не болтать рулевым колесом из стороны в сторону. Пытаться чувствовать органы управления



осязательно. И полное расслабление, всякое напряжение должно отсутствовать. Мышцы расслаблены, только так, а не иначе, мышечная память будет заполняться нужной и полезной информацией. В закрепоощенном «режиме» количество уроков можете смело умножать на десять. **Вот так! — выбирайте!**

Упражнение 5. Движение задним ходом

1. Осмотритесь в машине и выберите позу, такую, которая обеспечит Вам хороший обзор назад.
2. Едем назад — смотрим назад! (можно в зеркала)
3. Сцепление в пол. 1 3 5 (классика)
4. Включаем заднюю передачу.
5. Плавно отпускаем сцепление.
6. Двигаемся ровно по прямой. 2 4 3х задняя Рычага в низ.
7. Плавно останавливаемся и повторяем упражнение до изнеможения поворотом по кругу.

Упражнение противное, даваться будет с трудом, не волнуйтесь, Вы не одиноки. могу посоветовать дома на столе поиграться с маленькой машинкой и ПОНЯТЬ, куда надо крутить руль!!!

Выполняем упражнение до стабильного результата.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ЗАДАЧИ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ЭКЗАМЕНОВ В ГИБДД

ПЛОЩАДКА



Эта тема несколько преждевременна, но все же я включил ее сюда, уж больно она гармонирует с первыми шестью упражнениями — не удержался.

Прежде всего, я должен открыть общеизвестную тайну, что любые экзамены «возбуждают», особенно когда уж так хочется завладеть водительским удостоверением как можно быстрее. Шлейф возбужденной психомоторики будит преследовать Вас на каждой новой попытке сдачи экзамена. Вы должны быть к этому готовы, по крайней мере к тому, что попытка будет не одна. А значит, запоминайте! Все, что вам покажется странным или более того, постарайтесь принять как должное.

Весь идиотизм заключается в том, что от Вас будут хотеть следующего.

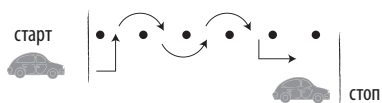
Довольно четко показать свои навыки пользоваться органами управления. Для этого: на каждом из пяти упражнений (на площадке) существует линия «старта» и линия «стоп», перед которыми в обязательном по-

рядке следует остановить авто, не пересекая линии, выключить передачу и зафиксировать его стояночным тормозом. Весь процесс обучения отводится на оттачивание мастерства по выполнению основных элементов, а «сыпятся» люди на элементарном — пересечении линии «стоп». И единственное, что я слышу после этого: «Ой, а я забыла!»

Расслабьтесь! И не ждите заветной «корочки». Ничего не ждите от экзамена, просто сосредоточенно покажите, чему Вы научились! И так — площадка.

Основные пять элементов:

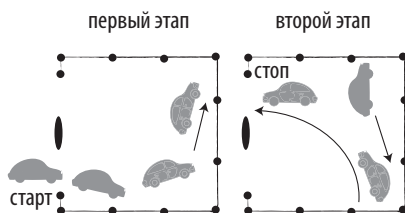
1. Змейка, или фигурное вождение.



Задача: аккуратно проехать, не сбивая элементов разметочного оборудования между вешками.

Цель: научиться чувствовать габариты автомобиля (в жизни вы будете маневрировать в живых кварталах и на узких улицах) — верьте на слово, пригодится!

2. Разворот в ограниченном пространстве.



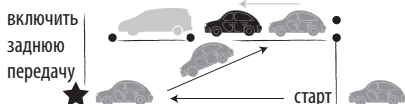
Это габаритный квадрат 8х8 м.

Задача: развернуть транспортное средство на 180 градусов. При этом оставаясь в границах элемента.

Цель: научиться чувствовать передний и задний габарит транспортного средства, а также маневрировать задним ходом.

3. Параллельная парковка.

Элемент «мудрый». Не всякий учитель научит вас этому сразу.



Дело все в том, что, наверно, это единственный элемент, который потребует от Вас истинного понимания и чувства, а не тупого заучивания.

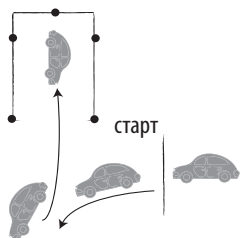
Для городских условий, а особенно для Москвы этот элемент архиважен — парковаться нужно уметь быстро и легко (тогда и жить будет легко).

Задача: поставить автомобиль параллельно проезжей части к тротуару, между двумя другими автомобилями (вешками).

Цель: научиться чувствовать каждый габарит автомобиля по кругу и маневрировать задним ходом.



4. Постановка авто в «бокс» или габаритный дворик.



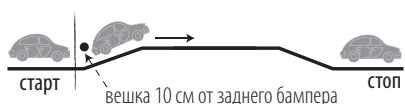
Задача: поставить автомобиль в габаритный дворик задним ходом.

Цель: научиться маневрировать задним ходом.

Элемент простой, но извечная мука — понять, в какую сторону поворачивать руль, не будет Вам давать покоя долго.

Перед последним пятым элементом я просто обязан сказать следующее. Выясните у своего инструктора, что такое скоростное и силовое руление.

5. Трогание на подъем (эстакада).



Его ошибочно называют «эстакадой». На самом деле эстакада ни при чем. Важно умение тронуться с места на подъем без отката назад.

Вспомните, практически вся Москва, как говорится, на холмах, и тысячи перекрестков Москвы находятся в таких местах, где приходится трогаться на подъем. И вот зажегся зеленый свет, машина на подъеме, и Вы, гонимые светофорным «синдромом», неловкими движениями пытаетесь тронуться. А сзади Вас подпер «мерс», а его бампер и фары стоят столько, сколько Ваша машина (хотя, конечно, каждому свое). Будем учиться!

1. Поставьте автомобиль на подъем.
2. Придерживая сцепление и тормоз, выключите передачу и зафиксируйте автомобиль стояночным тормозом, «ручником».
3. Плавно отпуская ТОРМОЗ, проконтролируйте, зафиксирован ли автомобиль в действительности.
4. Сцепление в пол.
5. Включаем первую передачу.
6. Добавляем оборотов (примерно до средних).
7. Плавно отпускаем сцепление до появления легкой вибрации и небольшой потери оборотов двигателя.
8. В этом месте жестко придерживайте педаль сцепления (слушайте двигатель, слушайте машину).
9. Педаль газа держим стабильно.
10. Правой рукой отпускаем ручной тормоз.
11. Машина мягко тронется (если не бросите сцепление).

На самом деле это лишь один, на мой взгляд, самый легкий способ тронуться с места на подъем. Он долг, хотя надежен.

1 2 3 4 — ВОТ И ВСЕ СИСТЕМА ШТАФНЫХ БАЛЛОВ

ТРОГАНЬЕ НА ПОДЕМ

Грубые ошибки:

сбил элемент разметочного оборудования или пересек линию горизонтальной разметки площадки, пересек линию «стоп» на наклонном участке, не зафиксировал ТС в неподвижном состоянии на наклонном участке, допустил откат ТС при трогании на наклонном участке, пересек «стоп» линию.

Средние ошибки:

при выполнении упражнения двигатель заглох, не включил нейтральную передачу после остановки на работающем двигателе, не включил стояночный тормоз после остановки перед линией «стоп»,



РАЗВОРОТ

Грубые ошибки:

сбил элемент разметочного оборудования или пересек горизонтальную линию площадки, пересек линию «стоп»

Средние ошибки:

1. При выполнении упражнения двигатель заглох.
2. Не смог въехать в бокс при однократном включении передачи заднего хода.
3. Не включил нейтральную передачу после остановки при работающем двигателе.
4. Не включил стояночный тормоз после остановки перед линией «стоп».

Нужно помнить: **5 баллов — экзамен не сдан** — до свидания, до следующего раза! Суммы баллов за средние и мелкие нарушения суммируются!

К экзаменам в ГАИ на получение водительского удостоверения «В» допускаются лица, возраст которых достиг 18 лет. Экзамены принимаются только у лиц, имеющих постоянную или временную прописку (регистрацию для Москвы). В РЭО ГИБДД необходимо предоставить следующие документы:

1. *Заявление, заполненную экзаменационную карточку водителя и свидетельство о прохождении обучения по программе соответствующих категорий транспортных средств. При самостоятельной подготовке к сдаче экзаменов экстерном, без специального обучения (такая форма сдачи экзаменов разрешена, в частности,*



- в Москве) свидетельство о прохождении обучения предоставлять не требуется.
2. Справку мед. учреждения установленного образца о годности к управлению.
 3. Квитанции Сбербанка об уплате пошлин за экзамены и водительское удостоверение.
 4. Паспорт.

Квалификационные экзамены состоят из трех частей: теоретической (ПДД) и двух этапов практического экзамена. Первый этап на площадке, второй этап — на испытательном маршруте в условиях реального дорожного движения. Совет: в каждом РЭО ГИБДД висят схемы испытательных маршрутов. Постарайтесь за день до экзамена запомнить схему и обойти маршруты пешком. Во время прогулки запоминайте знаки, разметку и т.д.

Каждая из трех частей экзамена оценивается независимо друг от друга по схеме **«сдал» — «не сдал»**.

В случае если кандидат получил отрицательную оценку за какую-либо из частей экзамена, пересдача ранее сданных частей экзамена не требуется.

Положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, считается действительной в течение трех месяцев. По истечении указанного срока кандидат должен сдать теоретический экзамен. Несданный теоретический экзамен автоматически отодвигает сдачу практических. Положительная оценка на первом этапе (площадка) тоже действительна в течение трех месяцев.

Повторный экзамен, как теоретический, так и практический, назначается не ранее чем через 7 дней со дня проведения экзамена.

ПРОДОЛЖИМ!

Мы здорово отвлеклись, надо идти вперед. Так или иначе, небольшой первоначальный навык есть, и надо в город, господа!

Начиная занятия в городе, на первых занятиях постарайтесь продолжить работу над своей мышечной памятью, хотя бы «втую» запоминать порядок телодвижений. НЕ торопитесь и помните: придет время, и инструктор сам переключит Ваше внимание на ПДД и прочее. не избегайте насыщенных дорог (по возможности). **Дорога и пробка — ваш самый лучший наставник!!!**

**Команды инструктора сначала мгновенно исполняйте,
ну а потом анализируйте, а не наоборот!!!**

КАК НАЧАТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО?



Не стройте иллюзий, что автошкола сделает из Вас «Шумахеров». Как бы не так, дай Бог, чтобы к экзаменам подготовила сносно. Из 14 занятий по программе 10 предполагается изучать площадку, один вводный урок, ну а остальное город. **Считать умеете?**

После получения «прав» не бойтесь, пробуйте свои силы. Выберите короткий, относительно безопасный и замкнутый маршрут.

Пусть он будет коротким, скажем, до магазина. Для начала пройдите по нему пешком, внимательно осмотрите все, начиная с дорожных знаков, разметки и заканчивая всеми возможными перекрестками. Проанализируйте, запомните все — и за руль!

Сделайте несколько внимательных кругов, освоите — переходите к новому, и по той же схеме.

Больше посоветовать нечего, кроме одного, если боитесь, то нужно себя заставить. Другого пути нет.

Рано или поздно ваши встречи с инструктором прекратятся. Не тешьте себя и не думайте, что усаживая рядом мужа, друга и т.д. в качестве куратора Ваших действий, вы обретете от этого пользу.

Наоборот, советы и вмешательство лишь принесут нервность. Когда человек один — он собран, надеется только на себя. КПД удваивается.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ



1. Торможение следует заканчивать до начала поворота.

На повороте тормозить нельзя.

Торможение на повороте ведет к потере боковой устойчивости. Движение с высокой скоростью на повороте заканчивается заносом или опрокидыванием. После входа в поворот плавным нажатием на газ начните разгон.

2. Эффективность торможения падает при мокрых тормозных колодках.

Опытные водители перед крупной лужей слегка выжимают педаль тормоза и преодолевают ее, слегка притормаживая. Прижатые к тормозным барабанам или дискам колодки не промокают. Преодолев лужу, после мойки автомобиля, во время ливня проверяйте действие тормозов. Просушите накладки легким нажатием тормозной педали во время движения на невысокой скорости.



3. Прерывистое торможение выполняется для предотвращения заноса.

Сильно нажмите на педаль тормоза и сразу же отпустите ее. Если колеса и заблокируются на грани юза, то все равно успеют раскрутиться и восстановить сцепление с дорогой, тем самым замедляя занос. Затем снова нажмите на тормоз, но уже слабее, и снова отпустите, и так несколько раз, пока не снизится скорость.

4. Тормозной путь на обледенелой дороге увеличивается в 10 раз.

На скользкой дороге нужно применять комбинированное торможение. Торможение осуществляется двигателем, а тормозом лишь притормаживают.

5. В случае возникновения заноса поверните руль в сторону заноса.

При прекращении заноса передних колес в одном направлении машину начинает заносить в другом. Надо прореагировать резким поворотом руля в обратную сторону и погасить вторичный занос. Для предупреждения обратного заноса лучше не ждать, пока полностью прекратится неуправляемое движение задней части машины, а убедившись, что эффект от поворота руля есть, вращать его в обратном направлении, опережая новый занос в другую сторону.

Если не реагировать на занос вовремя, автомобиль может занести, раскрутить на скользкой дороге и даже перевернуть.

6. Перед рытвиной, трамвайными путями или железнодорожными рельсами нужно тормозить заранее, а при проезде препятствия отпустить тормоз.

При торможении нагружается передняя подвеска автомобиля, и удар колес о препятствие будет намного сильнее. Зачастую перед ухабом специально прибавляют газ, чтобы разгрузить переднюю подвеску. Лучше проехать препятствие, не сбавляя скорость, чем преодолевать его в момент торможения.

ОСОБЕННОСТИ ЕЗДЫ ПО СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ

7. Как определить, насколько дорога скользкая?

На второй передаче при минимальной скорости на мгновение дайте полный газ. Если колеса проскальзывают, значит, при движении нужна особая осторожность.

Места частого торможения вблизи перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта бывают особенно скользкими. Особенно опасны мосты и низины возле незамерзших водоемов, где поднимающийся туман создает на асфальте ледяную корку. При при-

ближении к опасным участкам необходимо заранее сбросить скорость прерывистым торможением. Если вы заблаговременно не заметили выбоины, то безопаснее проехать, не сбавляя скорости, и не совершать резких маневров и торможений.

Скользкой дорога бывает не только в холодное время года. Во время дождя асфальт становится скользким, особенно свежееуложенный. В сырую погоду грунтовая дорога или грязь, попавшая на асфальт с проселка, превращается в каток. Утренняя роса или туман могут намочить поверхность дороги. Также создают опасность опавшие листья.

8. Подъемы и спуски на скользкой дороге лучше преодолевать на пониженных передачах, не переключая передачи, не сбавляя и не увеличивая газ.

В гололед при подъезде к началу склона необходимо перейти на выбранную передачу и двигаться с минимально возможными оборотами двигателя. Необходимо избегать резких движений рулем. Небольшие подъемы можно преодолевать с разгона. При скольжении назад разверните машину наискось к дороге, по возможности используйте камень, бревно или естественные препятствия.

9. При трогании с места на скользкой дороге лучше включать вторую передачу.

10. В критических ситуациях в гололед иногда лучше съехать с дороги.

Чтобы избежать лобового столкновения или наезда на пешехода, иногда лучше съехать в кювет или на газон. Необходимо сворачивать с дороги при минимально возможной скорости и под достаточно большим углом — 30–40 градусов, что исключает возможность опрокидывания. При съезде с дороги следует опасаться деревьев, столбов, других препятствий. Кустарник и сугробы, напротив, смягчают удар и помогают погасить скорость движения.

ДВИЖЕНИЕ В ДОЖДЬ И ТУМАН

11. Движение в начале дождя и в низинах, затянутых туманом, опасно.

Слой пыли и грязи, еще не смытый дождем или намоченный туманом, образует скользкую пленку.

12. В сильный дождь нельзя двигаться со скоростью выше 60 км/ч.

Это правило действует для любых участков дороги, покрытых слоем воды: протяженные лужи, потоки воды и т.д. При движении на высокой скорости по дороге, залитой водой, может возникнуть эффект водоскольжения.



Перед колесами автомобиля собирается водяной вал, колеса замедляют движение и скользят по валу, в результате чего машина может потерять управление (водяной клин).

13. В сильный туман нельзя совершать обгон, резкие маневры, буксировать машину на тросе (фале), ездить по трамвайным путям.

В тумане хорошо пристроиться за большим автомобилем, который рассеивает туман, при этом нельзя забывать о безопасной дистанции. При видимости до 10 км скорость не должна превышать 5 км/ч. Плотный туман может искажать цвета светофора. Желтый цвет становится красноватым, зеленый — желтоватым.

14. Свет стандартных фар в туман, ливень, снегопад ухудшает видимость, создавая перед автомобилем «световую стену».

Улучшает обзор противотуманные фары. При видимости более 100 м следует пользоваться дальним светом вместе с противотуманными фарами. При средней видимости необходимо включать ближний свет в сочетании с противотуманными фарами. При очень низкой видимости следует пользоваться только противотуманными фарами. При любых ограничениях видимости необходимо включить габаритные огни.

ОБГОН, ПЕРЕСТРОЕНИЕ, РАЗЪЕЗД.

15. Столкновения при разгоне чаще всего происходят с попутными автомобилями.

Связано это с тем, что автомобили движутся с минимальной дистанцией при высокой скорости.

При обгоне Вы должны быть уверены, что не создадите помехи встречной машине. Также необходимо принять во внимание, что водитель обгоняемой машины может не заметить ваших сигналов обгона, резко вильнуть, объезжая препятствие.

16. Недопустимо замедлять движение во время обгона при появлении встречного автомобиля.

Для предотвращения аварийной ситуации необходимо отреагировать быстро и правильно: подать сигнал обгоняемому автомобилю и свернуть на свою половину дороги.

17. После обгона можно перестраиваться в правую полосу на участке трассы длиной не менее 20 м перед обгоняемым автомобилем.

Вы можете «подрезать» обгоняемый автомобиль, создав аварийную ситуацию. Как правило, расстояние считается безопасным, когда машина видна в зеркале заднего вида.

18. Особую осторожность следует соблюдать при встречном разъезде ночью и в условиях ограниченной видимости.

Прижимайтесь как можно правее. Навстречу может ехать машина с негабаритным грузом или прицепом, сельскохозяйственная техника, занимающая две полосы движения. Помните: с одной фарой ездят не только мотоциклы, но и автомобили с неисправными фарами.

19. Опасайтесь ослепления фарами. Никогда не ослепляйте встречающих водителей.

При ослеплении необходимо снизить скорость, остановиться и подождать, пока не восстановится зрение. Помните, что ослепление усиливается при грязном лобовом стекле. При разъезде в темное время примерно за 100–150 м переключите дальний свет на ближний. Менять свет необходимо при обгоне, выезде из дворов и переулков, на поворотах.

20. Обгон велосипедистов.

При обгоне велосипедистов выдерживайте расстояние справа не менее 1 м. Во время обгона постоянно контролируйте ситуацию в зеркалах заднего вида. Ни в коем случае не совершайте резких маневров перед велосипедистом. Не следует предупреждать велосипедиста о вашем приближении звуковым сигналом — можно напугать его. При обгоне в темное время включите дальний свет, этим вы поможете велосипедисту лучше ориентироваться на дороге.

21. Обгон на перекрестках.

Необходимо помнить, что в отличие от дороги на перекрестке при движении в одном направлении, машины, производящие левый поворот, необходимо пропускать. Производить обгон поворачивающей налево машины можно только справа.

22. Всегда будьте готовы к непредсказуемому развитию событий.

Нет никаких гарантий, что водитель обгоняемой или встречной машины поступит согласно ПДД или человеческой логике.

Нередки случаи, когда водитель внезапно, не подавая сигналов, сворачивает налево на неприметный проселок или к придорожной палатке.

23. При проезде нерегулируемого перекрестка сначала посмотрите налево, направо — налево и вновь направо.

Транспорт, приближающийся слева, первым пересечет вам путь. Повторный взгляд влево и особенно вправо нужен, чтобы проверить, не изменилась ли обстановка. Следите за сигналами, подаваемыми другими автомобилями. Нередко действия водителей и сигналы, подаваемые ими, бывают различны.



24. Пешеход.

На нерегулируемом пешеходном перекрестке пешеход всегда пользуется преимуществом перед транспортным средством.

Всегда помните, что пешеход — это почти водитель, но пока еще без машины. Как и у водителя, у него могут возникнуть неожиданные трудности при переходе через дорогу. Он может споткнуться или поскользнуться. Особое внимание требуется при проезде остановок общественного транспорта.

При угрозе наезда на человека необходимо любым способом предотвратить непоправимое. Жизнь и здоровье человека дороже вашего автомобиля.

25. Внимательно следите за пешеходами, идущими по краю тротуара или дороги.

Нужно ожидать, что человек внезапно начнет переходить улицу. Среди пешеходов могут оказаться слабовидящие, плохослышащие или люди, занятые своими мыслями.

Особое внимание следует обратить на детей, играющих у дороги, вблизи станций метро, остановок пригородных поездов, учебных заведений.

26. Бездорожье, проселки.

Собираясь на рыбалку, охоту или дачу, позаботьтесь об инвентаре для преодоления труднопроходимых участков дороги.

В машине необходимо иметь лопату, топор, длинный трос, пару прочных досок для подкладывания под колеса, желательны противобуксовочные коврики. Если вам приходится регулярно преодолевать труднопроходимые дороги, желательно приобрести цепи, а если позволяет конструкция автомобиля — лебедку.

По мягкому грунту лучше ехать на низкой передаче, очень плавно управляя педалью газа, крепко удерживая руль.

27. Машина должна двигаться через препятствие плавно, без резких поворотов и переключений передач.

При наезде на препятствие слегка нажмите на газ, преодолев его, сбросьте газ и плавно притормозите.

28. Канавы, рвы, насыпи необходимо переезжать на низких передачах под углом, близким к прямому.

При преодолении препятствий под острым углом вы рискуете опрокинуться. Также возможен перекос кузова, может сломаться рама, рессора.

29. По раскисшей дороге лучше всего двигаться на высокой передаче и малом газу.

30. Глубокую колею лучше пропустить между колес.**31. Небольшие сугробы и снежные заносы преодолевают с хода.**

Если с первой попытки преодолеть сугроб не удалось, не буксуйте, дайте задний ход и повторите попытку.

32. Если ваш автомобиль застрял в снегу, не буксуйте.

Под колесами могут образоваться обледевшие лунки. Остановитесь — разгребите снег под колесами, расчистите колею до проходимого участка.

33. Следует соблюдать особую осторожность при движении по гравию или щебню.

Скорость в 50 км/ч — предельная для движения по гравию. При большей скорости колеса могут потерять сцепление с дорогой, и автомобиль может перевернуться. Особенно опасна сырая гравийная дорога.

Кроме того, из-под колес впереди идущей, попутной и встречной машины с огромной скоростью вылетают камни.

34. Боковой ветер.

Сильный боковой ветер — это реальная опасность даже на сухой дороге, зимой опасность многократно увеличивается.

Под действием бокового ветра недопустимо резкое торможение, нужно плавно повернуть колеса в противоположную сторону. Старайтесь ехать так, чтобы между вашей машиной и препятствием, к которому вас может снести, оставалось как можно больше места. Помните: встречный автомобиль может понести в вашу сторону, обгоняемый автомобиль также может быть снесен ветром. Любой груз, размещенный на крыше, увеличивает «парусность» автомобиля.

35. Соблюдай дистанцию.

В городе при скорости 60 км/ч достаточна дистанция в 20 м. На шоссе при скорости 90 км/ч — 40 м.

При скорости 60 км/ч автомобиль за секунду проходит 16,7 м, при 90 км/ч — 25. Тормозной путь при скорости 90 км/ч в два раза больше, чем при 60 км/ч.

36. На скользкой дороге шипованные покрышки снижают тормозной путь на 25–40%.**37. На скользкой дороге необходимо тормозить сразу, как только загорелись стоп сигналы впереди идущего автомобиля.****38. Нежелательно выбирать неоправданно большую дистанцию.**

Вы провоцируете водителей на обгон и перестроения, а пешеходов — на переход улицы перед вашей машиной.



ТЕЛЕВИЗИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ В ИНТЕРНЕТЕ, ИЛИ «КАК Я СДЕЛАЛ ЭТО»

Параграф 1

«У будущего было прошлое»

2002 год нашей эры.

Зима. 19.00, вечер. Темно.



События последних трех лет, которые перевернули мою жизнь с ног на голову, твердо сидели у меня в голове, и казалось, они ни на минуту не покидали мое сознание.

В классе было пусто.

Я как всегда пришел первым и сидел за столом преподавателя с абсолютно отсутствующим настроением. Предстояла обычная трехчасовая лекция о ПДД, о «физике движения», об устройстве и эксплуатации автомобиля.

Я преподаватель автошколы.

19.05 — класс наполнился — пора работать.

Параграф 2

«Урок озарения»

Человек я веселый, юмор порой прет из меня помимо моей воли и при таком раскладе учебный материал «льется» в уши курсантов.

А время идет медленно. Время тянется, и это понятно... Ну ладно я — это моя работа, а люди, сидящие передо мной ... да, да, вот эти люди с уставшими после работы лицами, с мыслями, занятыми домашними делами? Что они здесь забыли?

А вообще, чего это я их жалею, они сами сюда явились, я их не звал.

Видимо, точно большая необходимость привела их сюда.

(Именно об этом уроке ровно через четыре года меня будут «пытать» журналисты телевизионных каналов, радио и газет). Но это будет через четыре года, а сейчас урок, и я пытаюсь свой монолог превратить в диалог, но «запах» человеческой усталости витает в воздухе класса.

21.00. Мое имя Борис Андреев, мне 35 лет, а до конца лекции еще один час.

Юмор медленно исчез из моей речи, а уставшие люди в классе втихара шлют СМСки, и кажется, всем своим существом ждут окончания урока.

22.00 — все ушли. В классе опять пусто. Все ушли, нет, скорее, убежали.

Я остался один.

Полпачки сигарет и много чая с бергамотом, я в кабинете методиста удобно провалился в кресло.

Я одинок. Дома меня никто не ждет. Чего-то я от себя хочу, а что именно, сознание понимать отказывается.

Пятая кружка чая, в голове крутятся варианты оптимизации лекций и уставшие глаза людей в классе — я ищу варианты, ну как же облегчить им жизнь. Им, тем, кто живет и работает в этом сумасшедшем городе, кто живет, чтобы работать и работает, чтобы жить.

Три часа ночи. Мысли становятся четкими. И вдруг — взрыв! — идея! — эврика! — **Телевидение!!! Телевидение!!! Телевидение!!!**

Да такое, чтоб двухстороннее, с обратной связью. Ну вот и все, меня увлекло, понесло, закружило.! В голове варианты технических возможностей, нелепых, смешных и нереальных, но таких заманчивых, таких перспективных. Все, все — завтра же начинаю. И начал, а точнее, началось.

Параграф 3

«Я был первым»

Вовсе не секрет, что все средне специальные учебные заведения работают по принципу территориальности (в смысле набора), и это логично, и кажется, по-другому и быть не может. Ну кто же попрется через всю столицу ради средне-технического образования. Нет, конечно, найдутся один-два «фанатика», готовых каждый день тратить четыре часа на поездки и при этом получить непрестижное образование. Вот так и в автошколе никто не пойдет по принципу **«далеко, но качественно»**, а воспользуется принципом «близко ... да сойдет и так».

Итак, я кинулся искать достойные примеры удобоваримого технического обеспечения моей идеи. Я искал, еще искал, потом искал опять, но ничего не находил... И через месяц стало ясно: **«я был первым»**. Этого я ожидал меньше всего.

Параграф 4

«Выкинь бред из головы»

Именно так мне говорили очень «важные» люди, но самое смешное, и оно же самое страшное, они абсолютно ничего не понимали из того, что я говорю. Я видел это в их глазах. Они не понимали вообще, о чем я говорю, и тем более того, что я предлагаю.

И так не найдя поддержки ни у кого, я сам принялся за дело.

Параграф 5

«В привычной обстановке»

Идея принимала четкие очертания у меня в голове.



Это должно быть **интернет-телевидение** — что называется, здесь и сейчас, то есть реальный преподаватель ведет урок, а люди, находясь у себя дома, его видят, слышат и общаются с ним... При этом они дома, в привычной для себя обстановке. И на весь теоретический курс могут просто после работы спешить не в автошколу, а домой...

Да, идея сформировалась, а до воплощения было ой как далеко.

Параграф 6

«Насосы», или «метод научного тыка»

«Насосы» — это такая каста людей. Слово это я произношу с изрядной долей доброй иронии. Компьютерщики, IT-специалисты, которым я посвятил следующие два года своей жизни.

Если теперь вспоминать всех представителей этой «редкой» профессии, с которыми мне пришлось столкнуться, то моей оставшейся жизни просто не хватит. Поэтому вкратце скажу: следующие полтора года я с энтузиазмом потратил на бесполезное программно-железачное исследование. Здесь точнее будет употребить выражение «метод научного тыка».

Я много раз удивлялся своему собственному терпению, оно и здесь не дало сбой. Я делал, ждал, тратил немеренные деньги, упирался головой в стену и снова делал.

Начало 2005 года. надежды тают. результата нет. но первый «полет» состоялся.

3 февраля 2005 года я впервые читал часовую лекцию, и меня видели и слышали 24 человека.

О.....! Это была действительно громоздкая система!!!

На моем столе одновременно работали семь компьютеров, подключенных к семи выделенным линиям. Каждый «комп» обслуживал только четырех человек, а я «обслуживал» все семь.

Забегая вперед, скажу, что сейчас одна маленькая передающая станция вещает на более 3000 человек одновременно с DVD-качеством и почти нулевым битрейдом, — но это будет потом, сейчас семь компьютеров, семь клавиатур, семь «мышей», семь мониторов, семь системных блоков, семь камер, семь микрофонов.

А у меня всего две руки и одна голова, и жуткая усталость.

Параграф 7

«Вторая трудность»

Это был период напряженных эфиров. Я не жалуюсь, но мне тогда действительно «досталось», идея работала, и я радовался, но была проблема, мне пришлось столкнуться с тем, с чем я не сталкивался никогда,

а именно — гнетущее ощущение отсутствия живых глаз. Последние три года я преподавал в институте и Лефортовском колледже, где вел 11-автомобильных предметов, но это были живые аудитории, я находился рядом и видел реакцию студентов, видел их заинтересованность, и наоборот! А здесь был микрофон, камера и свет... очень яркий свет.

Я учился быть радио ди-джем, телеведущим, я учился спиной ощущать настроение людей. Мне так хотелось снова, как прежде, как в классе, создать именно диалоговую среду. Люди в большинстве своем стеснялись, а мне приходилось трудно.

Параграф 8

«О первых героях»

О тех, кто помогал мне на первом этом этапе, мне хочется сказать особые слова.

Первый, кто поверил мне, был изумительно талантливый молодой человек **Любимов Павел — просто Паша.**

Чудо человечек!

Он уже на тот момент здорово отличался от молодых людей своего поколения, как нехарактерно в нем сплелись молодость, прозорливость и ум опытного человека. За те дни мой неоплаченный долг перед ним остался...

Конечно, были еще люди, которые увидели во мне и в моей бредовой идее бушующие перспективы. Как жаль, что я не помню фамилий.

На моем пути встретилась замечательная семейная пара: **Дима и Гала**, оба великолепные компьютерщики. И на одном из этапов помогли мне сделать пять уверенных шагов вперед.

А затем наступил самый главный этап. Я его называю: **Рост, Smart и Зверев.** Именно эти трое инженеров сотворили чудо. То чудо, которое совсем скоро... да почему скоро, уже сейчас, способное удивить мир новыми возможностями.

Другое дело, что этот мир руками и ногами сопротивляется всему новому, хотя искоса поглядывает на это новое и ждет наступления моды.

Не надо смотреть на этот фрагмент текста потупленным взглядом, вы все заложники моды — стада и быдло... Оглянитесь вокруг, и вы увидите себе подобных, а попробуйте не походить — и Вы никто... Юные мальчишки со штанами «будто туда наложили», девицы с обнаженными животами со складками и т.д. — все одинаковые, все со страхом быть сами собой. Ну, что? Будем ждать моду?

Моду на ум, моду на адекватность, моду на знание!



Параграф 9

«Ты это о чем?»

Только в начале 2007 года лекции и ежедневные эфиры стали обыденностью, система работала без сбоев, а моя психика научилась отдавать знания людям, не видя их глаз.

Итак: «Кибер-школа» Бориса Андреева работала.

Нужно идти дальше. Самое интересное, что я знал, куда надо двигаться.

В моей голове давно витала идея о таком сервисе для всех автошкол, чтоб каждая школа могла предоставлять эти удобные людям услуги. Но, к великому сожалению, руководители этих учебных учреждений настолько далеки от мысли «двигаться вперед», что вопрос «А ты о чем?» сразу расставлял все точки над «и».

Но не все так плохо, по-моему, в конце концов мне обязательно удастся создать большой передающий центр с прямыми трансляциями, и не только для автошкол.

Параграф 10

«Последний»

Не могу сдержаться и не выразить свои благодарности людям, которые принимали активное участие в воплощении моих безумных идей.

Огромное спасибо — Павлу Любимову!

Огромное спасибо — Диме и Гале — компьютерной семье.

Огромное спасибо фирме «Партнер» и ее директору Ростиславу Кузнецову!

Огромное спасибо — самым лучшим инженерам — Жене Звереву и Smarty.

Земной поклон Хандусенко Ольге.

Параграф 11

«Взгляд с той стороны»

(глава от ООО «Партнер»)

Как и все фундаментальные вещи, наше сотрудничество с Борисом Андреевым началось как бы между делом. Мы к тому моменту уже накопили изрядный опыт работы с технологиями интернет-вещания. Но основные идеи были направлены на работу с телевизионными компаниями. Предложение Бориса было необычно, свежо и... труднореализуемо. При всей простоте и естественности выдвинутых им требований.

Дело в том, что сам по себе Интернет вещь удивительная. Он как бы может все, но — понемножку. Он не предназначен для передачи теле-

визионного сигнала — это слишком «тяжелая ноша» для него. И систему для многосторонней связи с точным и мгновенным откликом на нем тоже не построишь. Самое интересное, что все уверены, что это не так.

Существует множество общедоступных программ (бесплатных!), которые номинально могут все, что нужно было для новой задумки Бориса Андреева. С них Борис и начал. И очень быстро убедился, что эти программы работают точно так же, как и сам Интернет — делают все, но понемножку. Дешевые веб_камеры превратили его уставленную компьютерами комнатку в таинственную Интернет-студию (наводящую ужас на конкурентов). А самого Бориса бесплатные коммуникационные программы обратили в сказочного богатыря с голосом на ультразвуковых базах. Так, по крайней мере, это виделось его «виртуальной» аудитории. Лекции проходили под аккомпанемент кваканья несогласованных звуковых потоков, не было возможности записать занятие. Да и общие возможности по одновременному подключению учеников оказались очень ограниченными.

Вообще, для той функциональности, которая была необходима Борису, есть устоявшийся термин — видеоконференцсвязь. Существуют аппаратные решения крупных западных компаний, сложившийся рынок. Но там слишком высокие цены, очень высокие требования к линиям связи, и, главное, специальное оконечное оборудование должно быть у каждого из абонентов. Для автошкол в частности и для дистанционного обучения в целом это не подходит. Получается, что на время учебы нужно выдавать ученикам на дом дорогостоящее оборудование «под расписку» или под залог. Так умудряются делать крупные кабельные операторы, но для автошкол такой подход совершенно неприемлем (хотя бы потому, что прежде чем раздавать, все это нужно закупить). Нет, для решения задачи, поставленной Борисом, нужно было реализовать «нулевой вариант» — никакой дополнительной аппаратуры для ученика, ноль дополнительных затрат.

Кроме того, для решения проблемы, с технической точки зрения, требовалось не только обеспечить высокое качество видео, чтобы можно было проводить обучение, но и «уложить» это видео в реально существующую пропускную способность Интернета. А реально к моменту начала нашего совместного с Борисом проекта больше чем на 128 Килобит в секунду рассчитывать не приходилось. И это должно было быть полноэкранное изображение, на котором читаются схемы и различимы поясняющие тексты — почти «как в телевидении». А если буквы не разобирать — какое уж тут обучение? Таким образом, критерий успеха был



прост: если можно учить, виден лик преподавателя со всей его мимикой, видны тексты, схемы, различимы фотографии — значит комплекс можно использовать по прямому назначению. Если же нет — то нет. Эта высокая планка сразу же предопределила невозможность использования расплывшихся к тому моменту веб_камер и широко известных технологий для видеорешений в Интернете.

Но это еще не все. Борису требовалось поддерживать обратную связь с аудиторией. Видео должно было поступать к ученику через Интернет с минимальной задержкой относительно реального времени. Обеспечить это было невероятно трудно! Но в итоге удалось снизить задержку до «единичных секунд».

Эх, а еще требовалось обеспечить возможности записи занятия. Да так, чтобы в записанный видеоряд попали все показанные преподавателем слайды и фотографии, попали голоса учеников, ведущиеся в «интернет эфире» дискуссии...

Энергия Бориса и его вера в наш успех двигали нас вперед — и мы сделали это! Эффект от первого применения даже первой, пробной версии комплекса был невероятным. Многочисленные ученики стали узнавать Бориса в лицо на улице, развеялся миф о «подвальной студии» — в кадре прекрасно были видны цветочки на обоях в его «квартире телестудии» и даже марширующий по стене таракан.

В заключение хочется отметить, что мы благодарны Борису за то, что он нас сподвиг на интересную и перспективную разработку. Но не хочется и преувеличивать свою роль. В конце концов, созданный нами комплекс дистанционного обучения при всех своих замечательных характеристиках — всего лишь инструмент. Без опытного, энергичного, талантливого и харизматичного преподавателя методиста наш инструмент — как скрипка в музее: он молчит. Обучение — это форма общения, а техника может служить лишь средством общения людей, но не может его заменить.

Ростислав Кузнецов.

Параграф 12 (совсем последний)

Ну вот и Рост сказал свое веское слово. Практически добавить-то и нечего. Только одно. Мне кажется, да и из истории видно, что рано или поздно техника побеждала человеческие предубеждения, как когда-то автомобиль завоевал мир, самолет или сотовый телефон. Кстати, а ведь этот самый сотовый телефон очень юн, но уже целое поколение выросло в его присутствии, и мы без этого теперь не живем

А потом была больница.

Все остановилось... все замерло... а люди звонили, люди желали удобно учиться. А мне предстояла тяжелая операция на горле.

Онкологический центр на «Каширке» принял меня в свои объятия и «засосал» аж на 23-й этаж. В отделение «опухолей головы и шеи». И 23 декабря в 11.00 меня весело «укатали» в операционную...

С изрядно попорченным внешним видом, о котором я не очень переживал, меня вернули назад в палату. Но говорить я уже не мог... Я потерял голос...

Так бывает, что надо же чем-то жертвовать во имя жизни.

Наше дело не умрет.

Время шло, и послеоперационные швы медленно заживали, а мозг понимал — что-то надо делать. Уж очень не хотелось бросать все, что наработано за эти годы, и тем более великолепную систему «дистанционного присутствия на уроке», созданную с таким титаническим трудом.

Общаться с директорами маленьких автошкол я желанием не горел, помня прежние разговоры с ними (которые ни к чему не приводят) и зная их менталитет, тратить на них время напрасно ну совсем не хотелось.

Планы о создании большого трансляционного центра меня не покидали.

Хотелось как можно больше школ подключить к этой системе, то есть сделать сервис для многих учебных организаций, и не только автошкол. Что бы как можно больше людей могли этим пользоваться. В конце концов, почему люди, скажем, в далеком сибирском Иркутске не могут учиться у московских преподавателей? Разве это справедливо?

Если бы Вы знали, как трудно полунемому человеку ходить и рассказывать огромную нужность и полезность новых инновационных методик.

Но я пошел.

«Ваша школа говно», — именно так я написал в письме руководителю одной достаточно крупной автомобильной школы, и, к моему удивлению, он оказался умным, адекватным человеком.

Ну, и это здорово!

Значит, будем продолжать! И как следствие, параграф 12 совсем не последний

Весь многолетний опыт не передашь, да и незачем голову забивать, все придет с практикой, и опыт — «сын ошибок трудных» и умение!!!

Андреев. Б.Л.



КРАТКИЙ ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ



Стояло жаркое лето 1877 г. На Балканах полным ходом шла Русско-турецкая война. Россия поддерживала национально-освободительное движение народов этого региона против турецкого владычества. В румынский городок Зимница — важный перевалочный пункт на левом берегу Дуная — должны были подвезти крупные партии боеприпасов и амуниции для русских войск. Каково же было удивление очевидцев, когда вместо ожидаемых конных упряжек они увидели... паровозы, тянувшие за собой вагончики!

Удивляться было чему: ведь в этих местах железная дорога отсутствовала. И только когда странный поезд подошел поближе, все стало понятным. У «паровозов» были колеса с широкими ободами, специально предназначенными для езды по обычным дорогам, а не по рельсам. Это были паровые автомобили-тягачи. Их называли тогда дорожными локомотивами, или локомобилями, или «рутьерами». В русской армии в условиях войны они применялись впервые.

История военных автомобилей началась одновременно с применением механического двигателя на транспорте. О таком двигателе давно мечтали лучшие умы человечества. В 1763 г. талантливый русский изобретатель Иван Иванович Ползунов разработал проект первого в мире универсального парового двигателя. Существовавшие до этого так называемые пароатмосферные машины были примитивны и не могли обеспечить валу равномерное вращательное движение. Они годились лишь для подъема воды из шахт (по принципу насоса). А «огнедействующую машину» Ползунова можно было применять для различных промышленных целей, почему мы и назвали ее универсальной. Позже англичанин Джеймс Уатт создал более совершенную конструкцию паровой машины, пригодной для практической эксплуатации. В дальнейшем улучшении этого двигателя занимались многие известные и неизвестные инженеры и изобретатели.

А кто же первым применил паровую машину для передвижения на суше? В 1763 г. во Францию после службы в австро-венгерской армии вернулся капитан Никола Жюзеф Кюньо. Талантливый военный инженер, он делает различные изобретения, преподает в военной школе. Но самой большой его мечтой было построить самодвижущийся экипаж. И вот в 1769 г. был испытан первый образец машины — «Фар дье», известный

также как «малая телега Кюньо». По сегодняшним меркам, машина была весьма несовершенной. Скорость движения составляла около 4 км/ч. Емкость небольшого парового котла не соответствовала емкости цилиндров, поэтому запаса воды хватало лишь на 12–15 мин. движения. После этого котел нужно было снова заправлять водой и раскладывать под ним костер — «разводить пары». Но как бы там ни было, машина двигалась, и двигалась сама! Изобретатель получил заслуженную награду — 20 тыс. франков. Ему предложили разработать более совершенную конструкцию. Кюньо с энтузиазмом взялся за дело. В результате к октябрю 1770 г. была готова так называемая «большая телега Кюньо». Сам изобретатель назвал ее «Вуатюр а фэ» («Огненная телега»). Машина предназначалась для буксировки артиллерийских орудий. Она имела деревянную раму и три массивных, тоже деревянных, колеса, правда, с металлическими шинами. Двигатель из магдебургской бронзы был снабжен двумя вертикальными цилиндрами. Над единственным передним колесом, которое служило одновременно и ведущим, и управляемым, размещался 50-литровый котел, в отличие от предыдущей машины, оснащенной топкой. Этот массивный котел, похожий на чайник, и стал причиной аварии. Во время испытаний водитель не смог повернуть перегруженное котлом переднее колесо. Машина врезалась в стену и получила повреждения. Вскоре о ней забыли.

В первой половине следующего столетия появились достаточно совершенные паровые экипажи. Они использовались для перевозки пассажиров и грузов. В период Крымской войны (1853 –1856) паровые автомобили впервые применили на театре боевых действий. Это были тягачи «Баррел-Бойделл». Они доставляли английским войскам под Севастополем артиллерийские боеприпасы. Немецкие войска использовали дорожные локомотивы английского производства во время войны с Францией (1870 –1871). В русской армии паровые тягачи, как мы уже говорили, приняли боевое крещение в турецкой кампании 1877–1878 гг. Часть из них была отечественного производства — завода Мальцева (мощность –10 л.с., масса — 9800 кг). По плохим дорогам тягачи доставляли грузы до 6–7 т. Всего же за 15 месяцев они перевезли около 5000 тысяч тонн.

В конце позапрошлого века конструкция паровых тягачей уже значительно усовершенствовалась. Наиболее известными стали машины английских заводов «Тор никрофт», «Фаулер» и других, которые нашли применение, в частности, для перевозок в колониях. Для различных целей паровые тягачи использовались до начала Первой мировой войны, даже принимали в ней участие.



В первые месяцы боевых действий на вооружении русской армии артиллерийских тягачей не имелось. В конце 1914 г. в Россию была доставлена из Англии партия паровых колесных тягачей фирмы «Фаулер» (мощность двигателя — 70 л.с.). Они прибыли вместе с 12-дюймовыми (305 мм) гаубицами «Виккерс». Порядок заряжения этих орудий предусматривал использование парового трактора. В боевых условиях тягачи «Фаулер» себя не оправдали. Только на разведение паров тратилось около полутора часов. Тягачи потребляли очень много чистой воды, которой на фронте не всегда хватало. Значительная масса машины (около 10000 кг) не позволяла преодолевать небольшие мосты на дорогах. Испытания тягача «Фаулер» с 11-дюймовыми (280 мм) гаубицами «Шнейдер» тоже дали неудовлетворительные результаты. Орудия пришлось отправлять на фронт на конной тяге.

ПРОБЫ, МАНЕВРЫ...

Как-то журнал «За рулем» в одном из своих номеров за 1929 г. поместил фотографию бензинового автомобиля начала века. Машина была похожа на большую извозчицью пролетку, в которую забыли впрячь лошадь. Спереди сидел человек в штатском, с модной тогда бородкой клинышком, а на заднем сиденье — двое офицеров в кителях и с саблями. Заголовком у снимка был такой: «Один из первых автомобилей в России». А из подтекстовки следовало, что это машина марки «Лоран Клемент» и снята она во время знаменитых Курских маневров 1902 г. Полвека спустя в № 5 за 1981 г. журнал снова поместил этот снимок, но с поправкой. Как оказалось, машина была другой марки — «Де Дион». Такие автомобили собирались с частичным использованием французских деталей на предприятии Фрезе и К° в Петербурге. На фото изображен сам Петр Александрович, он сидит за рулем, вернее, за рычагами этого автомобиля. Так что на снимке был показан не просто один из первых автомобилей в России, а один из первых автомобилей русского изготовления, а заодно — и один из самых первых автомобилей в русской армии.

Автомобили с двигателем внутреннего сгорания появились в конце прошлого века и сразу же привлекли внимание военных. В России первые бензиновые авто были опробованы еще в 1897 г., во время Белостокских маневров. Передовые русские военные быстро поняли и оценили значение нового транспортного средства для армии. В конце прошлого века были опубликованы книга А. Таненбаума «О применении автомобилей», а также ряд статей о военном использовании автомобилей. В 1902 г. выходит в свет книга поручика М.А. Накашидзе (впоследствии создателя первого русского броневика) «Автомобиль, его экономическое и стра-

тегическое значение для России». Авторы всех этих работ справедливо считали, что новое средство передвижения вполне пригодно для работы в армии — для транспортных целей, штабной службы, разведки и связи, а также как база для боевых машин.

ДЕ ДИОН

Летом 1902 г. на обширных пространствах между Киевом и Курском развернулись большие маневры. В них участвовали две группировки — «южные» (Киевская армия) и «северные» (Московская армия). В войсках «южных» использовалось три грузовых автомобиля. Два из них грузоподъемностью 1 т имели двигатели «Де Дион» мощностью 8 л.с. Узкие колеса оснащались железными шинами.



Более совершенным был двухтонный автомобиль «Лесснер» конструкции Бориса Григорьевича Луцкого. На нем стоял двигатель мощностью 12 л.с. Колеса имели широкие резиновые шины. Имелся еще один тяжелый грузовик Луцкого массой 2400 кг. Но в испытаниях он не участвовал, так как плохо передвигался даже без груза. В армии «южных» испытывались также два легковых автомобиля типа «Де Дион». Испытания проводились днем и ночью, по дорогам сухим и раскисшим, по песчаным, глинистым и черноземным, нередко с крутыми подъемами. Приходилось ездить и без дорог, по полям.

В этих условиях машины «Де Дион» показали малую мощность и недостаточную прочность. В первый же день маневров у легковой машины с двигателем мощностью 6 л.с. произошли две поломки — одна в двигателе, другая в дифференциале, обе при переключении передач. У восьмисильной машины дважды выходили из строя рессоры. Поломки были устранены в местной кузнице. А двухтонный грузовик Луцкого продемонстрировал свою прочность и надежность. Кроме того, он имел лучшую проходимость. В любых условиях машина брала подъемы 10–15°, в то время как «Де Дион» после дождя не мог взять и четырехградусный подъем. На хорошей дороге скорость движения грузовика достигала 45 км/ч. У «северных» использовались два легковых автомобиля «Де Дион» (6 л.с. и 8 л.с.) и два грузовых этой же марки, кроме того, два английских паровых тягача фирмы «Фаулер». Один из них типа «Долль» мощностью 13 л.с. имел массу 6 т. Он буксировал три прицепа, каждый с грузом около 5 т. Более тяжелый локомотив типа «Мальта» имел массу 9,5 т и был мощнее (18 л.с.). Он работал с тремя прицепами грузоподъем-



ностью 6,5 т каждый. По песку и лугу эти машины продвигались с трудом. Под тяжелой «Мальтой» однажды провалился деревянный мост. Нельзя сказать, что на Курских маневрах автотехника показала себя блестяще. Но опыт ее использования обнадеживал руководство Российской армии.

В 1904 г. началась Русско-японская война. Театр боевых действий был для русской транспортной службы непривычным. В разгар лета, в золотую пору для европейских трактов, дороги Маньчжурии превращались от частых дождей в непроходимое месиво. Зато зимой скованная морозом и очищенная ветром от снега земля представляла собой твердую ровную поверхность, по которой можно было ехать, словно по мостовой. Представить, как поведут себя в этих условиях автомобили, было сложно. Осенью 1904 г. с целью испытаний в действующую армию направили один легковой автомобиль «Мерседес». Его предоставила в распоряжение военного министерства немецкая фирма «Даймлер». Автомобиль был шестиместный, с двигателем мощностью 16 л.с. Но в самом начале испытаний он получил повреждения и всю зиму ремонтировался в Харбине. Было заказано еще десять легковых автомобилей. Первый из них прибыл в феврале, во время боев за Мукден. Его изготовила одна из петербургских фирм. Эта машина использовалась, когда позволяли дороги, для поездок командования. Позже поступили еще два автомобиля той же марки. И наконец, в середине августа 1905 г. были доставлены остальные семь машин зарубежного производства. Вместе с ними приехала команда из 15 шоферов. Автомобили были закреплены за штабом главнокомандующего и штабами армий. Но боевые действия вскоре прекратились, и испытать эту технику как следует не удалось.

ПРОБЕГИ

В 1906 г. в русской армии появляются первые автомобильные команды. В 1910 г. в войсках, расквартированных в европейской части России и на Кавказе, формируются автомобильные роты. Интересно, что организационно они входили в состав... железнодорожных батальонов. Такой батальон, имевший ранее четыре роты, теперь получал пятую, автомобильную. В этом же году была образована Учебная автомобильная рота. Ее задачей была подготовка офицеров и унтер-офицеров для автомобильных войсковых частей. Созданные части нуждались в обеспечении техникой. На первых порах в роты передали имеющиеся в армии немногочисленные разномастные автомобили. Но этого было явно недостаточно. Где же взять необходимое количество машин?

Производство автомобилей в России в это время исчислялось десятками, и в большинстве это были легковые машины. В июле 1911 г. жи-

тели городишек и деревень вблизи дороги Москва — Петербург стали свидетелями непривычного в провинции зрелища. С ревом и дымом, подпрыгивая на неровностях, мимо них мчались грузовики самых разнообразных марок. Один, второй... десятый... Это был пробег, устроенный Управлением военных сообщений, чтобы выявить наиболее пригодный для армии тип грузовика. С этой целью у лучших европейских фирм приобрели 14 автомобилей. Кроме того, в пробеге участвовали две легковые и две санитарные машины. Маршрут был выбран такой: Петербург — Москва — Петербург — Нарва — Альт — Изенгоф — Петербург. Общая его протяженность составляла 1500 верст. Машины, увы, показали себя не с лучшей стороны. Представители известных зарубежных фирм оправдывались: они-де не думали, что русские дороги так плохи...

Почти через год утром 24 мая на Марсовом поле в Петербурге был дан старт еще одному автопробегу Военного ведомства. На этот раз соревновались легковые автомобили: какой из них наиболее пригоден для штабной службы? Трасса пробега проходила через Псков, Ковно (Каунас), Барановичи, Минск, Смоленск, Москву, Тверь, Новгород и оканчивалась в Петербурге. За 19 дней машины прошли 1983 версты по шоссе и 860 верст по грунтовым дорогам. В пробеге участвовало 39 автомобилей различных марок, разных по массе, мощности и конструктивным особенностям. Разумеется, и показали они себя на нелегких российских дорогах по-разному. У «Ля Бюира» наблюдались перебои в двигателе, у «Зауэра» просели рессоры, у «Берлие» плохо переключались передачи, а «Лянча» вообще выбыла из пробега из-за технических неисправностей. Более надежными оказались «Мерседес», «Бенц» и «Уайт». Но лучше всех были отечественные машины — 30-сильные «Руссо Балты» модели «С». В пробеге участвовало четыре таких автомобиля под стартовыми номерами 2, 3, 4 и 5. «Руссо Балт» стал единственной маркой, которую комиссия признала пригодной для военных целей.

В этом же 1912 г. Военное ведомство провело еще один испытательный пробег для грузовиков. Старт был дан 19 сентября опять на Марсовом поле. Однако уже стояла осень, и автомобилям пришлось состязаться в более трудных условиях. В конкурсе участвовало 52 грузовых автомобиля: 15 полуторатонных, 29 трехтонных и 8 четырехтонных. Вместе с ними в пробег отправились 23 машины сопровождения, в том числе одна санитарная и одна автоцистерна. Автомобили были разделены на две группы. В одну из них вошли полуторатонные и трехтонные машины, в другую — четырехтонные. Первая группа прошла 2310 верст по маршруту Петербург — Москва — Малоярославец — Рославль —

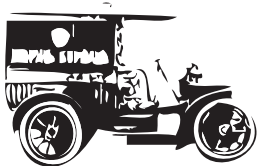


Брянск — Орел — Тула — Москва — Петербург. Автомобили второй группы двигались по несколько укороченному маршруту протяженностью 2042 версты: Петербург — Москва — Серпухов — Тула — Орел — Москва — Петербург. Пробег окончился 12 октября. На основе его результатов было закуплено две сотни грузовиков различных марок, в частности «Бенц» и «Даймлер». Этим машинам предстояло пройти испытание службой в автомобильных частях.

В следующем году Военное министерство наметило обширную программу организации новых автомобильных формирований. Ее предполагалось осуществить в течение шести лет — с 1914 по 1919 г. Программа предусматривала довести число отдельных автомобильных рот до 44; сформировать автомобильные команды во всех крепостях; создать запасной автомобильный батальон и запасную Сибирскую автомобильную роту; устроить шесть тыловых ремонтных мастерских, склады для запчастей, бензина и т. д. Но выполнить эти планы помешала Первая мировая война.

К началу войны в пяти имеющихся авторотах насчитывалось 171 трехтонных и 127 полутонных автомобилей. В гарнизонах крепостей находилось 48 четырехтонных грузовиков. Кроме того, имелось 55 учебных автомобилей грузоподъемностью 1,5 и 3 т. Всего же, с учетом машин, обслуживающих управление Военного министерства и штабы, армия имела 711 автомобилей: 418 грузовых, 259 легковых и 34 специальных.

В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ



Парк автомобилей России перед Первой мировой войной был чрезвычайно разнолик. Мобилизация, проведенная после начала боевых действий, дала 475 грузовиков и 3562 легковые машины самых разных фирм. Вскоре царское правительство

начало закупать военные автомобили за границей. Поначалу приобретались небольшими партиями машины различных марок, что сильно затрудняло эксплуатацию и ремонт. И только начиная с 1916 г. наученное горьким опытом Военное ведомство стало ввозить крупные партии однотипных автомобилей. Большое распространение получили итальянские грузовики «Фиат», американские «Уайт» и «Паккард», французские «Рено» и «Берлие» и др. Многие машины поступали в разобранном виде. Поэтому в Петрограде были организованы автосборочные мастерские. Работа шла быстро, и через несколько дней после поступления укомплек-

тованные машины уже отправлялись на фронт. Всего до 1 октября 1917 г. армия получила 21009 автомобилей, и еще 213 находились на складах. В августе 1915 г. царское правительство приняло решение о строительстве пяти автомобильных заводов: в Москве, Филах, Ярославле, Рыбинске, Нахичевани. Но ни один из них до революции так и не вступил в действие. На недостроенных предприятиях занимались в основном ремонтом автомобилей. Разве что на заводе в Москве, получившем название АМО (Автомобильное московское общество), в 1917 г. собрали из импортных деталей 432 полутонных грузовика «Фиат 15». К началу 1917 г. в русской армии, включая и тыловые гарнизоны, насчитывалось 40 автомобильных рот и несколько отдельных автомобильных команд особого назначения. Кроме того, автомобили имелись в составе 18 автобронедивизионов, шести зенитных автомобильных батарей и около полусотни автопулеметных взводов. Крупные оперативные военные перевозки в русской армии применялись редко. Во время боев в Галиции на р. Стырь в 1915 г. победа русских войск была обеспечена автомобилями. Здесь для подвоза солдат, боеприпасов и оружия использовались сотни грузовиков.

Что же представляли собой трудяги грузовики тех лет? Легкие машины имели грузоподъемность до 2 т. Они были обычно более или менее быстроходны (40–55 км/ч) и оснащались пневматическими шинами. Нередко эти грузовики создавались на базе легковых машин. Средние (2–4 т) и тем более тяжелые (5 т и выше) автомобили представляли собой довольно таки громоздкие сооружения на массивных рамах. Колеса имели сплошные (не пневматические) шины из резины. Скорость движения была незначительной — 15–25 км/ч. Двигатель обычно размещался позади передней оси. Однако на некоторых тяжелых машинах он уже был значительно выдвинут вперед. Такая компоновка позволяла сократить базу автомобиля, повысить его маневренность. Этого же эффекта достигали и другим путем — размещением кабины над двигателем. Но в обоих случаях имелась, так сказать, и обратная сторона медали: передняя неведущая ось оказывалась перегруженной и проходимость машины ухудшалась.

Двигатели в этот период, как правило, были рядные, четырехцилиндровые, в том числе и на тяжелых грузовиках. Охлаждение было жидкостным, зажигание осуществлялось от магнето. У средних и тяжелых машин двигатели были сравнительно небольшой мощности. Так, на средних грузовиках при рабочем объеме в пределах 3500–5500 см³ она составляла 30–40 л.с., реже 45 л.с.



В трансмиссии применялись трех- и четырехступенчатые коробки передач с прямозубыми шестернями. Наряду с цепным приводом заднего ведущего моста (каждое колесо приводилось в действие своей цепью) все шире начинает применяться карданная передача. Колеса на многих грузовиках были еще устарелой конструкции, так называемого артиллерийского типа — с массивными толстыми спицами. Но наряду с ними все чаще используются гораздо более прочные и технологические колеса в виде цельных стальных дисков. Задние ведущие колеса по старинке порой делали большего диаметра, чем передние.

В дополнение к ацетиленовым фарам (если только они были) и габаритным фонарям часто устанавливали мощный прожектор. Его крепили недалеко от водителя, чтобы можно было управлять лучом света. Средством пуска двигателя служила только пусковая рукоятка.

Вообще, водители грузовиков тех лет и не помышляли о комфорте. Автомобили были тряские, шумные в работе, управление требовало больших физических усилий. Кабины в большинстве случаев были открытого или полуоткрытого типа. Для защиты от непогоды над сиденьем водителя устанавливали или жесткий козырек, или тент на ремнях_растяжках, или, наконец, откидную крышу-«гармошку», как на детских колясках. В непогоду иногда устанавливали брезентовые боковины с целлулоидными окошками. Впрочем, уже начали появляться закрытые жесткие кабины с ветровым стеклом и узкими дверками. На большинстве грузовиков стояла обычная деревянная платформа с тремя откидными бортами. На ряде армейских машин применялись платформы с пониженным уровнем пола. В этом случае боковые борта имели ниши для задних колес и не были откидными.

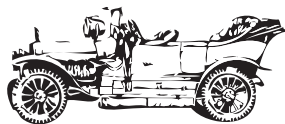
Возможность двигаться вне дорог была у грузовиков тех лет, особенно средних и тяжелых, весьма ограниченной. Все водители, имеющие опыт и авторитет, не без оснований советовали съезжать с твердой дороги как можно реже. Вот как сказано об этом, например, в «Инструкции шоферам и лицам, пользующимся военными автомобилями», составленной в 10-й автомобильной роте в 1915 г.: «§ 1... Пользование грунтовыми дорогами допускается лишь в исключительных — вызываемых только военной обстановкой — случаях».

Что и говорить, в те годы грузовики имели куда худшие эксплуатационные качества, чем сегодня. Расход топлива и масла был непомерно велик, долговечность невысока. Но вместе с тем машины уже достигли определенного уровня технического совершенства и надежности. Это позволяло широко использовать их для регулярных военных перевозок. Кроме того, они служили базой для различных специальных машин. К кон-

цу 1917 г. во французской армии было уже 92 тыс. автомобилей, в английской — 76 тыс., в германской — 56 тыс., в русской — около 21 тыс. Автомобиль вступил в пору своей зрелости.

ЗА ВЛАСТЬ СОВЕТОВ

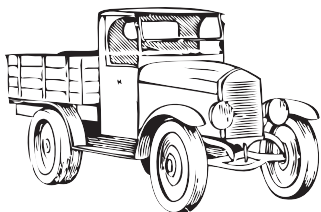
В годы Гражданской войны автомобильная техника широко использовалась Красной армией. 21 августа 1918 г. Совет Народных Комиссаров принял специальное постановление: до 50% автомобилей в стране надлежало передать в распоряжение Военного ведомства. Ровно через три месяца Совнарком принимает решение «Об обеспечении действующей Красной армии автотранспортом и урегулировании эксплуатации его». В 1918 г. в Красной армии имелось около 4 тыс. автомобилей, к 1920 г. это число выросло до 7,5 тыс. Часть машин входила в состав автоотрядов, другая находилась непосредственно в войсках.



Пополнение парка шло главным образом за счет трофейных машин, захваченных у белогвардейцев и интервентов. Кроме того, часто запчасти для поврежденного автомобиля снимали с другого. В результате из двух трех автомобилей собирали один. А что оставалось делать? С запчастями было туго. Но постепенно, по мере накопления опыта, запчасти стали изготавливать на ремонтных предприятиях. Таких предприятий Москве было 24, в Петрограде — 13, в Ярославле — 5. Одним из крупнейших стал недостроенный автозавод АМО в Москве. Здесь был развернут ремонт прежде всего трехтонных «Уайтов». Так, за 1919 г. было отремонтировано 250 таких машин, полученных от Военного ведомства.

1917 PETROGRAD

Главной задачей автомобилей Красной армии была перевозка материальных средств, порой на значительные расстояния. В 1920 г. грузы для 1-й Конной армии доставлялись от Житомира до Новоград-Волынского; пробег автомобиля в один конец достигал при этом 100 км. Автомобили применялись и для оперативных перевозок войск, в сентябре 1919 г. командир знаменитой Железной дивизии Г. Гай использовал 35 грузовиков для смелого маневра — переброски 5-го Курского полка на расстояние 180 км, в район Симбирска. В итоге белогвардейцам был нанесен мощный удар во фланг, и они потерпели поражение. Применялись и автомобили со смонтированным на них вооружением — пушками или пулеметами. И конечно же, были автомобили штабные, санитарные и радиостанции.



ПО ПУТИ МОТОРИЗАЦИИ РККА

Отгремели бои Гражданской войны. Разгромив интервентов и белогвардейцев, молодая Страна Советов приступила к мирному строительству. Но угроза со стороны империализма не была лик-

видирована, и надо было держать порох сухим. В начале 20-х годов автомобильный парк Рабоче_Крестьянской Красной Армии (РККА) состоял из немногочисленных, изношенных в боях машин зарубежного производства. Это уже не удовлетворяло требованиям обороны страны. Нужно было создавать собственную автомобильную промышленность. И она была создана.

7 ноября 1924 г. во время праздничной демонстрации в Москве по Красной площади прошли десять ярко-красных грузовиков АМО Ф 15 — первенцев советского автостроения. На одной из машин был укреплен кумачовый транспарант с лозунгом: «Обеспечим автомобилями наше детище — родную Красную Армию!» И этот призыв был выполнен. Вскоре десятки, а затем и сотни грузовиков АМО — только уже не ярко-красных, а защитно-зеленых — стали поступать в войска.

В начале 30-х годов в военных округах появляются отдельные учебные автотранспортные батальоны пятиротного состава. Они были укомплектованы в основном плутратонными автомобилями АМО Ф 15. В 1933 г. начинается формирование отдельных автотранспортных полков. В 1932 г. в РККА создается первый в мире механизированный корпус — крупное подвижное соединение. Вся пехота перевозилась автотранспортом, вся артиллерия имела механическую тягу, все вооружение и техника были смонтированы на автомобильных шасси. По штату в корпусе предусматривалось свыше 200 автомобилей. К началу 1936 г. было сформировано уже четыре таких корпуса.

Успехи в индустриализации страны позволили снабжать Красную армию автомобилями во все возрастающем количестве. Коренным образом был реконструирован завод АМО. Он стал выпускать 2,5-тонные автомобили АМО 2 и АМО 3. С 1933 г. на этом предприятии, переименованном в завод имени Сталина, начали производить грузовики ЗИС 5 — знаменитые трехтонки. В 1932 г. вступает в строй автогигант в городе Горьком. С конвейера начинают сходить полуторки ГАЗАА. Если в 1928 г. автопарк Красной армии насчитывал всего 1050 машин,

то в 1932 г. — уже 5669, в 1935 — 35303, а в 1937 г. — около 40000. Совершенствуется управление автомобильной службой в войсках. Первоначально оно находилось в ведении Главного военно-инженерного управления ГВИУ (с 1924 г. Военно-техническое управление снабжения РККА). Но в 1929 г. при Наркомате обороны специально создается Управление моторизации и механизации (УММ). Позже, в 1935 г., оно реорганизуется в Автобронетанковое управление, а в 1939 г. получает статус Главного автобронетанкового управления.

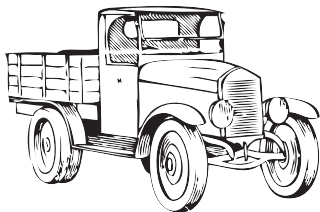
Развитие моторизации Красной армии сказалось и на развитии артиллерийского вооружения. Еще в начале 30-х годов у нас были созданы подразделения так называемой возимой артиллерии. Полевые орудия доставлялись непосредственно к огненным позициям в кузовах грузовиков. Во второй половине 30-х годов появляются новые образцы артиллерии, специально приспособленные для механической тяги. Некоторые из них могли буксироваться обычными грузовиками. Они имели колеса автомобильного типа и систему поддрессирования. Это позволяло перевозить их со скоростью до 50 км/ч.

В это же время разрабатываются образцы самоходной артиллерии на автомобильной базе. В войска поступают также передвижные радиостанции, прожекторные установки, санитарные машины и пр.

Однако главной задачей автомобилей все же оставалась перевозка грузов и войск, поэтому основное ядро автопарка Красной армии составляли транспортные машины — полуторки и трехтонки. Переброска воинских частей автотранспортом на малые расстояния считалась нецелесообразной, ибо почти не давала выигрыша во времени.

Согласно Полевому уставу РККА (ПУ 35) стрелковый батальон следовало перевозить на удаление не меньше 15–20 км, полк — на 30–32 км. Наиболее выгодным расстоянием для перевозки стрелковой дивизии считалось расстояние в 200–400 км.

Универсальных кузовов, какие сегодня мы видим у всех армейских грузовиков, тогда еще не было. Поэтому для перевозки бойцов обычные грузовые платформы дооборудовались съемными поперечными досками-скамейками. При транспортировке грузов скамейки укладывали на дно кузова. На полуторку ГАЗАА ставили четыре скамейки для 16 бойцов, а на трехтонку ЗИС5 — пять скамеек для





20–25 бойцов. Солдаты размещались лицом к движению, а в дождь и при встречном ветре — спиной. В непогоду кузова могли покрываться тентом.

Если на автомобиль грузили станковый пулемет, то количество посадочных мест уменьшалось на два. Тот же пулемет в боевом положении забирал еще два места. Орудия вкатывали в кузов по колежным мосткам (рельсы с загнутыми концами). Пушки крепились за специальные кольца, ввернутые в пол кузова, а под колеса забивали клинья. На полупортке можно было перевозить одно полковое орудие с передком и прислугой. Дивизионная и корпусная артиллерия нуждалась как минимум в трехтонках. Для перевозки легких танков применялись грузовики Ярославского автозавода. Борта кузова при этом снимались. Погрузка осуществлялась по колежным трапам. Под их середину для усиления подкладывали поперек шпалы, бревна или специальные стойки. Колеса также закрепляли шпалами, чтобы автомобиль во время погрузки не стронулся с места. Для уменьшения нагрузки на рессоры при въезде танка под заднюю часть рамы машины подводились металлические стойки.

При перевозке лошадей стенки кузова наращивались: к бортам привинчивались скобы, в которые вставлялась обрешетка. Лошадей вводили в кузов по специальным мосткам и размещали вдоль машины. Повозки (кроме кухонь и одноколок) обычно грузили со снятыми колесами.

Полевой устав РККА определял время погрузки стрелкового батальона в 40–60 мин., артиллерийского дивизиона — в 1–1,5 ч. Ночью эти сроки увеличивались в среднем на 15 мин.

К началу Великой Отечественной войны в наших Вооруженных силах насчитывалось 272,6 тыс. автомобилей. Это была вполне современная, моторизованная армия. На Горьковском автомобильном заводе в 1943 г. был освоен выпуск легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗ 51 и легковых М 20 «Победа». В этот период автомобильная промышленность страны значительно увеличила производство автомобилей. В 1937 г. годовой выпуск их вырастает до 200 тысяч. В 1947–1958 годы были разработаны и выпущены автомобили новых конструкций: грузовые — большой грузоподъемности тягачи, автомобили самосвалы, пожарные, санитарные и другие. С 1948 г. Горьковский автомобильный завод начал производство грузовых автомобилей ГАЗ 63 повышенной проходимости.

Московский автомобильный завод с 1948 г. стал производить грузовые автомобили ЗИС 150 и легковые ЗИС 110. В 1959 г. заводу было присвоено имя И. С. Лихачева, и он начал выпускать автомобили с маркой ЗИЛ. На Московском заводе малолитражных автомобилей в 1947 г.

был начат массовый выпуск автомобилей «Москвич-400». В 1968 г. этому заводу было присвоено имя Ленинского комсомола — АЗЛК.

В связи с вступлением в строй новых автомобильных и автобусных заводов Минского, Павловского, Кутаисского, Кременчугского и Львовского еще больше расширился типаж грузовых и легковых автомобилей, а также автобусов. В 1957–1959 годы появились новые, более совершенные легковые автомобили «Москвич-407», М 21, «Волга», ГАЗ 13, «Чайка», ЗИЛ 111 и более производительные и экономичные грузовые автомобили ГАЗ 51 А, ЗИЛ 164 А, «Урал_355 М» и другие. В 1959–1965 годы увеличивается количество выпускаемых автомобилей, повышается их качество, а также происходит специализация и кооперирование заводов автомобильной промышленности.

Появляются новые автомобили: ЗАЗ 965 А «Запорожец» Запорожского автомобильного завода «Коммунар» (ПО Авто ЗАЗ), «Москвич-408», УАЗ 450 Ульяновского автомобильного завода им. В.И. Ленина (ПО Авто УАЗ), ГАЗ 53 и ГАЗ 66, ЗИЛ 130, МАЗ 500 Минского автомобильного завода (ПО Белавто МАЗ), «Урал_375» Уральского автомобильного завода (ПО Урал АЗ) и другие.

